



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 17 novembre 2022**



Prime Pagine

17/11/2022	Corriere della Sera	9
<hr/>		
17/11/2022	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
17/11/2022	Il Foglio	11
<hr/>		
17/11/2022	Il Giornale	12
<hr/>		
17/11/2022	Il Giorno	13
<hr/>		
17/11/2022	Il Manifesto	14
<hr/>		
17/11/2022	Il Mattino	15
<hr/>		
17/11/2022	Il Messaggero	16
<hr/>		
17/11/2022	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
17/11/2022	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
17/11/2022	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
17/11/2022	Il Tempo	20
<hr/>		
17/11/2022	Italia Oggi	21
<hr/>		
17/11/2022	La Nazione	22
<hr/>		
17/11/2022	La Repubblica	23
<hr/>		
17/11/2022	La Stampa	24
<hr/>		
17/11/2022	L'Economia del Corriere della Sera	25
<hr/>		
17/11/2022	MF	26
<hr/>		

Trieste

16/11/2022	Agenparl	27
<hr/>		
16/11/2022	Ansa	29
<hr/>		
16/11/2022	Askaneews	30
<hr/>		
16/11/2022	Il Nautilus	32
<hr/>		
16/11/2022	Informazioni Marittime	34
<hr/>		
16/11/2022	Ship Mag	36
<hr/>		
16/11/2022	The Medi Telegraph	37
<hr/>		
16/11/2022	The Medi Telegraph	39
<hr/>		
16/11/2022	Transportonline	41
<hr/>		
16/11/2022	Trieste Prima	43
<hr/>		
16/11/2022	Trieste Prima	44
<hr/>		

Venezia

16/11/2022	Ansa	45
<hr/>		
16/11/2022	Shipping Italy	48
<hr/>		

Savona, Vado

16/11/2022	Savona News	50
<hr/>		
16/11/2022	Savona News	51
<hr/>		

Genova, Voltri

16/11/2022	BizJournal Liguria	53
<hr/>		

16/11/2022	Genova Today	54
Caos traffico sulla rotonda tra Guido Rossa e via San Giovanni D'Acri: perché la zona si intasa sempre		
16/11/2022	Messaggero Marittimo	56
Diga Genova: il CdS accoglie l'appello dell'AdSp. Istruttoria da rifare		
16/11/2022	PrimoCanale.it	58
Ricorso diga, Scarrone (Cetena): "Troppa conflittualità, tempi già stretti"		
16/11/2022	PrimoCanale.it	59
Salvini: "A Edoardo Rixi la delega al mare e ai porti"		
16/11/2022	PrimoCanale.it	60
Diga, Basso impegna il Governo a rispettare tempi e finanziamenti		
16/11/2022	PrimoCanale.it	61
Diga, Toti: "Pronti a costituirci in giudizio"		
16/11/2022	Shipping Italy	62
I traffici dei porti di Genova e Savona sono tornati ai livelli del 2019		
16/11/2022	Shipping Italy	63
Anche il presunto pantouflage di Rettighieri fra i motivi di ricorso sulla diga di Genova		

La Spezia

16/11/2022	Citta della Spezia	65
Autobotti in Calata Malaspina: anche il terminal crociere è contrario. E c'è l'interesse di Canarbino, il gruppo di Spigas		

Ravenna

16/11/2022	Cronaca di Ravenna	67
Sanità, servizi sociali, scuole, porto, sport: ecco come verranno spesi 240 milioni del Pnrr		
16/11/2022	Ravenna Today	68
Transizione energetica, anche la viceministra Gava a Ravenna per il convegno dedicato all'estrazione di gas naturale		
16/11/2022	Ravenna Today	69
Dalle nuove scuole al Bike Park e al Porto, dai nuovi musei alla Casa della Salute in Darsena: 60 milioni dal Pnrr per 'rivoluzionare' Ravenna		
16/11/2022	Ravenna24Ore.it	71
Il Pnrr porta a Ravenna 60 milioni di interventi dal sociale al turismo, dalla cultura al porto		
16/11/2022	RavennaNotizie.it	73
Next Generation Eu e Pnrr: 300 milioni di investimenti a Ravenna, 66 per i progetti del Comune di Ravenna, 184 per il Porto foto		
16/11/2022	Risveglio Duemila	76
Presentati i progetti finanziati col Pnrr: per il comune di Ravenna oltre 60 milioni per una cinquantina di interventi		
16/11/2022	The Medi Telegraph	79
Pepoli (Sapir): Noi, il porto della ceramica. L'Ucraina uno choc, ma l'industria ha avuto fiducia"		
16/11/2022	The Medi Telegraph	81
Crociere, Royal Caribbean si lega a Ravenna con un super-terminal da 27 milioni		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/11/2022	AskaneWS	83
Abruzzo, D'Annunzio: 34 mln per il porto di Ortona		

16/11/2022	Ansa	Finanziamento di 34 milioni di euro per il porto di Ortona	84
17/11/2022	corriereadriatico.it	Barche incagliate nel porto di San Benedetto, la draga è attesa entro l' anno	85
17/11/2022	corriereadriatico.it	Adria Ferries, la nuova sede al Passetto con vista mare. Alberto Rossi: «Location unica, che incarna la nostra azienda»	86
16/11/2022	Shipping Italy	Merci varie e passeggeri trainano i traffici di Ancona nei primi nove mesi del 2022	88
16/11/2022	vivereancona.it	San Benedetto: Porto, un confronto per i miglioramenti strutturali	90

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/11/2022	(Sito) Adnkronos	Musolino (Medports): "Azioni concrete per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento"	91
16/11/2022	Affari Italiani	Musolino (Medports): "Azioni concrete per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento"	92
16/11/2022	CivOnline	Aeroporto di Viterbo: ultima chiamata	93
16/11/2022	Il Nautilus	AdSP MTCS-Intervento di Musolino alla COP27	94
17/11/2022	Ildenaro.it	Musolino (Medports): "Azioni concrete per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento"	95
16/11/2022	Messaggero Marittimo	MEDports: l'intervento alla COP27	96
16/11/2022	Sea Reporter	Musolino alla COP27: gli sforzi dei Paesi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento causato dalle navi	97
		<i>Redazione Seareporter.it</i>	
16/11/2022	Ship Mag	Musolino alla COP27: "Gli sforzi dei Paesi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento atmosferico causato dalle navi"	98

Napoli

16/11/2022	Agensir	Pace: l' appello, 'no a ingresso navi con armi atomiche'. Il 19 novembre manifestazione al porto di Napoli, presente anche l' arcivescovo Battaglia	(P.C.) 99
16/11/2022	Shipping Italy	Gara da 5 milioni per la gestione della nave oceanografica Gaia Blu del Cnr	100

Brindisi

16/11/2022	Agenparl	resoconto convegno Cgil su autonomia differenziata	102
------------	-----------------	--	-----

16/11/2022	Brindisi Report	106
<hr/>		
16/11/2022	Brindisi Report	108
<hr/>		
16/11/2022	Il Nautilus	109
<hr/>		
16/11/2022	Informazioni Marittime	111
<hr/>		
16/11/2022	Messaggero Marittimo	113
<hr/>		
16/11/2022	Port News	114
<hr/>		
16/11/2022	Puglia Live	115
<hr/>		
16/11/2022	Ship Mag	117
<hr/>		

Manfredonia

16/11/2022	Il Nautilus	119
<hr/>		
16/11/2022	Puglia Live	120
<hr/>		
16/11/2022	Sea Reporter	<i>anonimo</i> 121
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

16/11/2022	Corriere Della Calabria	122
<hr/>		
16/11/2022	Corriere Della Calabria	123
<hr/>		

Cagliari

16/11/2022	Agenparl	124
<hr/>		
16/11/2022	Ansa	125
<hr/>		
16/11/2022	Il Nautilus	126
<hr/>		

16/11/2022	Informatore Navale	127
All' AdSP del Mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato		
16/11/2022	Informazioni Marittime	128
Controllo qualità e ambiente, porti della Sardegna ottengono certificati ISO		
16/11/2022	Messaggero Marittimo	129
All'AdSp del mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato		
16/11/2022	Sea Reporter	130
		<i>Redazione Seareporter.it</i>
All' AdSP del Mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato		
16/11/2022	Ship Mag	131
All' AdSP del Mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato		
16/11/2022	Transportonline	132
Porti sardi green, arriva il certificato internazionale		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/11/2022	Corriere Marittimo	133
Salvini: «Ponte Stretto, nella manovra di Bilancio» - Confrasperto: «Il progetto deve partire»		
16/11/2022	LiveSicilia	134
Messina, sequestrata droga nascosta su un camion di frutta e verdura - VIDEO		
16/11/2022	Messaggero Marittimo	135
L'AdSp dello Stretto libera aree per l'operatività portuale		
16/11/2022	Messina Ora	136
La nave "Amedeo Matacena" lascia definitivamente il porto di Reggio Calabria. L' AdSP dello Stretto libera aree per l' operatività portuale		
17/11/2022	quotidianodisicilia.it	137
Il contrammiraglio Russo "Depuratori, malfunzionamenti sempre più frequenti"		
16/11/2022	Ship Mag	142
La nave "Amedeo Matacena" lascia definitivamente il porto di Reggio Calabria		
16/11/2022	Shipping Italy	143
Ultimato il pontile di Giammoro: ora la port authority di Messina cerca un terminalista		
16/11/2022	SiciliaNews24	144
Sequestro di droga sullo Stretto: 20Kg tra cocaina e marijuana		
16/11/2022	Stretto Web	145
Reggio Calabria, la nave "Amedeo Matacena" lascia il porto dopo 10 anni		
16/11/2022	Stretto Web	146
Ponte sullo Stretto, Occhiuto: "si farà, opera strategica"		
16/11/2022	Strill	147
La nave "Amedeo Matacena" lascia definitivamente il porto di Reggio Calabria		
16/11/2022	TempoStretto	148
Vertenza portuali a Messina, lo sfogo di un lavoratore deluso		
16/11/2022	TempoStretto	150
Pontile di Giammoro, lavori finiti. Ora la gara per il gestore		
16/11/2022	TempoStretto	151
Maxi sequestro di droga al porto di Tremestieri: nascosti tra la frutta 20 kg di coca e marijuana		

Focus

16/11/2022	Agenparl	152
Informativa urgente del Ministro dell' Interno Matteo Piantedosi sulla gestione dei flussi migratori e, in particolare, sui recenti interventi di assetti navali di organizzazioni non governative nel Mediterraneo Centrale		
16/11/2022	Agenparl	162
Trasporto aereo italiano, Fit-Cisl: "Tra recenti record e antiche fragilità una rotta per un nuovo protagonismo", Tavola Rotonda domani a Roma		
16/11/2022	Corriere Marittimo	163
ANALISI / Decarbonizzazione, sfide del trasporto marittimo nazionale ed obiettivi		
16/11/2022	Corriere Marittimo	166
Monfalcone, Fincantieri consegna la nave da crociera MSC Seascope		
16/11/2022	Gestori Carburanti	169
Oil&nonOil: la centralità della rete distributiva		
16/11/2022	Il Nautilus	171
ENTRA IN FLOTTA «MSC SEASCAPE», LA NAVE PIÙ GRANDE E TECNOLOGICAMENTE AVANZATA MAI COSTRUITA IN ITALIA		
16/11/2022	Informare	177
Nel 2021 il traffico delle merci nei porti dell' UE è aumentato del +4,1% (-3,5% sul 2019)		
16/11/2022	Informare	179
Fincantieri ha consegnato a MSC Crociere la nuova ammiraglia		
16/11/2022	Informatore Navale	180
ENTRA IN FLOTTA «MSC SEASCAPE», LA NAVE PIÙ GRANDE E TECNOLOGICAMENTE AVANZATA MAI COSTRUITA IN ITALIA		
16/11/2022	Informazioni Marittime	183
Fincantieri consegna a Monfalcone "Msc Seascope"		
16/11/2022	Italpress	186
Fedriga "Navi da crociera prodotte a Monfalcone orgoglio Fvg"		
16/11/2022	L'agenzia di Viaggi	188
Msc, Massa da Doha: «Otto crociere su 10 vendute in adv»		
16/11/2022	Port Logistic Press	190
Fincantieri has delivered the MSC Seascope cruise ship, the largest and most technological ever built in Italy		
16/11/2022	Sea Reporter	193
<i>Redazione Seareporter.it</i> MSC Crociere prende in consegna da Fincantieri la nuova ammiraglia MSC Seascope		
16/11/2022	Ship Mag	196
Diego Aponte: "Non vogliamo fermarci. La flessione dei noli? Non preoccupa"		
16/11/2022	Ship Mag	197
Appello di Vago, MSC Crociere, al ministro Salvini: "Sulle infrastrutture occorre fare molto di più. E maggiore attenzione all' armamento"		
16/11/2022	Ship Mag	198
Rixi, da Salvini investitura ufficiale di fronte ad Aponte: "Avrà le deleghe ai porti e al mare"		
16/11/2022	Shipping Italy	199
Ancanap cessa di esistere: l' ultimo saluto di Giancarlo Casani		
16/11/2022	The Medi Telegraph	202
Fincantieri, consegnata a Monfalcone la nave Msc Seascope		
16/11/2022	The Medi Telegraph	203
Cantieri navali, Ancanap cessa l' attività dopo 65 anni		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

INSIEME PER LA SOSTENIBILITÀ
VAI SU ACEA.IT

Vandalismi
Quel crimine d'odio contro l'arte nei musei
di **Etgar Keret**
a pagina 26

Domani su 7
Russell Crowe
l'antidivo
di **Matteo Persivale**
a pagina 23

acea
energia
PIÙ ECO. PIÙ SMART. PIÙ TE

Gli Stati Uniti: il razzo è di Kiev ma la responsabilità rimane di chi ha scatenato il conflitto. Zelensky insiste: è colpa di Putin

Missile in Polonia, cala la tensione

Biden e Nato: un incidente, non un attacco russo. Il Cremlino convoca l'ambasciatore di Varsavia

TRE LEZIONI DALLA CRISI

di **Antonio Polito**

L'«incidente polacco» ha dimostrato che, pur nella gravità del conflitto ucraino, esiste un freno di emergenza. È stata una notte di paura per l'Europa e per il mondo. Ma l'accertamento dei fatti è stato rapido, l'ipotesi che si trattasse di un attacco russo a un Paese Nato presto smentita, e comunque non strumentalizzata per innescare una immediata ritorsione; nonostante la pressione iniziale delle nazioni più esposte alla minaccia militare di Mosca, a partire dalla Ucraina stessa e dalla Polonia. L'esito di questa notte ci dice dunque che il rischio di un'escalation è tenuto in seria considerazione, ed è per ora sotto controllo. È una buona notizia. E dipende da tre fattori. Il primo è la prudenza e responsabilità del gruppo dirigente a Washington. Jake Sullivan, consigliere per la Sicurezza nazionale, Antony Blinken, segretario di Stato, e Joe Biden, il presidente, non sono «falchi» in cerca di un pretesto per lanciare una guerra contro la Russia, non sono cultori del «regime change» che puntano a far fuori Putin, magari senza neanche chiedersi chi dopo di lui. Non si tratta insomma di un'amministrazione «imperiale»; anzi, è pur sempre quella che si è ritirata dall'Afghanistan.

continua a pagina 5

di **Francesca Basso** e **Andrea Nicastro**

È stato «un incidente». Il missile che ha colpito il territorio polacco poco distante dal confine con l'Ucraina, causando due morti, non è stato un attacco russo. Mosca convoca l'ambasciatore di Varsavia. Ma per Zelensky la colpa è di Putin.

alle pagine 2 e 3 **Carcassi**

VISTO DA WASHINGTON

Le mosse Usa, i contatti segreti

di **Giuseppe Sarcina**

a pagina 3



IL MINISTRO CROSETTO, LA NUOVA STRATEGIA

«Il gelo, l'arma di Mosca»

di **Monica Guerzoni**

«La Russia bombarda le infrastrutture ucraine — dice il ministro Crosetto — perché punta a rendere impossibile a milioni di persone affrontare l'inverno.»

a pagina 5

IL 72% CREDE NELLA CAMPAGNA MILITARE

Gli ucraini e il sì alla guerra

di **Lorenzo Cremonesi**

Salta la luce? Usano le candele. Niente gas per riscaldare? Ecco legna e cappotti. Gli ucraini, pur provati, non cedono e fanno collette per i loro soldati: il 72% appoggia la campagna militare.

a pagina 6

GOVERNO, LE MISURE

Fisco, l'ipotesi di una sanatoria per il rientro dei capitali

di **Andrea Ducci** e **Federico Fubini**

È allo studio del governo una sanatoria per il rientro dei capitali dall'estero. Si lavora a un modello simile a quello della legge 186 del 2014. Si tratterà quindi di capire quanto gettito produrranno nel 2023 i condoni fiscali, in modo da coprire per un anno parte delle spese in più e delle entrate in meno. E quel numero, che dovrebbe sostenere tutti gli altri, è al centro del puzzle della Legge di bilancio. Il Tar, intanto, decide sugli extraprofiti e dice no ai ricorsi.

a pagina 13

Nasa Riuscito il lancio: nell'operazione c'è anche la tecnologia italiana



Artemis I, scattata la missione che ci riporterà sulla Luna

di **Giovanni Caprara**

a pagina 21

Primo passo per ritornare sulla Luna 50 anni dopo l'ultimo viaggio dell'Apollo. È partita la missione Artemis che riporterà un equipaggio umano sul nostro satellite. Con anche tecnologia italiana.

Al G20 Un'ora di colloquio

Meloni vede Xi, con la Cina dialogo riaperto

di **Marco Galluzzo**

Un'ora di faccia a faccia tra la premier Meloni e il presidente cinese Xi. Al centro dell'incontro export e diritti umani. Un bilaterale definito «molto cordiale», al termine del quale è stato anche annunciato che presto Meloni sarà in visita a Pechino. Xi ha ribadito che la Cina è disposta a importare «più prodotti italiani di alta qualità».

a pagina 9

PARLA DE BENEDETTI: SOSTENGANO MORATTI

«Il Pd? Partito di baroni»

di **Aldo Cazzullo**

«Il Pd è un disastro — ma ora ha un'occasione: candidare la Moratti. Se vince, cade Salvini, quindi cade il governo.»

a pagina 12



Gian Arturo Ferrari Storia confidenziale dell'editoria italiana



IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Vedendosi negato l'ingresso a Montecitorio perché l'organizzatore di una conferenza stampa lo aveva tolto dalla lista degli invitati, l'estremista di destra Giuliano Castellino è sbottato: «Questa non è democrazia». Per uno con la sua storia, immaginavo che una simile constatazione costituisse una benemerenza. Invece ha voluto aggiungere sconsolato: «In Italia non esiste il libero pensiero». Castellino fa parte del gruppo di liberi pensatori che l'anno scorso assaltò la sede di un sindacato, la Cgil, ed è ancora sotto inchiesta per quel numero d'alta scuola trumpiano. Strana idea di democrazia, la sua. Se assalti la sede di un'associazione che ti sta sulle scatole, sei un baldo democratico nel pieno esercizio dei suoi diritti. Ma se qualcuno impedisce a

Il teorema Castellino

te di entrare alla Camera (magari perché si è ricordato in ritardo che sei sotto inchiesta per avere assaltato la sede di un'associazione) significa che le libertà in Italia sono sospese. Quelle stesse libertà borghesi che ti davano il voltastomaco quando venivano sventolate davanti a te per impedirti di fare i tuoi comodi. Ma non pensate che Castellino sia un'eccezione. In questa Repubblica fondata sul vittimismo, dove chi vuole approvazione degli altri deve sempre atteggiarsi a perseguitato, parole come «democrazia» e «libertà» vengono continuamente piegate alle esigenze del copione, che poi è ancora quello del marchese del Grillo: «Io so' io e voi non siete...» con quel che segue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DAMIANI



21117
9 771120 498108
Noni Italiane SpA - P.A.P. - DL 153/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 103 Milano





Salvini riesuma la società Stretto di Messina, già in liquidazione dal 2014. Fu abolita dal governo Monti per evitare sprechi di soldi. Ora si torna a buttarli



Giovedì 17 novembre 2022 - Anno 14 - n° 317
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "Ostrinati e contrari"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CENSIS "Con 55 mld ne ha prodotti 115" Con il Superbonus 900 mila occupati

■ Gli effetti diretti della misura hanno portato al settore edile 79,7 miliardi, ma il bonus (per altri 36 miliardi) ha avvantaggiato anche gli altri comparti. Il valore aggiunto delle costruzioni, nel 2021, segna un +21,3%

DELLA SALA A PAG. 6 - 7



ALLEANZA ANTI-POVERTÀ "Il Rdc resti così Anzi, più soldi e più percettori"



DE ROBERTIS A PAG. 7

SENZA MAGGIORANZA Schifani già ko: Miccichè fa votare il 5Stelle



CAIA A PAG. 12

Sturmtruppen

Marco Travaglio

C'è una legge scientifica più esatta di tutte le scienze esatte: il teorema Riotta-Letta-Calenda. Quando uno dei tre dice una cosa, è probabile che sia una cazzata; quando la dicono tutti e tre insieme, è sicuro che è una cazzata. L'altra sera dovevamo chiudere il giornale e non sapevamo quale delle mille versioni sul missile in Polonia scegliere. Poi Riotta ha twittato: "Il missile russo al confine polacco... l'escalation di Putin in Ucraina e Europa", "Attacco contro Paese Nato Polonia con vittime conferma che deriva terrorista russa non ha guida ma segue hubrys Putin fino a rischiare la guerra mondiale. Pensare di fermare il dittatore con la resa lo scatena. Serve batterlo e isolare la sua Quinta Colonna in Italia e Ue". Poi Letta ha twittato: "A fianco dei nostri amici polacchi in questo momento drammatico... Quel che succede alla Polonia succede a noi" (ma la Polonia non era fascio-sovranista? Chiedo per un amico). Poi Calenda ha twittato: "La follia russa generata dalle pesanti sconfitte continua. Siamo con la Polonia, con l'Ucraina e con la Nato. La Russia deve trovare davanti a se un fronte compatto. I dittatori non si fermano con le carezze e gli appelli alla pace". En plein.

A quel punto non c'erano più dubbi: il missile non l'aveva lanciato la Russia. Anzi, l'aveva lanciato l'Ucraina: l'unica (coi tre bimbininkia affetti da cellularità compulsiva) che accusava Mosca. Un finale da *Ballo in Maschera* di Verdi e da *Edipore* di Sofocle: l'accusatore-inquirente è l'assassino. Quindi niente articolo 5 Nato, evocato dai Tre dell'Ave Guerra in fregola di arruolarsi e aviotrasportarsi sul fronte del Don contro il nuovo Hitler che attacca la Polonia e contro i suoi complici pacifisti in Italia. Sembrò dovremmo dichiarare guerra all'Ucraina, che ci risponderebbe con le nostre armi: un casino. Spiace per i tre foreign fighter de noantri, che dovranno marciare ancora sul divano e fare il present'arm sul social. E per le Sturmtruppen a mezzo stampa, che ieri mitragliavano titoli infiofati per l'agognata guerra nucleare. E ora imprecano contro i neoputiniani Biden e Stoltenberg: "Ci hanno rimasti soli, sti quattro cornuti". Ma il cortigiano Johnny e il commissario Iacoboni non demordono e sposano la linea Meloni: "Che il missile sia ucraino, non cambia la sostanza: la responsabilità è tutta russa". In effetti, se il missile fosse stato russo la Nato già marcerrebbe Mosca. Ma sono sottigliezze. Così come il fatto che Zelensky, cioè l'unico a sapere fin dall'inizio che il missile era suo, ha tentato e ancora tenta di truffare gli alleati per trascinarli nella terza guerra mondiale: "È un attacco missilistico russo alla sicurezza collettiva", "È un messaggio di Putin al G20". È bello armare un alleato così sincero e fidato: avercene.

FAKE NEWS ZELENSKY ACCUSA MOSCA E CHIEDE L'INTERVENTO DIRETTO DELLA NATO

Il missile russo è ucraino: guerra mondiale rinviata

**BELICISTI IN RITIRATA
POLITICI E GIORNALISTI GIÀ
PRONTI ALL'ATTACCO GELATI
DA BIDEN E STOLTENBERG**

CANNAVÒ, GROSSI, IACCARINO A PAG. 2 - 3 E 4

BALLI, MELONI VEDE XI CHE LA INVITA A PECHINO
Miller (Usa): "Kiev non ricaccerà i russi"
Armi: il 29 alle Camere la mozione M5S

DE CAROLIS, PROVENZANI E SALVINI A PAG. 3 E 5

LA FIGLIA IVANKA STAVOLTA NON LO SEGUE
Trump ricandidato: subbuglio in famiglia
e fra i Rep. Però Joe lo prende sul serio

CIANCIO A PAG. 16

TUTTI IN MISSIONE

Rai granturismo: per Qatar 2022 partono in cento

Gianluca Roselli

In Rai c'è un virus da cui non si guarisce mai. La "trasfertite": tutti pronti con la valigia in mano ad andare in trasferta ogni qualvolta c'è un evento da seguire.

SEGUE A PAG. 8

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Letta & Calenda "precox" a pag. 5
- Mini Missile chiamato "Propaganda" a pag. 17
- Fini Basta con l'arrogante Zelensky a pag. 11
- Gallo L'"autonomia" demolirà l'Italia a pag. 11
- Truzzi XMas, parlarne senza distrarsi a pag. 11
- Ranieri Sangiuliano si loda da solo a pag. 8

L'INCHIESTA DI MILANO

Grillo e Onorato: sms a Di Maio&C.

FRANCHI E MILOSA A PAG. 15



La cattiveria

I missili caduti in Polonia sarebbero stati lanciati dall'Ucraina. Letta e Calenda hanno chiesto il bonus psicologo

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

PIÙ GETTONI PER TUTTI

Calabria: consiglieri ma anche assessori con supplenti pagati

MUSOLINO A PAG. 14



MUSICISTI AL VELENO

Mozart "criminale", Haydn "asino" e quel Beethoven...

FERASIN A PAG. 18





ANNO XXVII NUMERO 272

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 17 NOVEMBRE 2022 - € 1,80 + € 0,50 REVIEW n. 12

L'insurrezione iraniana è entrata in una dimensione totale. La posta in gioco è alta ma tutto questo ci scorre di lato, in un mondo parallelo

L'insurrezione iraniana, che si era per anni manifestata ciclicamente come protesta di massa seguita da forti ondate repressive, sembra essere entrata in una nuova dimensione, totale e ultimativa. Ma viviamo in un mondo parallelo, si affollano notizie luttuose e drammatiche su molti fronti, così quel che succede in questo paese chiave è fatale della storia contemporanea...

giornali e le percepiamo in qualche servizio televisivo ben fatto e partecipe della tragedia. Di tanto in tanto qualche celebrità si taglia una ciocca di capelli in segno di solidarietà, perché la protesta nasce oltre due mesi fa in seguito alla morte in caserma di una ragazza, Mahsa Amini, catturata dalla polizia morale per non aver indossato il foulard islamico come si deve secondo le prescrizioni delle autorità.

blica islamica fondata da Khomeini nel 1979 e guidata dal suo successore Khamenei. Si estende nella sua radicalità a dozzine di città, investe le strade, le università, i mall, le scuole, si dirige verso obiettivi incendiari, si esprime anche con gesti di ritorsione simbolica contro le acciacchiate di migranti in più, un fanatismo che si manifesta per strada, ma in generale è affare serio come barricate, blocchi, sparatorie, assaiole, lancio di bottiglie incendiarie, nel cielo cittadino volano i droni della polizia che controllano i cortei e spuntano piombo, una folla enorme prevalentemente di donne, ragazze e giovani si scontra con un apparato repressivo spietato, che è così diversa dal concetto rapsodico di abuso dei diritti politici o umani...

nei portoni sono testimoniate da riprese aggiate. I morti ammazzati sono centinaia, migliaia i feriti, decine di migliaia gli arrestati. Sono erogate le prime pene di morte contro i "nemici di Dio". In tutto questo a noi tocca sapere e non sapere, assistere e non avere mezzi politici o istituzionali per agire. Dominava una strana opacità. Eppure è universalmente noto che la destabilizzazione del mondo e degli equilibri strategici, fin nei cuori della Guerra fredda, si è iniziata con la rivoluzione khomeinista del 1979. Il ritorno dell'Ayatollah e la presa del potere delle fazioni islamiste è il primo intorno a cui ruota non soltanto lo sconvolgimento del medio oriente, molto di più, è il diritto di vite decisivo dello scontro di civiltà cui seguirà la massima produzione bellica e terroristica del mondo islamista in occidente.

La frontiera della guerra

La Nato è solidale e compatta e ha un piano per i confini

Tra Polonia e Ucraina passa la linea elettrica che Mosca vuole colpire. La strategia del buio e del freddo per tutti

Kyiv doveva difendersi

Roma. Il coordinamento e la solidarietà hanno prevalso su tutto il resto. Sulla paura, l'ansia, la rabbia dovuta alla notizia della morte di due cittadini europei a causa di un missile caduto dentro ai confini dell'Ucraina, nel villaggio di Przewodny. La Polonia si è mossa assieme ai suoi alleati, ha serbato il silenzio, nessuna dichiarazione scomposta, solo la volontà ferma di accertare i fatti, di non apparire confusi, di dare tutti la stessa risposta. Dominano ancora il mondo condizionale e il "probabilmente", ma sia da Washington, sia da Bruxelles, dopo la riunione dei paesi alleati della Nato, si sente la notizia che non si tratterebbe di un missile lanciato dalla Russia, ma dalla contrattoria di Kyiv per abbattere uno dei razzi di Mosca, nel giorno in cui, con un attacco punitivo, ne ha lanciati circa cento contro tutta l'Ucraina.



JENS STOLTENBERG

Meloni fra Xi e Ucraina

A Bali è morbida con la Cina e netta sui missili in Polonia. Le resta il problema francese

Roma-Seul. E' turbotantista sulla guerra in Ucraina, ma anche morbida con la Cina. Sulla Francia, il dolore interiore che si porta dietro al G20 di Bali, diventa diplomatica. Giorgia Meloni chiude il debutto fra i grandi della terra con una rapida conferenza stampa. Anche questa volta - è la terza da quando a premier si è insediato - una manciata di domande. Tre per la precisione. Ma si scusa: "Mi aspetta il presidente cinese, ho un minuto e mezzo". Il bilancio è positivo, dice la leader italiana. Unica donna a capo di un governo in Indonesia. E' un fatto che il presidente, come si fa chiamare, rivedica. Così come l'essersi portata la piccola Ginevra a Bali ("ho diritto di fare la madre come ritengo"). Ma è la Meloni international che va raccontata.

I cieli non hanno confini

Per proteggersi dalla pioggia di missili russi all'Ucraina mancano soprattutto le munizioni

Seul, dalla nostra inviato. Più di cento missili da crociera lanciati dalla Russia contro il territorio ucraino nel giro di poche ore. Altro ieri, sono una pioggia di missili. E sono il motivo per cui ieri si è tornati a parlare della necessità, per l'occidente e gli alleati, di dotare Kyiv di più munizioni e di sistemi antimissili più sofisticati, e in grado di intercettare e abbattere le minacce che arrivano dal cielo. Secondo uno studio del Royal United Services Institute pubblicato la scorsa settimana, nei primi due mesi di guerra i russi hanno condotto moltissimi attacchi attraverso bombardamenti aerei sul territorio ucraino, che poi sono cessati: il motivo è che Kyiv è riuscita, con i mezzi che avevano a disposizione le sue Forze armate, a infliggere alla Russia numerose perdite.

Lo schiaffo al Papa

Il nuovo leader della Chiesa americana è Timothy Broglio e non è una bella notizia per Francesco

Roma. L'elezione di mons. Timothy Broglio a presidente della Conferenza episcopale degli Stati Uniti certifica il fallimento del tentativo di dare un nuovo orientamento all'episcopato americano, per due decenni dominato dai conservatori. Broglio, 61 anni, è un teologo di sinistra, ex direttore delle cure dei sacerdoti. Non c'era candidato più a destra di Broglio, eccezione fatta per mons. Salvatore Cordileone, che però non è mai stato davvero in gioco. Il neo-eletto ha stravinto: 73 voti al primo scrutinio, 114 al secondo, 138 al terzo. Per chiarire il quadro, basti sapere che il secondo classificato (poi eletto vicepresidente), mons. William Lori, ha ottenuto 37, 45 e 99 consensi. I votanti sono stati fra i 235 e 242. Il candidato dell'ala liberal, mons. Paul Etienne, si è fermato a 30 e 37 voti. Il risultato era prevedibile. Broglio era il favorito anche perché segretario generale uscente e dunque conoscitore della macchina. E' stato nominato segretario della Repubblica Dominicana e delegato a Porto Rico ed è considerato il vescovo che più conosce la curia romana per averla frequentata e non in una posizione delegata: era il segretario del cardinale Angelo Sodano, segretario di stato. Proprio questo particolare è stato subito posto in evidenza da chi ha definito la sua elezione un affronto a Papa Francesco: era proprio il caso di portare alla presidenza dell'episcopato uno stretto collaboratore di colui che è stato un "convinto promotore e difensore dell'allora padre Marciel Maciel. Degradato, abusatore sessuale seriale e fondatore dei Legionari di Cristo?". In queste ore, poi, sono state recuperate affermazioni in cui l'eletto avrebbe legato lo scandalo degli abusi a tendenze omosessuali dei sacerdoti nonché prese di posizione vicine alla realtà del No vax. Non a caso, Vaticano e Polonia hanno chiesto un'indagine militare, durante la recente pandemia di coronavirus, ha sostenuto l'esonero dal vaccino per i membri dell'esercito per motivi di obiezione di coscienza.

Donna, mamma, ma?

Potrebbe anche essere che il papa, Giorgia Meloni sia dialetticamente più brava quando c'è da menare sulle altrui cazzate che sulle cose serie, dove è "intorno notte". Però quando piglia la sciolta e taglia la testa all'"incredibile dibattito" sulla figlia portata a Bali: "Ritengo che come debba crescere mia figlia sia materia che vi riguarda? Vi dà una notizia: non lo è", è perfetta. Può darsi che la prima a sollevare il tema, Assia Neumann Nayan, volesse essere ironica, ma è sfuggito a tutti. Forse lo era Claudia De Lillo, secondo cui la colpa di Meloni, "che ricordiamo 'onna, madre e cristiana", è ritenere "la presenza materna un valore non negoziabile". Chi può dirlo, cosa passi nella mente di una donna che la Meloni la detesta proprio? Sappiamo però che la Giunta del Regolamento della Camera ha appena stabilito che le deputate non-mamme potranno allattare in Aula. E ricordiamo che la prima ministra neozelandese Jacinda Ardern (forse non cristiana, di certo donna e madre) parlò con sé la sera del 3 marzo a un summit dell'Onu. E la bimba, cresciuta, divenne famosa per aver interrotto una riunione online della mamma. Ma tutti hanno detto evviva a lei! Che vita è questa, ora che il problema non sia né la donna, né la madre. Chissà. (Maurizio Crippa)

GOVERNO, INTERNO NOTIZIE

La relazione del ministro dell'Interno è il perfetto manifesto dell'impotenza del governo Meloni. Europa e migranti. Perché il metodo Piantedosi-Salvini porta più confusione, meno unità, più spuntamento e più illegalità

La lettura delle trentaseimila battute dell'informativa consegnata ieri mattina alle Camere dal ministro dell'Interno Matteo Piantedosi offre all'osservatore meno distratto buone ragioni per nutrire una certa preoccupazione rispetto al futuro del governo. Piantedosi, nel corso della sua relazione, ha illustrato le strategie della maggioranza di centro-destra sul tema della gestione dei flussi migratori. E lo ha fatto riconoscendo, in modo comico e surreale, che tutto quello che serve oggi all'Italia per governare il fenomeno, per tamponare i problemi e per lavorare alle soluzioni è l'esatto opposto di quello che ha fatto finora il governo italiano. Piantedosi, corrotta mente, dice che l'Italia ha il dovere di "sviluppare una nuova politica europea in materia di migrazione e di asilo, realmente condivisa fra tutti gli stati membri". Ma nel farlo a riconoscere che il problema ce lo contano, quando si parla di immigrazione, si dovrebbero affrontare i problemi che contano, quando si parla di immigrazione, si dovrebbero affrontare i problemi che contano, quando si parla di immigrazione, si dovrebbero affrontare i problemi che contano...

ALLA FINE PER EVITARE LA TERZA GUERRA MONDIALE SI FARE ANZIANI UN ARTIGIANO DI FIOCHI NEL NARDEZANO E DICHIARÒ CHE GLI ERA PARTITO PER SBAGLIANO FASCISMO DI CARDOVANO DEBOLMANTO. A CAPA E KIARATSKHELIA

che avrebbe rimandato indietro nel giro di poco tempo 500 mila irregolari, ma il ritmo dei rimpatri registrato durante la sua stagione di governo, 20 al giorno, indicava che per raggiungere quell'obiettivo sarebbero serviti circa 70 anni. Piantedosi, oggi, si trova nella difficile posizione di dover rivendicare l'opera del governo Meloni, che sull'immigrazione ha scelto di portare avanti il modello del Conte I, provando contemporaneamente a spiegare perché per problemi legati all'immigrazione occorre fare l'opposto di quello che sta facendo il governo Meloni.

BIVACCO DI RIDICOLI

A Napoli la sinistra litiga sulla parola "bivacco": è fascista, va tolta

Poiché si chiede insistentemente ai consiglieri comunali di Verdi e Sinistra italiana pronti alla Resistenza contro la parola musulmana ("potrebbe fare di questa aula sorta e griglia un bivacco di musulmani..."), siamo in realtà noi a sentire eventualmente sordi e tagli di fronte a tanta generosità creativa. E allora, consultata la Treccani, scopriamo che il vocabolo da epurare deriva dal francese bivac, mutato a sua volta dal tedesco bivack, parola di origine militare ma ormai in uso civile presso noi italiani da circa quattrocentoventidue anni e oggi generico termine utilizzata per indicare un accampamento notturno o un luogo di sosta. La usano gli alpini, le mamme arrabbiate con i figli che tengono in assente la camerata e pure i poeti, come Alda Merini: "Hai preso il mio seno / per un bivacco / e hai pianto a lungo sul cuore".

Davigo e le istituzioni

Perché il processo all'ex pm riguarda il futuro del Csm e della nostra democrazia

Piercamillo Davigo ci ha querelati per il tema di cui tratteremo, Chissà se ne avesse mezzi politici o istituzionali per agire. Dominava una strana opacità. Eppure è universalmente noto che la destabilizzazione del mondo e degli equilibri strategici, fin nei cuori della Guerra fredda, si è iniziata con la rivoluzione khomeinista del 1979. Il ritorno dell'Ayatollah e la presa del potere delle fazioni islamiste è il primo intorno a cui ruota non soltanto lo sconvolgimento del medio oriente, molto di più, è il diritto di vite decisivo dello scontro di civiltà cui seguirà la massima produzione bellica e terroristica del mondo islamista in occidente.

Davigo e le ambiguità

Le tante contraddizioni dell'ex consigliere Csm sui verbali ricevuti da Storari

Roma. L'attendenza di martedì del processo in corso a Brescia a carico di Piercamillo Davigo, imputato per rivelazione di segreto d'ufficio in relazione ai verbali di Amara, ha lasciato a terra una scia di incongruenze e contraddizioni alla versione fornita dall'ex consigliere del Csm sull'intera vicenda. L'interrogativo più grande aleggia attorno alla data in cui sarebbe avvenuta la consegna dei verbali resi da Piero Amara (sulla fantomatica "loggia Ungheria") da parte del pm milanese, Paolo Storari, allo stesso Davigo. Entrambi hanno affermato che la consegna dei verbali risi da Piero Amara (sulla fantomatica "loggia Ungheria") da parte del pm milanese, Paolo Storari, allo stesso Davigo. Entrambi hanno affermato che la consegna dei verbali risi da Piero Amara (sulla fantomatica "loggia Ungheria") da parte del pm milanese, Paolo Storari, allo stesso Davigo. Entrambi hanno affermato che la consegna dei verbali risi da Piero Amara (sulla fantomatica "loggia Ungheria") da parte del pm milanese, Paolo Storari, allo stesso Davigo.

Il Pnrr di Salvini

Il capo della Lega ribalta il Mit e dà l'assalto alla cabina di regia del Recovery. Il ruolo di Morelli

Roma. L'idea, a quanto pare, l'ha portata Alessandro Morelli. "Ma non sarebbe più logico modificare le strutture di vertice della cabina di regia del Pnrr?", ha chiesto in una riunione a Palazzo Chigi, 18 novembre scorso. E siccome Giorgia Meloni aveva subito liquidato la questione - sollevata peraltro alla presenza di quei tecnici che di un eventuale avvicendamento sarebbero stati oggetto - l'ottosegretario leghista, responsabile della Programmazione economica del governo, aveva tacito. Ma senza recedere dal suo convincimento, se è vero che nei giorni seguenti è tornato a insistere con Matteo Salvini: "Ma dove sta scritto che dobbiamo tenere i tecnici di Draghi?". Irritato così Raffaele Fitto, il ministro meloniano che sovrintende all'attuazione del Recovery.

Price cap, o quasi

Bruxelles promuove il tetto al prezzo del gas. L'Italia esulta. Ma i paletti sono (ancora) tanti

Roma. Gilberto Pichetto, uomo pragmatico, sa misurare l'entusiasmo: "Non è male, non è male affatto. Anzi". Lo sa bene, il ministro dell'Ambiente, che non è certo quello che l'Italia chiedeva. E come lui, forse meglio di lui, lo sa il suo predecessore, quel Roberto Cingolani che sul dossier ha perso il suo posto per mesi. Ma sono consapevoli entrambi, al tempo stesso, che la proposta della Commissione europea sul price cap per il gas è una buona notizia. Per quanto, va detto, quello elaborato dai funzionari di Berlino di Josef Leypen non è il meccanismo che si vaghiava a Roma.

IL BOOM DA NON SPRECCARE: LA LEZIONE DI VISCO

Cingolani nell'inserto IV

Andrea's Version

Antonio Ricci è un gran signore, non ama l'esibizione, più il dietro le quinte. Da 43 anni è a Roma. Buon pose. Quasi nessuno conosce Antonio Ricci. Il boss della Lavora e Mediaset da una vita. Lavora molto. E procede. Si è rivelato geniale, ha rivinato più vite lui, seminato più qualunque lui e allegramente messo all'indice più persone lui, innocenti o meno che fossero, di quante impossibilitate a difendersi dal Di Pietro degli anni d'oro. Tre parole sole: "Scriba che il suo patrimonio personale ammonta a 105 milioni di euro. Ben guadagnati. Gli avessero mai chiesto di riscrivere una mezza vita rovinata.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle ore 20.30



il Giornale



GIOVEDÌ 17 NOVEMBRE 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 273 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

TRAGEDIA SFIORATA

La Nato scagiona Mosca «In Polonia razzi ucraini» Gli Usa gelano Zelensky

Gaia Cesare, Fausto Biloslavo e Gian Micalessin
con Basile Sacchi e Sartini da pagina 6 a pagina 9



IL PREMIER DA BALI

Meloni al G20: «Ma la colpa della crisi è della Russia»

di Adalberto Signore
a pagina 10

LA SCELTA GIUSTA

Dimostrarsi atlantisti anche a casa nostra

di Marco Gervasoni
a pagina 10

I RISCHI DEL BARATRO E I VINCOLI DI KIEV

di Augusto Minzolini

Al di là dell'episodio dei due missili del sistema difensivo ucraino o dei resti di missili russi centrati dalla contraerea di Kiev finiti in territorio polacco, o di qualsiasi altra ipotesi che concorre ad avvolgere ancora la vicenda in un alone di mistero, quanto è avvenuto ieri offre più di uno spunto di riflessione. La prima, la più drammatica, è che l'incidente, come si definisce in gergo, ha reso consapevoli tutti i contendenti in campo, e non solo, che siamo sospesi sul baratro: basta un nonnulla per provocare l'irreparabile. È una condizione terribile, di cui siamo tutti a conoscenza, ci appare un rischio lontano e, invece, in quell'ora che ci ha tenuti con il fiato sospeso l'altra sera, ci siamo accorti che è dietro l'angolo.

Di contro, altra riflessione più positiva, è che c'è un cordone sanitario invisibile, un meccanismo di sopravvivenza inconsapevole, che spinge le parti in campo a gestire situazioni del genere con sangue freddo e nervi saldi. Insomma, prima di tuffarsi in una guerra globale che coinvolga direttamente Russia e Nato su entrambi i fronti ci si pensa non una ma dieci volte. Ieri Washington e Varsavia prima di parlare, giudicare e decidere hanno voluto vederci chiaro. Lo hanno riconosciuto pure a Mosca. L'unico che, invece, ha gettato benzina sul fuoco è stato il premier ucraino Zelensky, chiedendo vertici Nato, risposte comuni contro il Cremlino, nuovi aerei.

Un atteggiamento a dir poco discutibile che si porta dietro un'altra considerazione. Premesso che la guerra è stata provocata dalla Russia senza alcun dubbio. Che tutte le responsabilità di un conflitto che, come si è visto l'altro giorno, può trasformarsi in un conflitto mondiale, ricadono sul Cremlino e sul suo inquilino. Ebbene premesso tutto ciò va ricordato che la Nato è scesa in campo per garantire l'esistenza dell'Ucraina, il suo legittimo desiderio di essere uno Stato indipendente, la sua aspirazione ad essere una democrazia. Non solo oggi ma anche per il domani. E per raggiungere questo obiettivo è stato giusto rifornire Kiev anche di armi e continuare a farlo. Solo che difendere l'Ucraina - questo deve essere chiaro - non significa attaccare la Russia, motivo per cui bisogna individuare un obiettivo raggiunto il quale ha senso fermare la guerra e creare le condizioni per una tregua. Partendo da un presupposto che non si può rischiare un conflitto mondiale e intanto mettere in crisi l'intera economia globale per un lembo di terra nel Donbass. Meglio, molto meglio, creare le condizioni per garantire Kiev per sempre e aiutarla nell'opera di ricostruzione.

Ecco perché, visti i rischi che corriamo, è necessario che sulla possibile soluzione da dare al conflitto possano dire la loro anche gli altri protagonisti dalla Nato, agli Stati Uniti, all'Unione Europea. Chi per salvare l'Ucraina ha messo a repentaglio la propria economia, non può essere considerato uno spettatore pagante senza diritto di parola sulla scena del conflitto. Né si può accettare che tra i due reali contendenti in campo, Russia e Nato, Zelensky si muova giocando secondo una regia solo sua. Ecco perché l'ipotesi migliore sarebbe quella di inserire l'Ucraina nella Nato per inquadrare una possibile mediazione nell'ambito delle esigenze della comunità internazionale, rispettando certo le richieste di Kiev ma nella consapevolezza che in questo conflitto non c'è solo Kiev visto che senza i suoi alleati, e la loro assistenza militare, l'Ucraina non ci sarebbe più da un bel pezzo.

I TEDESCHI FANNO I FURBI Berlino paga le Ong per invadere l'Italia

La Germania finanzia una missione privata per il salvataggio in mare. Ma poi i migranti rimangono a noi
Piantodosi detta la linea dura, aperture dalla Ue

LA WASSER SUL CALENDARIO PIRELLI
«Io, modella bionica
Ora combatto per le donne»
Marco Lombardo
a pagina 16



«THE CAL 2023» Lauren Wasser sul calendario Pirelli

■ Altro che aiuti all'Italia, in Europa c'è chi è pronto a pagare le Ong per continuare a operare indisturbate nelle acque del Mediterraneo: senza preoccuparsi di rispondere della bandiera che battono le navi, e senza invitare al rispetto delle procedure per evitare il caos a terra. Nel caso tedesco, reso noto dalla Bild, la questione è politica. Piantodosi detta la linea dura alle Ong e la Ue apre timidamente.

servizi da pagina 2 a pagina 5

IL CONFRONTO

Parigi espelle i clandestini L'Italia non può

Luca Fazzo
con Indelicato a pagina 4

L'IPOCRISIA DELLO SCRITTORE

Saviano può dire ciò che vuole Ma querela sempre chi lo critica

Domenico Di Sanzo

■ Le querele hanno le gambe corte. E allora ecco Roberto Saviano, indignato dopo il rinvio a giudizio per diffamazione ai danni del premier Giorgia Meloni, che difende il suo presunto diritto di chiamare «bastarda» una allora leader di partito: «Ritengo singolare che uno scrittore venga processato per le parole che spende». Un divieto che vale solo se a essere citato è lui. Perché l'autore di Gomorra, quando si sente offeso, non esita a querelare.

a pagina 12

IL TESTO LUNEDÌ IN CDM

Ecco la «manovra-lampo» Resta il nodo Superbonus

Gian Maria De Francesco a pagina 11

PALAZZO CHIGI: SISTEMA A RISCHIO

Coppie gay, sentenza choc Due madri sui documenti

Francesco Boezi a pagina 13

all'interno

DA IVANKA A MURDOCH

Usa, la corsa a sfilarsi da Trump

Valeria Robecco
a pagina 14

LA MINISERIA SU MORO

«Esterno notte» Boom in Rai (con critiche)

Pedro Armocida
con Manti a pagina 24

ROMANZO APOCALITTICO

Che noia la «Tasmania» di Giordano

Massimiliano Parente
a pagina 23

*IN ITALIA: FAITE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SERVIZIO PUBBLICITÀ - TEL. 02 7600 1000 - WWW.ILGIORNALE.IT - ART. 1 C. 130 MILANO



IL GIORNO

GIOVEDÌ 17 novembre 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Negli atenei pochi spazi: proteste degli studenti

**Bocconi, non solo finanza
svolta del rettore Billari
«Largo alle scienze sociali»**

Ballatore alle pagine 16 e 17



Inutili le offerte, «vado in città»

**Caso razzismo
Il medico lascia:
addio Fagnano**

Formenti a pagina 18



I missili sulla Polonia erano ucraini

La Nato: «Un errore che non cambia nulla, la colpa è comunque di Putin». Irritazione verso Zelensky che chiedeva una rappresaglia Pressing Usa su Kiev perché accetti la trattativa **Intervista a Politi** «Aprire un tavolo» **Intervista a Parsi** «Ma i russi devono ritirarsi» da p. 2 a p. 5

Il segnale positivo

Nessuno vuole l'escalation

Marta Ottaviani

Il mondo intero tira un sospiro di sollievo e non è una esagerazione. Un'eventuale aggressione alla Polonia avrebbe significato la Terza Guerra Mondiale.

A pagina 2

Via alla missione Artemis 1

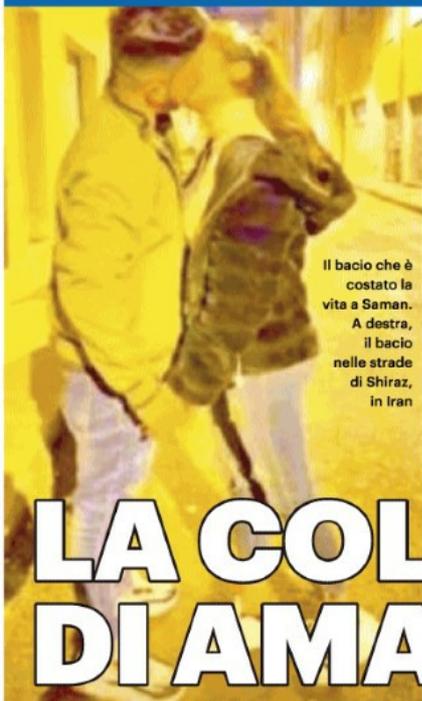
Il ritorno sulla Luna

Piero Fachin

Dunque, è proprio vero. Torniamo sulla Luna, e ci torniamo pensando a Marte, ai nuovi e infiniti orizzonti dell'esplorazione spaziale.

A pagina 24

IL PADRE DI SAMAN ARRESTATO, UCCISE SUA FIGLIA PER UN BACIO E PROPRIO UN BACIO DIVENTA IL SIMBOLO DELLA RIBELLIONE IN IRAN



Il bacio che è costato la vita a Saman. A destra, il bacio nelle strade di Shiraz, in Iran



LA COLPA DI AMARE

Servizi e Ponchia alle p. 8 e 9

DALLE CITTÀ

Milano

Ortomercato: commissariata ditta che lavorò con le 'ndrine

Consani nelle Cronache

Milano, in via Pola le partecipate

La Regione "alza" il terzo grattacielo

Anastasio nelle Cronache

Pavia

Famiglia sfrattata E l'assedio dura dodici ore

Marziani nelle Cronache



G20, vertice con il leader cinese

Meloni riapre il dialogo con Xi

Coppari a pagina 7



Si ricandida alla Casa Bianca

Trump insiste, i suoi lo mollano

Pioli a pagina 11



Sentenza sulle carte di identità

Madre e padre? No, genitori

Servizio a pagina 13

EDIZIONI SAN PAOLO



Il presepe di San Francesco è una grande provocazione per la Chiesa e la società di ieri e di oggi.

COMPIE 800 ANNI IL PRESEPE DI FRANCESCO D'ASSISI. PADRE ENZO FORTUNATO NE RIPERCORRE LA STORIA E LA SPIRITUALITÀ.



Nelle librerie San Paolo e Paoline e in tutte le migliori librerie. Online su saepaoloflore.it



Oggi l'ExtraTerrestre

AFRICA Nuovi progetti di sfruttamento di gas e petrolio in 48 dei 55 paesi africani, un affare miliardario per le compagnie fossili del ricco Occidente



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Dossier: l'escalation in Ucraina e la sinistra; Qatar, la coppa di troppo; Identità in Nuova Caledonia; America latina e conflitti di vicinato



Visioni

FESTIVAL Le Guess Who?, a Utrecht 150 artisti dal mondo per celebrare la musica senza barriere tra generi Lucrezia Ercolani pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE € EURO 2,00

GIOVEDÌ 17 NOVEMBRE 2022 - ANNO LII - N° 275

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

LA PACE E L'INCIDENTE POLACCO

Tommaso Di Francesco
Questo punto non dovremo forse aspettare i Pentagon ukrain papers per conoscere quanto è accaduto con il missile (o frammenti di missile) caduto sul villaggio di Przewodow in territorio polacco. Perché un fatto è certo, non si è trattato di un deliberato attacco della Russia a un paese della Nato per una estensione ancora più criminale dell'aggressione russa all'Ucraina. Visto tra l'altro che tra le prime notizie c'era quella che la Nato indagava, come se non controllasse anche per via satellitare le traiettorie di tutti i missili che attraversano la martoriata Ucraina, e visto che la Polonia non ha attivato né l'articolo 4 dell'Alleanza atlantica che allerta alla reazione congiunta, né l'articolo 5 che chiama alla reazione militare di tutta la Nato se un solo paese è aggredito. Ma soprattutto visto che ieri per lo stesso presidente polacco Andrzej Duda «non ci sono prove che il missile era russo, probabilmente è stato un incidente sfortunato», che la Nato ha affermato che «il missile proveniva dall'Ucraina» e che addirittura Biden ha definito «improbabile» che il missile provenisse dalla Russia, per una dichiarazione apprezzata per la sua «moderazione» dal Cremlino stesso. Solo il presidente ucraino Zelensky nel suo discorso videotrasmesse al G20 di Bali ha accusato l'attacco missilistico finito in Polonia di essere - ma non lo era - «un autentico messaggio della Russia al G20».

L'ATTACCO DEL MINISTRO PIANTEDOSI IN PARLAMENTO. RIBADITA LA LINEA DURA

«Navi Ong posto sicuro per i migranti»

Dal 1 gennaio 2021 al 9 novembre 2022 su oltre centomila migranti sbarcati in Italia quelli portati dalle navi delle Ong sono stati in tutto 21.046, di cui 9.956 l'anno scorso e 11.090 quest'anno. Una percentuale bassissima, che non impedisce però al ministro dell'Interno Matteo Piantedosi di continuare a parlare delle navi umanitarie come «pull factor», fattori di attrazione per migranti e trafficanti di uomini.

A fornire le cifre, confermando la linea dura del governo Meloni contro chi opera soccorsi nel Mediterraneo centrale, è stato lo stesso titolare dell'Interno nell'informativa tenuta ieri alle Camere sul braccio di ferro avuto nei giorni scorsi con le navi di quattro Ong: «In Italia non si entra illegalmente, e la selezione di chi entra non la faranno i trafficanti», ha detto il ministro.

IL GOVERNO INSISTE. SMENTITO DAI DATI Pull-factor, Frontex cambia versione

Secondo l'agenzia Ue le Ong «potrebbero essere» solo uno tra vari fattori di attrazione dei migranti. Piantedosi in Parlamento insiste: fanno aumentare le partenze. Per l'Isipi, però, nel periodo del report Frontex trapelato ci sono state in media più traversate in assenza di navi umanitarie.

Civili ricevono aiuti umanitari nella piazza centrale di Kherson in Ucraina foto di Efrem Lukatsky/Ap



The day after

Contrordine, niente terza guerra mondiale: il missile sulla Polonia era ucraino, gli Usa restano calmi, dopo una notte d'ansia Mosca tornerà a bombardare civili proprio come ieri. E il capo di stato maggiore americano Milley avverte: «Difficile che Kiev liberi tutto il paese»

pagina 2, 3

Lele Corvi



Table of contents for the main article, including sections for Pd, Germania, Vertice di Dublino, and all'interno.

REGIONALI LAZIO Da sinistra stop ai dem: allargare la coalizione. Includes a photo of a group of people and text about the Lazio regional council.

all'interno Interview Benfeti: via dal Pd chi la pensa come Renzi. Includes text about Benfeti's departure from the Pd.

Trump si ricandida È lo sfidante perfetto per i democratici. Includes text about Trump's potential re-election.

21117 9 770023 2150001 Poste Italiane SpA ed. in a. p. - D.L. 350/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, § 2a) C/PM/23/2103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 317 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10/11, L. 652/96

Fondato nel 1892



Giovedì 17 Novembre 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" €1,80 L.33

L'intervista

Muti: io, mia figlia e il Don Giovanni tra dramma e gioco

Donatella Longobardi a pag. 14



Gli Europei

La beffa del volley a Napoli i sorteggi ma neanche una gara

Gianluca Agata in Cronaca



Autonomia le Regioni del Sud in rivolta

Oggi la Conferenza a Roma De Luca: «Spacca il Paese provvedimento da ritirare»



Adolfo Pappalardo

Autonomia, Regioni del Sud in rivolta. Il fronte della protesta è guidato da De Luca che chiede di ritirare la bozza di riforma che il ministro Calderoli porterà oggi alla Conferenza Stato-Regioni. De Luca: «Spacca in due l'Italia». *A pag. 3 con Bassi*

L'analisi

Perché così rischiamo la "secessione dei ricchi"

Gianfranco Viesti

In Italia si rischia l'introduzione di un principio che è stato argutamente definito (da Giovanni Moro) lo "ius domicili": cioè il diritto di chi vive nelle regioni più ricche del Nord di avere per legge maggiori diritti di chi abita nel Centro-Sud. Questo principio può concretizzarsi grazie all'autonomia regionale

differenziata. Lo prova il disegno di legge per la sua attuazione che il Ministro Roberto Calderoli illustrerà stamani alla Conferenza delle Regioni. È un testo estremo, il più favorevole possibile alle richieste regionali. Un testo che annulla tre anni di discussioni e confronti e riporta alla situazione del 2019. *Continua a pag. 35*

Una manovra da 35 miliardi Pensioni, uscita a quota 103

► Lunedì in Consiglio, accelerata del governo: cedolare secca per i negozi Profughi, Piantedosi: «Stop agli ingressi illegali». La Ue: aiuteremo l'Italia

Accordo al G20 per gli Atr di Pomigliano



Meloni-Xi: 200 aerei alla Cina

Francesco Malfetano

Accordo Meloni-Xi, da Pechino l'ok per l'acquisto di 200 Atr prodotti da Airbus-Leonardo a Pomigliano d'Arco. L'intesa economica con la Cina nel bilaterale al G20. *A pag. 5*

Il conflitto

«Di Kiev il razzo in Polonia» Trattative, pressing di Biden

Mauro Evangelisti a pag. 6

Luca Cifoni a pag. 2, Cristiana Mangani a pag. 8

L'intervento

Il Pd e l'alleanza con i 5 Stelle che non ha futuro

Umberto Ranieri

La dialettica politica in vista del congresso nel Pd è fionca. Un grande attivismo (con il ritorno in campo di vecchie glorie) da parte dei sostenitori della alleanza strategica con i 5Stelle, il silenzio delle forze riformiste. *Continua a pag. 35*

La riflessione

Noi, i migranti e quel declino da invertire

Andrea Di Consoli

Quante cose ci sarebbero da dire ora che è stato ufficialmente annunciato che la popolazione mondiale ha raggiunto quota 8 miliardi. È evidente che alla prova dei fatti il malthusianesimo non ha retto. *Continua a pag. 35*

Violenze sui bimbi suora arrestata c'è un video choc

► Casamicciola: divieto di dimora in Campania per altre tre religiose, tra cui la madre superiora

Massimo Zivelli

Un video girato di nascosto da una ospite di 9 anni fa emergere le violenze che avvenivano in un istituto religioso a Casamicciola. Una suora arrestata, altre tre destinate al divieto di soggiorno. *A pag. 11*

Nel Salernitano

Uccide la moglie e poi si impicca in autostrada

Petronilla Carillo a pag. 10

Di Lorenzo va in gol

L'ItalNapoli e la sosta dura senza paura

Gianfranco Teotino

Sì, il Napoli può vincere anche il Mondiale. Nel senso che questa lunga sosta, temuta un po' da tutti, non è affatto detto che danneggi chi è stato fermato sull'onda di una serie di successi. *Continua a pag. 34*
Taormina e servizio a pag. 16



Venduto dall'arbitro

La mano di Dio e un pallone da 2,3 milioni

Francesco De Luca

Un gol da 2 milioni di sterline, circa 2,3 milioni di euro. Lo ha segnato l'ex arbitro Ben-naceur, diresse Argentina e Inghilterra ai Mondiali dell'86, la partita della Mano de Dios di Maradona e tenne per sé la palla ora venduta. *A pag. 17*



1 MESE DI UTILIZZO

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serenoa Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.

CON SERENOA REPENS CHE AIUTA A FAVORIRE LA FUNZIONALITÀ DELLA PROSTATA E DELLE VIE URINARIE.

IL PIÙ CONSIGLIATO IN FARMACIA*

* Indagine di mercato condotta in Italia (2021) su 919 farmacie relative alla categoria di prodotti per l'apparato urinario. Prostamol è un integratore di minerali. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 317
Sped. in A.P. 01.03.2002 con L.482/2001 art.1, CC09 RM

NAZIONALE



Giovedì 17 Novembre 2022 • S. Elisabetta d'Ungheria

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

In edicola e sul web Su MoltoFuturo Musk fa cadere il velo sui costi di social e internet
Un inserto di 24 pagine



Rimpianti mondiali Italia, vittoria amara nell'amichevole in Albania: 1-3
Boldrini e Saccà nello Sport



Foto di Summerton The Cal, il Pirelli quest'anno è un calendario di Muse magiche
Venturi a pag. 19



La legge Calderoli L'autonomia regionale e i diritti dei cittadini

Gianfranco Viesti

In Italia si rischia l'introduzione di un principio che è stato argutamente definito (da Giovanni Moro) lo "ius domicili": cioè il diritto di chi vive nelle regioni più ricche del Nord di avere per legge maggiori diritti di chi abita nel Centro-Sud. Questo principio può concretizzarsi grazie all'autonomia regionale differenziata. Lo prova il disegno di legge per la sua attuazione che il ministro Roberto Calderoli illustrerà stamani alla Conferenza delle Regioni. È un testo estremo, il più favorevole possibile alle richieste regionali. Un testo che annulla tre anni di discussioni e confronti e riporta alla situazione del 2019 quando la ministra Stefani, anch'ella leghista, provò senza successo la stessa strada. Ricordiamo che non si discute di principi ma di sostanza: Lombardia, Veneto e in larga misura Emilia-Romagna hanno avanzato estesissime richieste, tali da trasformare radicalmente il volto del paese e le modalità di attuazione di fondamentali politiche pubbliche, a partire da Istruzione e sanità: le prime due puntando esplicitamente ad ottenere le maggiori risorse finanziarie possibili.

Che propone il testo Calderoli? In primo luogo, disegna un percorso tutto in discesa, con un ruolo simbolico del Parlamento, chiamato solo ad un parere non vincolante da produrre in un mese e poi ad una ratifica a scatola chiusa.

Continua a pag. 18

Meloni vede Xi: accordo per 200 aerei alla Cina

► Ieri vertice a Bali con invito a Pechino «G20? Un successo»

dal nostro inviato Francesco Malfetano

Il premier Meloni vede Xi, che apre ai prodotti italiani. Accordo su 200 aerei Atr. «Il bilancio? Un successo». Alle pag. 4 e 5
Bulleri e Pierantozzi alle pag. 4 e 5

Washington pressa

Polonia, il razzo era ucraino
Gli Usa: «Trattare»

Mauro Evangelisti

► In Polonia un razzo di Kiev. A pag. 7
Perino a pag. 7

Il ministro alle Camere: «Saremo accoglienti»

Piantedosi: «Basta ingressi illegali»
La Ue: sui profughi aiuteremo l'Italia

Cristiana Mangani

► Il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi al Parlamento: «Saremo accoglienti, ma basta in-

gressi illegali: le Ong sono un fattore d'attrazione dei flussi». La Ue intanto apre: «Sui profughi aiuteremo l'Italia». A pag. 9

Fiction e realtà

Moro e la lezione sulla politica che non c'è più

Mario Ajello

► Il cinema incontra la tivvù, lo fa con la tragedia (...). Continua a pag. 18

Manovra, si accelera: c'è la bozza

► Finanziaria da 35 miliardi lunedì in Cdm: cedolare secca per negozi e premi detassati Pensioni verso quota 103. Autonomia, troppi poteri al Nord: le regioni del Sud insorgono

Virale la foto di due giovani. La polizia spara nella metro a Teheran



Iran, la foto dei due giovani che si scambiano un bacio per le strade di Shiraz

A pag. 11

ROMA Manovra, la cedolare secca estesa ai negozi. Autonomia, c'è la bozza: Regioni del Sud in rivolta. Bassi e Cifoni alle pag. 2 e 3

Covid come l'influenza: senza sintomi si torna al lavoro dopo 5 giorni

► Salute, il ministro Schillaci annuncia la svolta «La malattia è ormai endemica grazie ai vaccini»

Valentina Errante

► Il Covid come un'influenza, qualche precauzione per i più fragili, ma nessun isolamento. Dopo quattro o cinque giorni dal tampone positivo, spiega il ministro della Salute Schillaci i pazienti potranno tornare al lavoro e riprendere una vita normale, a patto che siano asintomatici. A pag. 13

Gli abusi a Ischia

Schiaffi e calci ai bimbi in aula suora arrestata

ISCHIA (Na) Schiaffi e calci ai bimbi in un Istituto di Ischia, arrestata una suora. Zivelli a pag. 12

Niente Austria

Zaia ci ripensa «Ai Giochi il bob si farà a Cortina»

Alessandro Catapano
Claudia Guasco

► L'idea, in effetti, era un paradosso. Può un'olimpiade invernale che si chiama Milano-Cortina 2026, che l'Italia si è aggiudicata tre anni fa battendo la candidatura di Szczyrk-Maate, mandare gli atleti di bob, slittino e skeleton a gareggiare in Austria? No, non può. E dunque al presidente della Regione Veneto Luca Zaia non resta che fare marcia indietro.

A pag. 14

1 MESE DI UTILIZZO

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serenoa Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.

30 capsule rosse

CON SERENOA REPENS CHE AIUTA A FAVORIRE LA FUNZIONALITÀ DELLA PROSTATA E DELLE VIE URINARIE.

IL PIÙ CONSIGLIATO IN FARMACIA*

* Indagine di mercato condotta in Italia (2021) su 919 farmacie relative alla categoria di prodotti per l'apparato urinario. Prostamol è un integratore alimentare. Gli integratori alimentari non vanno usati come sostituti di una dieta varia ed equilibrata e di uno stile di vita sano.

Il Segno di LUCA

SAGITTARIO, È IL TUO MOMENTO

Da ieri Venere è nel tuo segno, oggi è arrivato Mercurio e a breve anche il Sole! Si moltiplicano le energie a tua disposizione, sia intellettuali che affettive. Venere è denominata "la piccola fortuna", nel corso del suo soggiorno ti gratificherà con qualche regalo inaspettato, rendendo più facile e piacevole la tua vita. Venere ti suggerisce la strada del piacere, Mercurio quella del movimento. Intanto la Luna favorisce il lavoro. MANTRA DEL GIORNO Per evitare lo stress dosa il tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'Interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardone con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuova Quotidiana di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere della Sport-Studio € 1,40. nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,10. nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Studio € 1,50. "I Giorni Giusti" di Roma Antica - vol. F • € 7,90 (solo Last)



il Resto del Carlino

(*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente

GIOVEDÌ 17 novembre 2022
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Modena, giovane era finito in coma

Preso a sassate dopo la discoteca, due arresti

Reggiani a pagina 17



I missili sulla Polonia erano ucraini

La Nato: «Un errore che non cambia nulla, la colpa è comunque di Putin». Irritazione verso Zelensky che chiedeva una rappresaglia Pressing Usa su Kiev perché accetti la trattativa **Intervista a Poli** «Aprire un tavolo» **Intervista a Parsi** «Ma i russi devono ritirarsi» da p. 2 a p. 5

Il segnale positivo

Nessuno vuole l'escalation

Marta Ottaviani

Il mondo intero tira un sospiro di sollievo e non è una esagerazione. Un'eventuale aggressione alla Polonia avrebbe significato la Terza Guerra Mondiale.

A pagina 2

Via alla missione Artemis 1

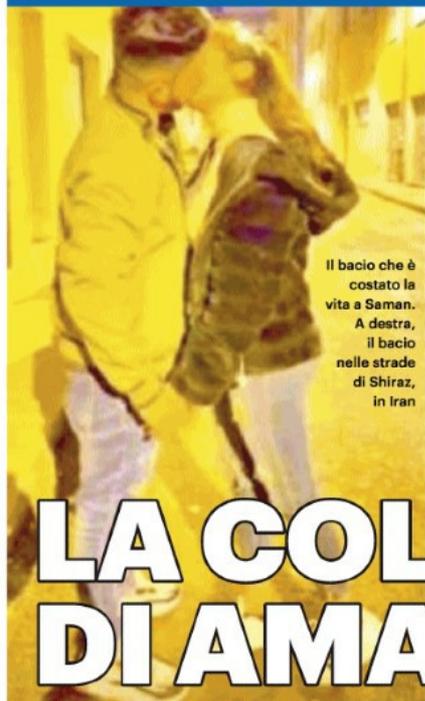
Il ritorno sulla Luna

Piero Fachin

Dunque, è proprio vero. Torniamo sulla Luna, e ci torniamo pensando a Marte, ai nuovi e infiniti orizzonti dell'esplorazione spaziale.

A pagina 24

IL PADRE DI SAMAN ARRESTATO, UCCISE SUA FIGLIA PER UN BACIO E PROPRIO UN BACIO DIVENTA IL SIMBOLO DELLA RIBELLIONE IN IRAN



Il bacio che è costato la vita a Saman. A destra, il bacio nelle strade di Shiraz, in Iran



LA COLPA DI AMARE

Servizi e Ponchia alle p. 8 e 9

DALLE CITTÀ

Bologna, piano da 40 milioni

I profitti di Hera per garantire tutti i servizi ai cittadini

Servizio in Cronaca

Bologna, lunghe liste d'attesa

L'allarme dell'Aus «Ora mancano gli anestesisti»

Raschi in Cronaca

Bologna, in via don Minzoni

Uomo di 77 anni preso a pugni mentre fa la spesa

Orlandi in Cronaca



G20, vertice con il leader cinese

Meloni riapre il dialogo con Xi

Coppari a pagina 7



Si ricandida alla Casa Bianca

Trump insiste, i suoi lo mollano

Pioli a pagina 11



Sentenza sulle carte di identità

Madre e padre? No, genitori

Servizio a pagina 13

EDIZIONI SAN PAOLO

Enzo Fortunato
UNA GIOIA MAI PROVATA
Il presepe di San Francesco
una grande provocazione per la Chiesa e la società di ieri e di oggi.

COMPIE 800 ANNI IL PRESEPE DI FRANCESCO D'ASSISI. PADRE ENZO FORTUNATO NE RIPERCORRE LA STORIA E LA SPIRITUALITÀ.

Nelle librerie San Paolo e Paoline e in tutte le migliori librerie.
Online su sanpaolostore.it





GIOVEDÌ 17 NOVEMBRE 2022

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

1,50€ - Anno CIOXXVI - NUMERO 273, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5398.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

G20 DI BALI, POLEMICHE SULLA PRESENZA DELLA FIGLIA PICCOLA AL SEGUITO. LA PREMIER CONTRATTACCA: «HO DIRITTO DI FARE LA MADRE COME RITENGO»

Meloni apre alla Cina. Non a Macron

Nell'ultimo giorno del G20 a Bali la premier Meloni incontra il presidente cinese Xi Jinping, al primo bilaterale dopo tre anni. Il colloquio è durato un'ora e si è concluso con un invito a Pechino. Non si tratta di uno sgarbo agli Usa: l'Italia resta ancorata all'alleanza atlantica e Meloni in conferenza stampa rivendica come un successo la promessa di Biden di aumentare le forniture di gas. Resta il gelo con Macron. Meloni risponde alle critiche per avere portato con sé la figlia: «Ho diritto di fare la madre come ritengo».

BRAVETTI, LOMBARDO E SOFICI / PAGINE 2-3 E 15

LO SCANTO SUGLI SBARCHI IN ITALIA

Grazia Longo

Ingressi delle navi Ong Piantedosi annuncia la stretta alle Camere

«La selezione di chi entra in Italia non la faranno i trafficanti di esseri umani». Così dice il ministro dell'Interno Piantedosi nell'informativa alle Camere in cui conferma la stretta sulle navi Ong, «che non possono scegliere in autonomia i porti nei quali attraccare».

PEPPINO ORTOLEVA

NON TRATTIAMO PIÙ LE MIGRAZIONI COME EMERGENZE

Quando un'emergenza dura per decenni smette di essere tale. Continuare a lasciarne la gestione ai dikrat più o meno demagogici degli Stati e alla spregiudicata attività di gruppi di criminali, non solo non è inevitabile ma è gravemente dannoso.



Stretta di mano tra Meloni e Xi

BIDEN FRENDA ZELENSKY

Giuseppe Agliastro

Nato, scende la tensione «Il razzo in Polonia era contrarea ucraina»

Si abbassano i toni dopo la caduta di un missile in Polonia: non sarebbe russo ma proverrebbe dalla contrarea di Kiev.

SERVIZI / PAGINE 4 E 5



ANNUNCIO DI SALVINI, CHE IL 4 DICEMBRE SARÀ A GENOVA PER AFFRONTARE I NODI DELLA GRONDA AUTOSTRADALE E DEL TERZO VALICO

Rixi, deleghe a porti e mare

Intervista con Riso (Confindustria): «Quella di Ansaldo Energia è una sfida decisiva per Genova»

Sarà il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi ad avere le deleghe per il Mare. Lo ha detto a Monfalcone, alla cerimonia di consegna della nave "Msc Seascapes" il ministro e vicepremier Matteo Salvini, che il prossimo 4 dicembre sarà a Genova per discutere della Gronda autostradale e Terzo valico. Mentre il presidente di Confindustria Genova, Umberto Riso ricorda con un'intervista al Secolo XIX che «quella di Ansaldo Energia è una sfida decisiva per il capoluogo ligure».

L'INVIATO QUARATIE G. FERRARI / PAGINE 16 E 17

I LAVORATORI DELLA SANITÀ: «DIMENTICATI DOPO LA PANDEMIA». PUNTI NASCITA, PIANO B DI GRATAROLA: CHIUDERE VOLTRI



Galliera, storico sciopero. Arriva il bonus anti-fughe

Il corteo dei dipendenti dell'ospedale Galliera (Pambianchi) è il primo sciopero dopo 30 anni

IL CASO LOMBARDIA

CARLO ROGNONI POSSIBILE VOTARE MORATTI SE SERVE ALLA RICOSTRUZIONE

L'ARTICLO / PAGINA 15

MAURO BARBERIS CENTROSINISTRA, ATTENTO RISCHI DI PERDERE L'ANIMA

L'ARTICLO / PAGINA 15

BUONGIORNO

Il razzismo è un pregiudizio. Il pregiudizio mi ha afferrato alla gola quando Matteo Salvini ha preso un video da TikTok e l'ha postato su Twitter: si vedono due ragazzi, immigrati probabilmente nordafricani, scavalcare i tornelli della metropolitana di Milano, sbeffeggiare un dipendente e prodursi in un balletto. Due cretini, li ha definiti il nostro vicepremier. Sì, due cretini, ho pensato per cinque secondi, quelli del mio pregiudizio un po' razzista. Poi ho visto il video, e il pregiudizio è volato via, al soffio di passi di danza che erano uno spettacolo di coordinazione e di esibito buonomore, e chiusa lì: sono solo due ragazzi allegri e il solito Salvini, ho pensato. Ma poi Salvini ha raddoppiato su TikTok, illustrando alla coppia il dovere civico di pagare il biglietto e quello della buona creanza di rispettare chi lavora.

Un ragazzo che balla

MATTIA FELTRI

È uno dei due che ha risposto con un video da candidare agli Oscar del nostro pregiudizio. Avrà sedici o diciotto anni, pelle scura, capelli neri e ricci, una bella faccia e un accento alla Gino Bramieri (gente con la e chiusa, perché con la e aperta). Buonasera, dice il ragazzo. Innanzitutto il biglietto io ce l'ho, anzi ho la tessera (la sventola), la pago tutti i mesi, e col mio video non volevo mancare di rispetto a nessuno ma strappare un sorriso agli italiani, perché qui magari sono o felici, ma all'apparenza, dentro di sé sono sempre tristi e vorrei portare felicità a tutte le persone. Ecco, temo sia così: siamo vecchi, siamo spaventati, viviamo di pregiudizio e di sospetto. Siamo tristi. E abbiamo obbligato un ragazzo che balla a tirare fuori le prove della sua gioiosa perfezione.

LA CRONACA

Processo a Grillo jr, un amico si sfilava «Io non c'entro»

Tommaso Fregatti / PAGINA 13

Scontri e colpi di scena al processo contro Ciro Grillo e tre amici, accusati di stupro. «Con questa vicenda non c'entro» ha detto uno di loro, Francesco Corsiglia.



IL PAPÀ DI SAMAN FERMATO IN PAKISTAN ORA L'ESTRADIZIONE

FILIPPO FIORINI / PAGINA 12

Indagine nelle Rsa per i morti Covid Sarà archiviazione

Matteo Indice / PAGINA 23

È destinata all'archiviazione l'inchiesta sulla strage da Covid nelle Rsa registrata a Genova nei primi mesi del 2020.

GIOIELLERIE CASH & GOLD OPERATORE PROFESSIONALE COMPRO ORO Noi PAGHIAMO di Più Tel. 010 414634 www.comprorogenova.it

GIOIELLERIE CASH & GOLD OPERATORE PROFESSIONALE COMPRO ORO Noi PAGHIAMO di Più Tel. 010 414634 www.comprorogenova.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Di Aiuti ter
Caro energia,
arriva al traguardo
il tax credit per
ottobre e novembre



Luca Galani
— a pag. 35

Oggi con il Sole
Versamenti fiscali
e dichiarazioni,
gli adempimenti
di fine anno



— a 2,00 euro
più il prezzo
del quotidiano

aceo
energia
BUSINESS

FTSE MIB 24531,27 -0,68% | SPREAD BUND 10Y 195,00 -0,80 | BRENT DTD 94,06 -1,31% | NATURAL GAS DUTCH 122,75 -5,54% | **Indici & Numeri** → p. 41-45

Superbonus, cessione dei crediti e sconto in fattura frazionati in 10 anni

Di Aiuti quater

L'obiettivo è sbloccare il mercato e favorire chi non ha più spazi fiscali

Il nuovo regime applicabile alle operazioni perfezionate entro il 10 novembre scorso

Nell'ultima bozza del decreto Aiuti-quater spunta una novità importante sul superbonus: la possibilità, su richiesta del cessionario, di frazionare la cessione del credito o lo sconto in fattura in 10 anni cadenzati da quote annuali di pari importo. L'obiettivo è far ripartire il mercato dei crediti inagibili, anche per i problemi di capienza fiscale di banche e poste. Con le regole attuali, il credito va ceduto integralmente o per singole annualità a un acquirente che deve avere la possibilità di scontarlo dalle tasse. La possibilità di pacchettare queste somme alleggerisce le rate annuali, che diventano più gestibili dagli istituti di credito. La rateizzazione decennale sarà applicabile su richiesta del cessionario a operazioni perfezionate entro il 10 novembre scorso.

Mobili e Trovati — a pag. 6

SVILUPPO INDUSTRIALE



Le incomplete. Tim, Acciaierie d'Italia (ex Ilva), Italo Airways e Italo Lukoil manca una visione di lungo periodo per le protagoniste italiane in quattro settori strategici

Quattro emergenze in attesa di soluzioni dalla politica

Amadore, Bracco, Fotina, Palmiotti e Pogliotti — alle pagine 2 e 3

BTp Italia, un boom da 7,3 miliardi

Titoli di Stato

Il rendimento del titolo decennale torna sotto il 4%
Spread giù a 193 punti

È arrivata a 7,281 miliardi di euro la raccolta del BTp Italia nei tre giorni di collocamento dedicati ai piccoli risparmiatori, con oltre 255mila contratti di sottoscrizione.

ne. È la seconda partecipazione di sempre, dopo il BTp del record del 2020. Oggi sarà il turno degli istituzionali che chiuderanno l'edizione numero 18 del buono del Tesoro agganciato all'inflazione. Scende ancora, anche se di poco, lo spread tra il buono decennale e il Bund omologo (193 punti base) aiutato dal calo più sensibile del rendimento del BTp benchmark che è tornato sotto la soglia del 4%, attestandosi al 3,93%, 11 punti base in meno di ieri.

Gianni Trovati — a pag. 28

VALDIS DOMBROVSKIS
«Gli aiuti pubblici siano mirati e temporanei
Limitare i tagli di Iva e accise»



Valdis Dombrovskis
Vice presidente della Commissione europea e commissario al Commercio. Esorta gli Stati membri alla prudenza, mentre questi preparano le leggi di bilancio 2023

Beda Romano — a pag. 6

21%

L'ALIQUOTA
La cedolare secca potrà essere applicata anche alle locazioni dei negozi con aliquota del 21%.

FISCO
La cedolare secca sugli affitti verrà estesa anche ai negozi

Mobili e Parente — a pag. 6

PANORAMA

INCONTRO AL G20

Vertice Meloni-Xi: la Cina aumenterà l'import di prodotti made in Italy

Bilaterale di un'ora al G20 tra Giorgia Meloni e Xi Jinping, che si è detto interessato ad aumentare l'import di prodotti italiani di alta qualità. Il presidente cinese ha anche auspicato che l'Italia abbia «un ruolo attivo nei rapporti Cina-Ue». I due leader hanno anche parlato di diritti umani e di Ucraina.

— a pag. 13

VERSO I MONDIALI

L'IMPATTO GEOPOLITICO DEL CALCIO NELLA STORIA

di Marco Bellinazzo
e Andrea Goldstein — a pag. 27

LA GUERRA IN UCRAINA

Missile sulla Polonia: un «incidente sfortunato»

Il missile che ha ucciso due persone in Polonia è stato probabilmente un incidente sfortunato, dice il presidente polacco Duda.

Per la Nato non c'è prova di attacco deliberato.

— a pag. 13

DOMANI IN EDICOLA

How To Spend It
Tante idee per una brillante bellezza

— Con il Sole 24 Ore

Nòva 24

Il cibo del futuro
I funghi sostituiti della carne a tavola

Agnese Codignola — a pagina 25

Nordest

Domani nelle edicole di Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Trentino-Alto Adige

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Sconto 100€ BlackDays. Per info: ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

MECALUX | SOLUZIONI AUTOMATICHE PER MAGAZZINI INTELLIGENTI

02 98836601 | mecalux.it

Biomedicale in rivolta sul payback da 2 miliardi

Sanità

Biomedicale a rischio crack. Lo Stato attraverso le Asl ha cominciato a chiedere alle imprese che forniscono gli ospedali di garze, siringhe e strumentazioni anche molto complesse (dagli stent ai pacemaker) 2,2 miliardi di euro di storamento

della spesa per gli anni 2015-2018. Questo a causa del meccanismo tutto italiano (il cosiddetto payback) che costringe il mondo produttivo a rimborsare circa la metà dei debiti fatti dalle Regioni con le gare per gli acquisti sanitari. Un sistema che ha già spinto un centinaio di aziende a fare ricorso al Tar contro questo sistema che potrebbe metterle in ginocchio.

Marzo Bartoloni — a pag. 19

24 ORE EVENTI - INNOVATION DAYS
La Campagna di start up e ricerca motore del Sud

Vera Viola — a pag. 23



CENTRI DENTISTICI PRIMO
IL TUO DENTISTA PER LA VITA
www.centridentisticiprimo.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CENTRI DENTISTICI PRIMO
IL TUO DENTISTA PER LA VITA
www.centridentisticiprimo.it

Giovedì 17 novembre 2022
Anno LXXVIII - Numero 317 - € 1,20
San'Elisabetta d'Ungheria

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizioni in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Gioceria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE DAVIDE VECCHI
www.iltempo.it
e-mail:direzione@iltempo.it

EMERGENZA SBARCHI

La Ue dà ragione all'Italia

*Eurocommissaria Johansson
«Per salvare le vite dei migranti
basta non farli partire»*

*Piantedosi contro le Ong
«Non possono scegliere
in quali porti attraccare»*

*I Dem ora si scandalizzano
ma le misure del governo
erano già nel «codice» Minniti*

Multe

Pioggia di verbali a chi ha pagato

Problemi al software
Arrivano i bollettini
nonostante il saldo

Zanchi a pagina 13

Termini

Trasloco vicino per i taxi

Restyling della piazza
Auto bianche spostate
nelle vie limitrofe

a pagina 14

Ostiene

Morte di Aubry colpa del Comune

Funzionari a processo
per omicidio stradale
dopo l'incidente in moto



Sereni a pagina 16

Eur

Acquario aperto entro il 2023

Dopo quasi vent'anni
svolta sulla struttura
grazie al fondo inglese

Mariani a pagina 15

COMMENTI

- **BRACCO**
La riforma del fisco porta investimenti stabili per il Paese
- **BENEDETTO**
Secondi in Europa nella classifica dell'infelicità al lavoro
- **GIACOBINO**
Immobile si consola con gli e-sport

a pagina 12

Il Tempo di Osho

Ufficiale la terza candidatura di Trump alla presidenza Usa



"Nel frattempo cercate
de nun fa scoppia' 'na
guerra nucleare"

Tommasi a pagina 7

In scadenza i cda di circa 70 società pubbliche. Politica pronta all'assalto Al via il ballo delle poltrone di Stato

Inchiesta della Nato

I missili sulla Polonia non erano russi

Non solo le grandi società a partecipazione dello Stato, come Eni, Enel e Leonardo, al gran ballo delle nomine previsto la prossima primavera ci sono quasi 70 aziende collegate alle grandi. Il quadro aggiornato delle poltrone a disposizione della politica emerge da un rapporto del servizio di controllo parlamentare della Camera dei Deputati.

Frasca a pagina 6

Celeri a pagina 4

... Anche l'Europa ora cambia idea sui migranti. A spiegare che «le vite si salvano solo bloccando le partenze» è stata ieri Ylva Johansson, eurocommissaria agli Affari interni. Una presa di coscienza che sposa il pensiero del ministro Piantedosi che ieri, in un'informatica al Parlamento, ha detto che le Ong non possono scegliere in quali porti attraccare. Protestano solo i Dem senza ricordare però che la stretta alla tratta dei profughi era iniziata con il loro ministro, Marco Minniti, nel governo Gentiloni.

Antonelli e Martini alle pagine 2 e 3

In Sicilia

Ecco la giunta Schifani Nascono Forza Italia I e 2

Mineo a pagina 5

Finito il summit in Indonesia

Meloni rientra dal G20 «È stato un successo»

Di Capua a pagina 6

«The Cal» 49esima edizione Presentato il nuovo calendario Pirelli 2023



a pagina 10

azienda agricola
STELO

VENDITA PIANTE DI NOCCIOLO
Piantine di Tonda Gentile Romana, Tonda di Giffoni e Nocchione
Siamo specializzati nella nocciola, da oltre 50 anni. I garantiamo piante certificate con Passaporto CE, sicurezza delle varietà e un'Altissima percentuale di attecchimento

Vivajo: Viale della Carrozza, 2 - 01019 Viterbo (VT) - Vittorio Lopez 338.4900656 - Romeo Staliferi 335.6341381
amministrazione@stelonocciolo.com - www.stelonocciolo.com

Il diario

di Maurizio Costanzo



È bella la notizia che riguarda Andrea Bocelli, il grande tenore lirico. Bocelli ha adottato un cane ucraino diventato sordo per le bombe. Qualcuno potrebbe dire che poteva essere adottato anche un bambino rimasto orfano per la guerra che c'è ormai da mesi in quelle terre. Forse questo è avvenuto però noi sappiamo solo di Bocelli e ci fa piacere segnalarlo. Ricordo che anche in passato il rapporto di Bocelli con gli animali è stato intenso, bello e caldo.



PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 30

AIUTI QUATER
Niente bonus energetico alle imprese che chiederanno la rateizzazione delle bollette in 36 mesi

Paganici a pag. 28

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Aiuti quater - La bozza di dl con le modifiche del Mef

Comuni - Il contratto di lavoro 2019-2021

E-commerce - Il regolamento Ue su mercati digitali e piattaforme online

Energia - Extraprofiti, le sentenze del Tar Lazio

Ricolfi: la sinistra è contraria al merito, scoperchiata una circostanza sottaciuta negli ultimi cinquant'anni

Alessandra Ricciardi a pag. 9

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Italia Oggi
RISPARMIARE SUI COSTI DELL'ENERGIA

IN EDICOLA E IN DIGITALE

Autonomia regionale no limit

Ai governatori competenze su giudici di pace, istruzione, ambiente, rapporti con l'Ue, commercio estero, sicurezza sul lavoro, professioni, salute, sport e molto altro

Saranno 23 le materie che potranno essere attribuite alle regioni: giudici di pace, istruzione, ambiente, rapporti con l'Ue, commercio estero, sicurezza sul lavoro, professioni, salute, ordinamento sportivo, protezione civile, ricerca scientifica, porti e aeroporti, grandi reti di trasporto, energia, previdenza complementare, coordinamento della finanza pubblica, beni culturali, casse di risparmio, credito fondiario. Ma prima i Lep.

Corisano a pag. 25

Rispetto ai suoi alleati Meloni si è rivelata una vera gigantessa in politica estera

DI PIERLUIGI MAGNASCHI

Perché la politica italiana viene vista nel mondo come il pulcino nero, cioè come qualcosa da irridere o combattere? È inutile nascondersi dietro un dito. Le cose stanno così. Solo la sinistra italiana, eccessivamente coccolata nei suoi sogni da una stampa domestica provinciale e servile, ritiene di essere l'arsa politica cocchiara, capace di influenzare le scelte politiche internazionali. Basterebbe ricordare la barzelletta dell'Ivivo "internazionale", evocata a suo tempo da Romano Prodi tra l'entusiasmo dei suoi al quale si sarebbero ispirate le

continua a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

La Finlandia, da sempre restia ad adottare questo tipo di energia, ha deciso di realizzare una grande centrale nucleare. La Germania, che aveva scelto di smantellare le centrali nucleari esistenti ha deciso di ricostituirle con il consenso dei verdi che prima erano ferocemente ostili. La Francia ipotizza il suo più imponente parco di centrali nucleari. Intanto molti paesi stanno realizzando enormi impianti di produzione eolica dell'energia in mare aperto, dove esistono meno vincoli alla loro estensione. Vengono inoltre aumentati i lavori di trivellazione nei mari e di coltivazione dei nuovi giacimenti. Puntando su sempre più imponenti impianti di rigassificazione, molti paesi europei si stanno liberando dal vincolo dei metanodotti che li legano ad un solo fornitore per poter accedere al mercato internazionale del gas, mettendo i produttori in concorrenza fra di loro. In attesa di perdere la guerra con l'Ucraina, Putin ha già perso la guerra economica col resto del mondo. Voleva straziarlo, ma è rimasto strozzato.

IN GERMANIA

Il lockdown ha affossato la pubblicità per posta

Giardino a pag. 14

BONUS

VALIDO ANCHE SE SEI GIÀ CLIENTE

Sei una fibra professionista? Da oggi puoi ottenere fino a 2.500 euro con il Bonus Fibra.

Accedi al Voucher Connettività erogato dal Governo italiano con Vodafone Business. Hai lo sconto mensile in bolletta. Ci occupiamo noi di tutto. voda.it/bonusfibra

Together we care
vodafone business

Il Voucher Connettività è subordinato a determinati requisiti e disponibilità del fondo. Per verificare eventuali limitazioni tecnologiche e geografiche vai su voda.it/proteconnettivita o chiama il numero verde 112. Il Bonus Fibra è valido fino al 31/12/2022. Il Bonus Fibra è erogato a fronte di un canone di attivazione di 50€ e di un canone mensile di 10€ per la durata di 12 mesi. Il Bonus Fibra è erogato a fronte di un canone mensile di 10€ per la durata di 12 mesi. Il Bonus Fibra è erogato a fronte di un canone mensile di 10€ per la durata di 12 mesi.

*Con "Risparmiare sui costi dell'energia" a €7,90 in più



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 17 novembre 2022
1,70 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Arezzo, aveva 44 anni. Scatta l'inchiesta

Dubai, giallo sulla morte di un imprenditore
Indagata la compagna

Pierini a pagina 15



Sulle colline di Firenze

Rapinatori sbagliano casa e chiedono scusa

Spano a pagina 14



I missili sulla Polonia erano ucraini

La Nato: «Un errore che non cambia nulla, la colpa è comunque di Putin». Irritazione verso Zelensky che chiedeva una rappresaglia Pressing Usa su Kiev perché accetti la trattativa **Intervista a Poli** «Aprire un tavolo» **Intervista a Parsi** «Ma i russi devono ritirarsi» da p. 2 a p. 5

Il segnale positivo

Nessuno vuole l'escalation

Marta Ottaviani

Il mondo intero tira un sospiro di sollievo e non è una esagerazione. Un'eventuale aggressione alla Polonia avrebbe significato la Terza Guerra Mondiale.

A pagina 2

Via alla missione Artemis 1

Il ritorno sulla Luna

Piero Fachin

Dunque, è proprio vero. Torniamo sulla Luna, e ci torniamo pensando a Marte, ai nuovi e infiniti orizzonti dell'esplorazione spaziale.

A pagina 24

IL PADRE DI SAMAN ARRESTATO, UCCISE SUA FIGLIA PER UN BACIO E PROPRIO UN BACIO DIVENTA IL SIMBOLO DELLA RIBELLIONE IN IRAN



Il bacio che è costato la vita a Saman. A destra, il bacio nelle strade di Shiraz, in Iran

LA COLPA DI AMARE

Servizi e Ponchia alle p. 8 e 9

DALLE CITTÀ

Firenze

Un parcheggio per 80 macchine
Addio al podere L'ira di Gavinana

Servizio in Cronaca

Firenze

Alla scoperta della città degli invisibili

Nathan in Cronaca

Firenze

Cantieri tramvia
Vertice fra Comune e commercianti

Fichera in Cronaca



G20, vertice con il leader cinese

Meloni riapre il dialogo con Xi

Coppari a pagina 7



Si ricandida alla Casa Bianca

Trump insiste, i suoi lo mollano

Pioli a pagina 11



Sentenza sulle carte di identità

Madre e padre? No, genitori

Servizio a pagina 13

EDIZIONI SAN PAOLO

Enzo Fortunato
UNA GIOIA MAI PROVATA
Il presepe di San Francesco
di Francesco d'Assisi
con il commento di Enzo Fortunato

Il presepe di San Francesco è una grande provocazione per la Chiesa e la società di ieri e di oggi.

COMPIE 800 ANNI IL PRESEPE DI FRANCESCO D'ASSISI.
PADRE ENZO FORTUNATO NE RIPERCORRE LA STORIA E LA SPIRITUALITÀ.

Nelle librerie San Paolo e Paoline e in tutte le migliori librerie.
Online su saepaolostore.it





VALLEVERDE

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



VALLEVERDE

Anno 47 - N° 271

Giovedì 17 novembre 2022

In Italia € 1,70

INTERVISTA A LANDINI

“Salari alti, basta bonus”

Il segretario Cgil: “I benefit in busta paga specchietti per le allodole”. Ma Bankitalia frena sugli aumenti delle retribuzioni. Il rialzo dei prezzi mette in pericolo anche il Pnrr. E la premier conferma la squadra di Draghi che ha gestito il Recovery
Inflazione record a +11,8%. Eroso il potere d'acquisto delle famiglie

Il commento

Per l'Italia l'esame più difficile

di Francesco Manacorda

Sì, l'emergenza c'è. E non solo perché lo dice Landini, che fa il suo mestiere - spostare le scarse risorse della politica redistributiva - ma perché il rischio concreto è che la stessa politica redistributiva si riduca a un rigagnolo in secca. **a pagina 33**

«Basta bonus, i salari vanno aumentati in modo strutturale, siamo in emergenza». Così il segretario generale della Cgil, Maurizio Landini, nell'intervista a Repubblica. «Ci aspettiamo un taglio al cuneo contributivo a favore dei lavoratori. E un intervento fiscale per aumentare il potere d'acquisto». L'inflazione a ottobre è all'11,8 per cento, ai massimi dal 1984. Il dato italiano è tra i peggiori d'Europa. A spingere il caro prezzi sono le bollette e i prodotti alimentari. E gli aumenti pesano sulle famiglie. **di Amato, Colombo, Conte Di Bernardino, Giusberti Patanè, Pistilli e Romano da pagina 2 a 7 e a pagina 28**

Il summit di Bali

Al G20 gelo Meloni-Macron ma affari d'oro con Xi

dal nostro inviato Tommaso Ciriaco

BALI (INDONESIA) È l'ultimo atto del suo G20. Il più scivoloso. Il passo finale che fornisce un bilancio del suo primo summit con i Grandi. Giorgia Meloni ritarda la partenza per l'Italia, ha in programma un bilaterale con Xi Jinping. **a pagina 13**

Sicilia

Due gruppi di Fi e Schifani già traballa

di Messina **a pagina 32**
con Di Peri e Reale **a pagina 16**

Reportage da Przewodów



▲ Frontiera Varsavia rafforza le difese anche con l'enclave russa di Kaliningrad

Cultura

Bindi, Murgia e il Vangelo femminista



Rosy Bindi e Michela Murgia

di Giulia Santerini **a pagina 36 e 37**

Leggi razziali: l'importanza della memoria

di Giuseppe Valditara

Caro Direttore, ci sono ricorrenze contemplate dalle leggi dello Stato che un ministro dell'Istruzione ha il dovere di invitare a ricordare. **a pagina 32**

Le mie missioni da agente segreto venute dai sogni

di Graham Greene **a pagina 35**

Con Tim Burton Mercoledì va sul Venerdì



Piorgiorgio Odifreddi
Pillole matematiche
I numeri tra umanesimo e scienza

Raffaello Cortina Editore

La paura corre lungo il confine polacco-ucraino

dalla nostra inviata Tonia Mastrobuoni

PRZEWODÓW Prima del boato, il cielo era stato tagliato da un fischio. Ma nessuno aveva immaginato l'inimmaginabile. «Anzi, pensavamo fosse esploso il deposito del carburante». **a pagina 9 con il servizio di Paolo Brera a pagina 11**

Caso archiviato

La Nato conferma: quei missili sparati da Kiev

di Mastrolilli e Tito **a pagina 8**

SmartRep



Scansiona il codice con il tuo smartphone e accedi gratis per 24 ore ai contenuti premium di Repubblica

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/498121, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Vinciguerra, 1 - Tel. 02/514941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia, Malta € 3,50 - Croazia HR 22 / € 2,92 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00 - Portogallo € 4,50

con Alessandro Barbero "I Romani Storici" € 12,90

NZ



IL FILM DI BELLOCCHIO
ALDO MORO NON SI SPIEGA
AL DI FUORI DELLA SUA DC
MARCO POLLINI - PAGINA 29

IL COLLOQUIO
QUAMMEN: IO E QUEI VIRUS
CHE RIGENERANO LA VITA
GABRIELE BECCARIA - PAGINA 30

LA TELEVISIONE
LEO IL CARTOON FUNZIONA,
MA SVELA L'AUTISMO A METÀ
GIANLUCA NICOLETTI - PAGINA 33

Nino Aragno
Editore
I misteri d'Italia
Mario Prati

LA STAMPA

Nino Aragno
Editore
Memoranda
Clemente Solaro
della Margherita

GIOVEDÌ 17 NOVEMBRE 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € ■ ANNO 156 ■ N. 317 ■ IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB-TO ■ www.lastampa.it GNN

LA GEOPOLITICA

PUTIN E TRUMP L'ASCESA E IL DECLINO DEI SOVRANISTI

LUCIA ANNUNZIATA



Èra il marzo 2014, e Donald Trump, allora ancora un poliedrico ed eccentrico businessman, ma già in odore di candidato presidenziale, nel corso del suo intervento all'annuale incontro del Cpac, Conservative Political Action Conference, parlò (era una delle prime volte) per esteso del presidente russo Vladimir Putin. Il discorso è ancora su YouTube e un più giovane e più tonico Trump è forse utile da rivedere, per il tono e le parole scelte per raccontare il suo rapporto con Putin. Il testo è in forma non editata: «Se pensate a quello che è successo negli ultimi due giorni, con Russia e Putin, vi dirò che io ero a Mosca solo un paio di mesi fa. Sono il proprietario del format di Miss Universo, e mi hanno trattato benissimo. Putin mi ha persino mandato un bellissimo regalo accompagnato da un bellissimo messaggio (per caso vi ricorda un recente Silvio Berlusconi?)».

CONTINUA A PAGINA 4

LA GUERRA

Lo Zar e la tentazione della rappresaglia

ANNA ZAFESOVA

Non poteva non accadere, non è la prima volta - missili russi erano caduti in Moldavia - , accadrà di nuovo. Una guerra è in corso in Europa, non vicino a casa, dentro casa. - PAGINA 29

AL G20 L'ITALIA INCASSA IL SOSTEGNO SUL GAS E APRE A PECHINO SPINTA DALLA CASA BIANCA

Meloni, la svolta cinese resta il gelo con Macron

Ucraino il missile caduto in Polonia. Biden e la Ue stoppano Zelensky

IL RETROSCENA

EXi disse alla premier "Posso poco con Vladimir"

ILARIO LOMBARDO

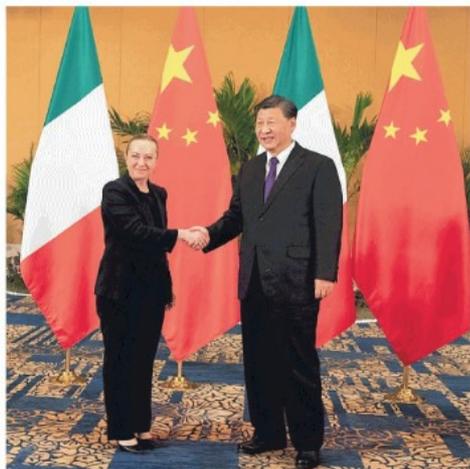
L'ultima ora del suo G20 Giorgia Meloni la trascorre al ristorante giapponese dell'hotel Westin di Bali, a limare con i collaboratori il comunicato sul bilaterale col presidente cinese Xi Jinping. - PAGINA 7

IL CASO

"Mia figlia non vi riguarda" Ma la presidente sbaglia

CATERINA SOFFICI

«Mia figlia a Bali? Ho il diritto di fare la madre come ritengo, non vi riguarda». Vero. Anzi verissimo. È giusto o sbagliato portare la figlia di sei anni al G20 all'altro capo del mondo? - PAGINA 8



FILIPPATI/IL L'ESPRESSO

PIANTEDOSI: MIGRANTI, GOVERNARE I FLUSSI. CALENDÀ: COMANDA SALVINI. LITE SULLA PACE FISCALE

"Il condono è un regalo ai criminali"

IL COMMENTO

QUANTA SIMPATIA PER GLIEVASORI

STEFANO LEPRÌ

Per ora un condono fiscale vero e proprio non c'è, ma il trucco è annoso: lo si può introdurre più tardi con emendamenti di iniziativa parlamentare. - PAGINA 29

BARONI, CARRATELLI

L'ondata di condoni, che a fronte di un pagamento (a rate) degli arretrati, consentirebbe agli evasori di evitare i processi scatenata la rivolta delle opposizioni. Dai 5 Stelle al Pd sino al Terzo polo è una levata di scudi dopo che ieri *La Stampa* ha anticipato le possibili misure che vanno oltre la rottamazione delle cartelle sotto i mille euro. - PAGINA 14

LONGO E PACI - PAGINA 10-12

L'ANALISI

GIORGIA E MATTEO IL GIOCO DI RUOLO

FLAVIA PERINA

Il gioco di ruolo del governo delle destre ha trovato un assetto. Giorgia Meloni premier contenuta, Matteo Salvini sbandieratore di valori, idee, condoni fiscali. - PAGINA 11

LE IDEE

IL PROCESSO A SAVIANO E IL SENSO DELLA LIBERTÀ

CONCITA DE GREGORIO



«Finché sei nel cono di luce sei abbastanza al sicuro. Non del tutto, abbastanza», mi spiegò una volta per tutte molti anni fa un magistrato coraggioso illustrandomi, col suo esempio, qualcosa che non avrei dimenticato mai. È più difficile colpirti se sei "visto", on stage, illuminato dai fari e sostenuto dalla folla che ti applaude. Sei più al sicuro perché c'è un pubblico, ci sono i testimoni e devi essere un kamikaze se agisci quando sei certo che sarai visto mentre colpisci. Certo, succede continuamente nell'era del terrore. Che ti chiami Salman Rushdie o Imran Khan, per restare a fatti recenti e per non parlare dei morti: ti possono sparare anche sul palco e non da oggi. Ma quando le luci si spengono e la tua persona si oscura è più facile: è alla portata di chiunque. È quasi un'autorizzazione a farlo, spegnere le luci. Questo temeva Giovanni Falcone, e lo diceva.

CONTINUA A PAGINA 17

I DIRITTI

Mamma 1 e mamma 2 il governo si ribella

GIUSEPPE SALVAGGIULO

Il governo non vuole dare immediata esecuzione all'ordinanza che impone di emettere una carta d'identità con l'indicazione «genitori anziché padre e madre». - PAGINA 22

BUONGIORNO

Un ragazzo che balla

MATTIA FELTRI

Il razzismo è un pregiudizio. Il pregiudizio mi ha afferrato alla gola quando Matteo Salvini ha preso un video da TikTok e l'ha postato su Twitter: si vedono due ragazzi, immigrati probabilmente nordafricani, scavalcare i tornelli della metropolitana di Milano, sbeffeggiare un dipendente e prodursi in un balletto. Due cretini, li ha definiti il nostro vicepremier. Sì, due cretini, ho pensato per cinque secondi, quelli del mio pregiudizio un po' razzistello. Poi ho visto il video, e il pregiudizio è volato via, al soffio di passi di danza che erano uno spettacolo di coordinazione e di esibito buonumore, e chiusa lì: sono solo due ragazzi allegri e il solito Salvini, ho pensato. Ma poi Salvini ha raddoppiato su TikTok, illustrando alla coppia il dovere civico di pagare il biglietto e quello della buona creanza

di rispettare chi lavora. E uno dei due ha risposto con un video da candidare agli Oscar del nostro pregiudizio. Avrà sedici o diciotto anni, pelle scura, capelli neri e ricci, una bella faccia e un accento alla Gino Bramieri (gente con la e chiusa, perché con la e aperta). Buonasera, dice il ragazzo. Innanzitutto il biglietto io ce l'ho, anzi ho la tessera (la sventolata), la pago tutti i mesi, e col mio video non volevo mancare di rispetto a nessuno ma strappare un sorriso agli italiani, perché qui magari sono felici, ma all'apparenza, dentro di sé sono sempre tristi e vorrei portare felicità a tutte le persone. Ecco, temo sia così: siamo vecchi, siamo spaventati, viviamo di pregiudizio e di sospetto. Siamo tristi. E abbiamo obbligato un ragazzo che balla a tirare fuori le prove della sua gioiosa perfezione.

125 CORSI ONLINE
LA CONOSCENZA E LA LIBERTÀ

Anno Accademico 2022/2023 €150

UNIVERSITÀ POPOLARE DI TORINO
UNI POP

ENTE ACCREDITATO MIUR

Tel. 011.812.78.79
info@unipop torino.it
www.unipop torino.it

RACETIME 24
LUXURY VINTAGE WATCHES

VENDETTA E ACQUISTO
orologi usati di alta gamma

www.racetime24.com



	<p>LA SVOLTA DEL BUSINESS CRESCITA E RESPONSABILITÀ PASSANO SOLO DALL'INNOVAZIONE di Gianmarco Verona 2</p>	<p>L'ALPINISTA BARMASSE LA MONTAGNA È COME IL MARE, SOFFRE IL MAL DI PLASTICA di Alessia Cruciani 31</p>		<p>IMEGATREND DA SEGUIRE DALLA PARITÀ ALLA SALUTE L'IMPATTO POSITIVO FA GUADAGNARE di Gabriele Petrucci 22</p>	
---	---	--	---	--	---

Idee di Futuro

L'Economia



GIOVEDÌ
17.11.2022
ANNO XXVI
NUMERO SPECIALE
economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

**TRA CRISI ENERGETICA
E TRANSIZIONE NECESSARIA**

RALLENTARE LA MARCIA VERDE UNA TENTAZIONE PERICOLOSA

di **Daniele Manca**

Il fattore tempo in economia se non è tutto è comunque importante. Decisivo. In questi mesi di energia costosa, con bollette che mettono in ginocchio famiglie, piccole e grandi imprese, si sta facendo largo l'idea che la transizione ecologica possa rallentare. Un errore che rischiamo di pagare caro.

Un errore analogo si fece negli anni scorsi, anche se di segno contrario. A farlo anche forze politiche che oggi sono al governo e che, con evidente leggerezza, non ragionavano in termini di transizione, di processi da avviare, quanto di salti. Ci riferiamo a quel no alle trivellazioni in Adriatico per cercare il gas che sembrava all'epoca una fonte energetica senza di fatto un prezzo.

Oggi faremmo l'errore al contrario se, invece di spingere sull'utilizzo massiccio delle fonti rinnovabili, ci attardassimo in questo passaggio. Ieri come oggi il gas, e lo stiamo vivendo sulla nostra pelle, sarà per molto tempo ancora una fonte della quale non potremo fare a meno. Così com'era giusto qualche anno fa cercarlo per quanto possibile nel nostro territorio, evitando la trappola argomentativa che diceva: se lo facciamo ritardiamo la transizione.

CONTINUA A PAGINA 2

A cura di **Francesca Garbarini, Massimo Fracaro, Giuditta Marvelli**
Con articoli di **Andrea Bonafede, Giulia Cimpanelli, Elena Comelli, Massimiliano Del Barba, Valentina Iorio, Elena Papa, Ludovica Principato, Massimo Sideri**



Cristiana Capotondi
ATTRICE E IMPRENDITRICE CULTURALE
**CAPITALI, PERSONE E AZIENDE:
PRENDIAMOCI IL RISCHIO
DI PENSARE (PRIMA) AL PIANETA**
di **Francesca Garbarini**
6

Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 353/2003 conv. L.46/2004 art. 1, c.1 DCB Milano

VITTORIO ZUNINO/GETTY IMAGES

Comunicazione di marketing

Investimenti su cui puoi contare

PIMCO®

Messaggio pubblicitario di natura informativa. Prima della sottoscrizione leggere il Prospetto e il KIID. ©2022, PIMCO. A company of Allianz

INSIEME PER LA SOSTENIBILITÀ



PIÙ ECO, PIÙ SMART, PIÙ TE

Credimi, fari delle banche sulla fintech del credito alle imprese
servizio a pagina 6
Troppi debiti, Fitch taglia il rating di Tim
Il ceo Labriola: l'azienda è sana
Follis a pagina 9



il quotidiano dei mercati finanziari

Estée Lauder compra Tom Ford pagando tra 2,3 e 2,8 miliardi
 Il fashion va in licenza a Zegna. L'eyewear resta a Marcolin per 250 mln
Camurati in MF Fashion
 Anno XXXIV n. 227
 Giovedì 17 Novembre 2022
€2,00 *Classedtori*

INSIEME PER LA SOSTENIBILITÀ



PIÙ ECO, PIÙ SMART, PIÙ TE

FTSE MIB -0,68% 24.531 DOW JONES +0,04% 33.605 NASDAQ -1,38% 11.202 DAX -1,00% 14.234 SPREAD 193 (-2) €/S 1,0412

IL DIFFERENZIALE CON IL BUND TEDESCO TORNA SOTTO 200

Btp Italia spegne lo spread

Si chiude con una raccolta di **7,3 miliardi** il collocamento tra i risparmiatori, attirati da un **rendimento** di oltre il 9% per il primo anno. Oggi la vendita agli **istituzionali**

LE BORSE UE SCHIVANO L'INCUBO GUERRA E LIMITANO I DANNI. L'EURO SALE A 1,04\$

Borisi e Pira alle pagine 2 e 3



POLONI VERSO L'USCITA

Banco Bpm cerca un nuovo dg e un acquirente per i suoi Pos

Qualtieri a pagina 7

L'AGENZIA DI RATING

S&P promuove le assicurazioni italiane: attese ricche cedole

Mezzia a pagina 17

ISTITUTO DIGITALE

Intesa Sanpaolo cambia lo statuto di Banca 5 per varare Isybank

Qualtieri a pagina 6




CHI PRIMA ARRIVA MEGLIO SI PROTEGGE.

VEDI I PREMI 6.000 CLIENTI

Voucher da 100€ per la sottoscrizione di una delle polizze rientranti nel concorso.

SCOPRI LE POLIZZE CASA CHE TUTELANO LA TUA ABITAZIONE E LA SERENITÀ DEI TUOI CARI.

Per proteggere la tua abitazione, il tuo contenuto e la serenità dei tuoi cari, scegli le polizze **Cosa** che garantiscono soluzioni su misura per le tue diverse esigenze tutelando te e la tua famiglia. Partecipa al concorso e approfitta di questa vantaggiosa opportunità: i primi 6.000 clienti vinceranno un **voucher del valore di 100 euro** per la sottoscrizione di una delle polizze rientranti nel concorso, tra cui le polizze **Cosa***

QUANDO LA VITA CAMBIA, ITALIANA TI PROTEGGE.

ITALIANA ASSICURAZIONI
TOGETHER AND RE

*Polizze soggette a limitazioni. Concorso valido fino al 15/12/2022. Info e regolamento su www.italiana.it. Prima della sottoscrizione leggere il set informativo disponibile in Agenzia e su www.italiana.it

REALE GROUP

www.agenziademanio.it - Trieste: al via il piano di conversione green dello storico impianto siderurgico di Ferriera di Servola

(AGENPARL) - mer 16 novembre 2022 **COMUNICATO STAMPA Trieste**, 15 novembre 2022 - La Siderurgica Triestina e Acciaieria Arvedi hanno permutato con lo Stato, rappresentato dall' Agenzia del Demanio e dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (ADSP)**, l' area di loro proprietà, dove attualmente insiste l' impianto a caldo e che sarà destinata alla realizzazione di opere infrastrutturali al servizio del porto di Trieste e di interconnessione tra il porto e la viabilità stradale e ferroviaria, con l' area statale goduta in concessione, dove oggi è presente l' impianto a freddo. Un' operazione di grande successo che ha visto fortemente impegnata l' Agenzia del Demanio insieme agli altri attori istituzionali e ad Acciaieria Arvedi S.p.A., Siderurgica Triestina S.R.L. e I.CO.P. S.p.A.- PLT, che ha portato al trasferimento al Demanio pubblico (ramo Marina mercantile) dell' area acquisita dallo Stato e, in quanto ricompresa nella circoscrizione **portuale** di competenza e funzionale al soddisfacimento delle esigenze logistiche portuali, gestita dall' **Autorità di sistema portuale**. Per il buon esito della rilevante operazione, l' Agenzia del Demanio e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno operato in stretta collaborazione, per il rapido perfezionamento del propedeutico procedimento di sdemanializzazione, ossia il passaggio al patrimonio dello Stato delle aree da trasferire in proprietà alle medesime società, al fine di giungere in tempi celeri alla sottoscrizione dell' atto di permuta avvenuta il 13 luglio u.s. Proseguono spedite le attività di realizzazione degli interventi di bonifica, messa in sicurezza e recupero dell' area industriale siderurgica "Ferriera di Servola", ora demaniale, che diventerà fulcro del futuro sviluppo sostenibile del Porto di Trieste. Si tratta di uno dei progetti più importanti avviati in Italia che, in seguito allo spegnimento dell' area a caldo - uno degli ultimi altiforni presenti nel nostro Paese - punta alla conversione green dei siti industriali e alla realizzazione di una piattaforma logistica integrata, che prevede un nuovo snodo ferroviario e l' ampliamento della banchina **portuale**. Tale operazione porterà quindi, oltre al recupero ambientale e alla riqualificazione industriale delle attività produttive, la reindustrializzazione e la salvaguardia dei livelli occupazionali, in condizioni di sicurezza sanitaria e ambientale. Per consentire il raggiungimento di tali importanti obiettivi nel 2020 era stato sottoscritto un accordo novativo di programma tra il Ministero dello Sviluppo economico, il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del **Mare**, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l' Agenzia del Demanio, l' Anpal, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, d' intesa con la Regione Friuli Venezia Giulia e il Comune di Trieste, Acciaieria Arvedi S.p.A., Siderurgica Triestina S.R.L. e I.CO.P. S.p.A.- PLT. Grazie a questo accordo è stato definito



Agenparl

Trieste

un nuovo programma integrato di interventi con l'obiettivo di accompagnare la riconversione industriale della Ferriera. A fronte del piano industriale del Gruppo Arvedi con investimenti per oltre 200 milioni di euro, il MISE apporterà un contributo finanziario di 27 milioni di euro finalizzato al Contratto di sviluppo per la tutela ambientale. Una volta completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno, sarà potenziata l'attività logistica nel porto di Trieste, attraverso il coinvolgimento di I.CO.P..

Ansa**Trieste**

Porti: sviluppo sostenibile Trieste, intesa con Unicredit

Per sostegno digitale, Industria 4.0 e internazionalizzazione

(ANSA) - TRIESTE, 16 NOV - "Promuovere e supportare programmi di investimento in ottica di crescita, trasformazione digitale, internazionalizzazione e Industria 4.0, transizione ecologica ed energetica e inclusione sociale, in coerenza con le linee di investimento previste dal Pnrr": è l'obiettivo della partnership tra Unicredit e **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, sostenuta da un accordo quadro, a sostegno del Porto di Trieste e delle imprese dell'ecosistema **portuale**. L'accordo prevede, tra le altre cose, "l'individuazione e il supporto delle aziende che hanno avviato o hanno in programma piani di investimento in ambito Esg o d'innovazione e la definizione di soluzioni di supporto ad hoc", "sviluppo del business internazionale", "supporto del Capitale Circolante e della filiera con strumenti di factoring, reverse factoring", sostegno alla trasformazione digitale e iniziative di financial-education. "Il Porto di Trieste - sottolinea Luisella Altare, Regional Manager Nord Est di UniCredit - è uno snodo cruciale per lo sviluppo del business globale delle imprese italiane e nordestine in particolare". Per il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino, "sono nuove opportunità che mettiamo a disposizione di tutte le realtà del nostro settore. Per noi è una soddisfazione importante riuscire a permettere al nostro porto, in continua crescita, di poter dialogare con interlocutori fondamentali per lo sviluppo che stiamo portando avanti". (ANSA).



AskaneWS

Trieste

altro gioiello del made in Italy, e in particolare made in Friuli Venezia Giulia, che darà lustro al nostro Paese e alla nostra regione solcando i mari di tutto il mondo. Una nave enorme, altamente tecnologica e rispettosa dell' ambiente che conferma la leadership mondiale di Fincantieri nel settore della crocieristica". CONDIVIDI SU:

Il Nautilus

Trieste

UNICREDIT E PORTO DI TRIESTE, PARTNERSHIP PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE. OGGI LA FIRMA DEL MoU

Supporto finanziario e advisory per gli investimenti PNRR e la transizione ecologica e digitale al centro dell' accordo presentato oggi nel corso di un evento dalla banca e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Trieste - Trieste e il suo Porto intesi non solo come punti nodali di catene logistiche che spaziano dai collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio alle relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee, ma anche come centro di sviluppo del **Sistema** Economico Triveneto e nazionale in grado di intercettare le opportunità derivanti dalle nuove traiettorie di sviluppo sostenibile. Di più, il Porto di Trieste a rappresentare non solo un' infrastruttura ma un centro di competenze per tutto il **sistema** imprenditoriale ed economico del Nord Est. È con questo comune sentire che UniCredit e l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** hanno siglato un accordo quadro per il supporto, finanziario e non solo, del Porto di Trieste e delle Imprese dell' ecosistema **portuale**. La partnership, illustrata oggi nel corso di un evento svoltosi a Trieste presso la Torre del Lloyd di fronte a una platea di imprese, associazioni di categoria e istituzioni del Territorio, si pone l' ambizioso obiettivo di promuovere e supportare programmi di investimento in ottica di crescita, trasformazione digitale, internazionalizzazione e Industria 4.0, transizione ecologica ed energetica ed inclusione sociale in coerenza con le linee di investimento previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Dichiara Luisella Altare, Regional Manager Nord Est di UniCredit: "Il Porto di Trieste è uno snodo cruciale per lo sviluppo del business globale delle imprese italiane e nordestine in particolare. Il recente intervento di UniCredit a supporto del progetto per la costruzione di nuovo polo logistico infrastrutturale nelle aree portuali al posto dello storico impianto siderurgico di Servola è solo l' ultima, concreta, dimostrazione della nostra attenzione verso questo territorio e le sue traiettorie di sviluppo. Con questo accordo consolidiamo una storica partnership e mettiamo a disposizione di tutto l' ecosistema **portuale** il network globale che deriva dalla nostra natura di banca paneuropea". Commenta Zeno D' Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone "Prosegue il nostro progetto di offerta alla comunità **portuale** di tutta una serie di servizi avanzati in collaborazione con UniCredit che riguardano temi fondamentali, dall' innovazione alle tecnologie, alla digitalizzazione, all' internazionalizzazione. Sono nuove opportunità che mettiamo a disposizione di tutte le realtà del nostro settore, dalla più grande alla più piccola, grazie alle solide relazioni che abbiamo costruito con il mondo bancario e finanziario. Per noi è una soddisfazione importante riuscire a permettere al nostro porto, in continua crescita, di poter dialogare con interlocutori fondamentali per lo sviluppo che stiamo portando avanti". Questi i punti principali dell' accordo: -L' individuazione e il supporto



Il Nautilus

Trieste

delle aziende che hanno avviato o hanno in programma piani di investimento in ambito ESG o d' innovazione e la definizione di soluzioni di supporto ad hoc. Prevista in questo ambito da parte di UniCredit l' offerta di Finanza Agevolata (assistenza per l' accesso agli strumenti agevolati in vigore a livello regionale, nazionale e comunitario), Finanza straordinaria e finanza per la crescita (advisory dedicato con focus sull' analisi della struttura del capitale, il posizionamento strategico nel settore di riferimento e l' accesso al mercato dei capitali) e Green e Social Lending - Internazionalizzazione: UniCredit mette a disposizione il proprio network di banca commerciale paneuropea per promuovere e supportare lo sviluppo del business internazionale delle imprese interessate. Tra gli strumenti e soluzioni proposte servizi di consulenza da parte di Team di specialisti a supporto delle strategie di crescita nei mercati internazionali, promozione di momenti di incontro e collaborazioni tra le imprese italiane e le controparti nei diversi paesi, attività di trade finance attraverso un network di 4.000 rapporti di corrispondenza bancaria in 175 Paesi.

-Supporto del Capitale Circolante e supporto della filiera con strumenti di factoring, reverse factoring (per società di grandi dimensioni che presentano un portafoglio di fornitori ampio e frazionato) -Supporto alla trasformazione digitale: accesso alla piattaforma "Together4Digital", avviata insieme a Microsoft Italia con l' obiettivo di accompagnare e promuovere i percorsi di digitalizzazione delle PMI Italiane mettendo a disposizione risorse finanziarie, competenze e strumenti digitali. -Iniziativa di financial-education: fornitura alle imprese, ai collaboratori e dipendenti delle stesse, a titolo gratuito da parte di UniCredit, nell' ambito dell' attività di ESG Italy, di moduli formativi in materia economica, creditizia, finanziaria e di internazionalizzazione Nel corso dell' evento svoltosi oggi a Trieste, a margine dell' illustrazione dei dettagli della partnership da parte dei vertici di UniCredit e dell' **Autorità portuale**, si sono succeduti gli interventi di Francesco Romeo Orsi (Head of Commodity Sales UniCredit) che ha fornito un quadro del contesto energetico europeo attuale e prospettico, degli startupper Damiano Bauce, Davide Rodella (entrambi di TimeLapseLab, azienda IT che sviluppa un software per il monitoraggio e la manutenzione predittiva delle infrastrutture) e Massimo Penasa (Co-Founder CAEmate Srl, realtà che produce dispositivi industriali intelligenti per la gestione dei cantieri interamente da remoto con software basato sull' intelligenza artificiale). A chiudere i lavori l' intervento di Simona Gastaldello (Responsabile Corporate Nord Est UniCredit) che ha illustrato agli imprenditori intervenuti le opportunità legate al PNRR.

Informazioni Marittime

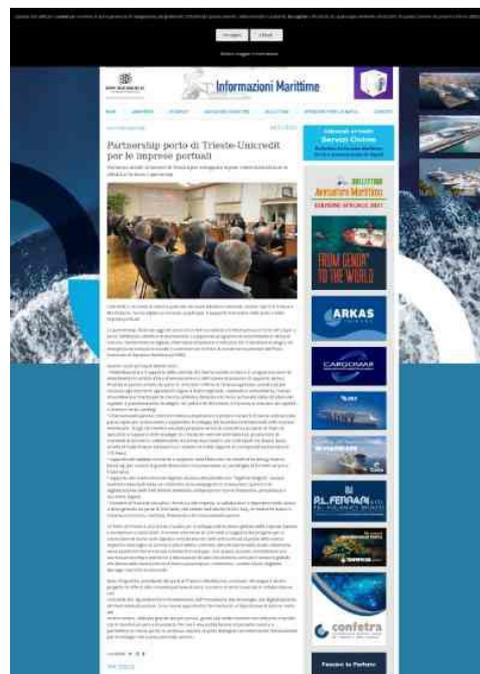
Trieste

Partnership porto di Trieste-Unicredit per le imprese portuali

Verranno avviati strumenti di finanza per sviluppare le pmi, internazionalizzare le attività e formare il personale

UniCredit e l' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**, ovvero i porti di Trieste e Monfalcone, hanno siglato un accordo quadro per il supporto finanziario dello scalo e delle imprese portuali. La partnership, illustrata oggi nel corso di un evento svoltosi a Trieste presso la Torre del Lloyd, si pone l' ambizioso obiettivo di promuovere e supportare programmi di investimento in ottica di crescita, trasformazione digitale, internazionalizzazione e Industria 4.0, transizione ecologica ed energetica ed inclusione sociale in coerenza con le linee di investimento previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Questi i punti principali dell' accordo: l' individuazione e il supporto delle aziende che hanno avviato o hanno in programma piani di investimento in ambito ESG o d' innovazione e la definizione di soluzioni di supporto ad hoc. Prevista in questo ambito da parte di UniCredit l' offerta di Finanza Agevolata (assistenza per l' accesso agli strumenti agevolati in vigore a livello regionale, nazionale e comunitario), finanza straordinaria e finanza per la crescita (advisory dedicato con focus sull' analisi della struttura del capitale, il posizionamento strategico nel settore

di riferimento e l' accesso al mercato dei capitali) e Green e Social Lending; internazionalizzazione: UniCredit mette a disposizione il proprio network di banca commerciale paneuropea per promuovere e supportare lo sviluppo del business internazionale delle imprese interessate. Tra gli strumenti e soluzioni proposte servizi di consulenza da parte di Team di specialisti a supporto delle strategie di crescita nei mercati internazionali, promozione di momenti di incontro e collaborazioni tra le imprese italiane e le controparti nei diversi paesi, attività di trade finance attraverso un network di 4.000 rapporti di corrispondenza bancaria in 175 Paesi; supporto del capitale circolante e supporto della filiera con strumenti di factoring, reverse factoring (per società di grandi dimensioni che presentano un portafoglio di fornitori ampio e frazionato); supporto alla trasformazione digitale: accesso alla piattaforma "Together4Digital", avviata insieme a Microsoft Italia con l' obiettivo di accompagnare e promuovere i percorsi di digitalizzazione delle PMI Italiane mettendo a disposizione risorse finanziarie, competenze e strumenti digitali; Iniziative di financial-education: fornitura alle imprese, ai collaboratori e dipendenti delle stesse, a titolo gratuito da parte di UniCredit, nell' ambito dell' attività di ESG Italy, di moduli formativi in materia economica, creditizia, finanziaria e di internazionalizzazione «Il Porto di Trieste è uno snodo cruciale per lo sviluppo del business globale delle imprese italiane e nordestine in particolare. Il recente intervento di UniCredit a supporto del progetto per la costruzione di nuovo polo logistico infrastrutturale nelle aree portuali al posto dello



Informazioni Marittime

Trieste

storico impianto siderurgico di Servola è solo l' ultima, concreta, dimostrazione della nostra attenzione verso questo territorio e le sue traiettorie di sviluppo. Con questo accordo consolidiamo una storica partnership e mettiamo a disposizione di tutto l' ecosistema **portuale** il network globale che deriva dalla nostra natura di banca paneuropea», commenta Luisella Altare, Regional Manager Nord Est di UniCredit. Zeno D' Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone, conclude: «Prosegue il nostro progetto di offerta alla comunità **portuale** di tutta una serie di servizi avanzati in collaborazione con UniCredit che riguardano temi fondamentali, dall' innovazione alle tecnologie, alla digitalizzazione, all' internazionalizzazione. Sono nuove opportunità che mettiamo a disposizione di tutte le realtà del nostro settore, dalla più grande alla più piccola, grazie alle solide relazioni che abbiamo costruito con il mondo bancario e finanziario. Per noi è una soddisfazione importante riuscire a permettere al nostro porto, in continua crescita, di poter dialogare con interlocutori fondamentali per lo sviluppo che stiamo portando avanti». Condividi

Accordo fra porto di Trieste e Unicredit su crescita, trasformazione digitale, Industria 4.0, internazionalizzazione e transizione ecologica

La banca sosterrà la crescita dello scalo giuliano e delle sue imprese

Trieste - Unicredit e **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** hanno firmato una partnership, sostenuta da un accordo quadro, per sostenere lo scalo di Trieste e le imprese del suo ecosistema **portuale**. Trieste e il suo porto, quindi, intesi non solo come punti nodali di catene logistiche che spaziano dai collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio alle relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee, ma anche come centro di sviluppo del **Sistema** Economico Triveneto e nazionale in grado di intercettare le opportunità derivanti dalle nuove traiettorie di sviluppo sostenibile. Con il porto di Trieste che vuole essere oltre che un' infrastruttura, anche un centro di competenze per tutto il **sistema** imprenditoriale ed economico del Nord Est. Questo l' obiettivo della partnership tra Unicredit e Adsp: "Promuovere e supportare programmi di investimento in ottica di crescita, trasformazione digitale, internazionalizzazione e Industria 4.0, transizione ecologica ed energetica e inclusione sociale, in coerenza con le linee di investimento previste dal Pnrr". L' intesa prevede, tra le altre cose, "l' individuazione e il supporto delle aziende che hanno avviato o hanno in programma piani di investimento in ambito Esg o d' innovazione e la definizione di soluzioni di supporto ad hoc, sviluppo del business internazionale, supporto del capitale circolante e della filiera con strumenti di factoring, reverse factoring, sostegno alla trasformazione digitale e iniziative di financial-education". Commenta Luisella Altare , Regional Manager Nord Est di UniCredit: "Il Porto di Trieste è uno snodo cruciale per lo sviluppo del business globale delle imprese italiane e nordestine in particolare". Per il presidente dell' Authority, Zeno D' Agostino , "sono nuove opportunità che mettiamo a disposizione di tutte le realtà del nostro settore: per noi è una soddisfazione importante riuscire a permettere al nostro porto, in continua crescita, di poter dialogare con interlocutori fondamentali per lo sviluppo che stiamo portando avanti".



D' Agostino: "È il momento dei porti del Sud Europa"

"Trihub è un progetto di infrastrutturazione ferroviaria che va avanti, con 200 milioni di investimenti concentrati soprattutto sul porto di Trieste, ma anche nella regione"

Trieste - Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, è stato appena nominato presidente di Espo, l' organizzazione dei porti europei. In un momento in cui la tenuta dell' Europa è sollecitata da forti tensioni internazionali, con che spirito guiderà Espo? "Rimarrò sulla linea seguita negli anni passati come vicepresidente. Ho sempre rappresentato la portualità sudeuropea all' interno di Espo. E' un riconoscimento per la portualità mediterranea, che ha un peso diverso in Europa rispetto al passato. C' è tanto da lavorare e certamente Espo non è l' unico soggetto che deve farlo. Ci dev' essere la capacità dei governi e dei nostri europarlamentari di portare istanze. Il Nord Europa in questo è maestro, sono sempre riusciti a lavorare molto bene per la portualità a livello di Commissione europea. L' auspicio del sottoscritto è di riuscire a creare una capacità simile a quella nel dialogo con la Commissione e con Bruxelles". In questa ripresa della portualità mediterranea un ruolo importante lo sta giocando **Trieste**, che non a caso ha attirato investimenti anche dal Nord Europa. Come sta andando lo scalo nel 2022 in termini di traffici? "I traffici stanno tenendo bene. Da qualche settimana (dopo i primi tre trimestri in crescita, ndr) si comincia a sentire un rallentamento che però tocca soltanto il container per il momento: a ottobre è arrivato qualche segnale, che però non è ancora negativo. Per il resto c' è una buona crescita. In particolare va bene il ro-ro, in linea con il fenomeno dell' accorciamento delle catene logistiche". Che caratteristiche ha questa tendenza? "L' accorciamento delle catene logistiche premia il traffico intramediterraneo, che per **Trieste** è soprattutto il ro-ro. Mentre il rallentamento sul container mi sembra condiviso a livello globale". A che punto è il progetto del porto franco? "Nelle ultime settimane abbiamo avuto la forte concretizzazione dell' investimento di British american tobacco con l' avvio delle prime produzioni, ancora di collaudo. Qualche settimana fa è stato fatto il collaudo dei macchinari. E' un impianto da circa 13mila metri quadri per prodotti alternativi alle sigarette. E' un' esperienza manifatturiera in porto franco che non si vedeva a **Trieste** da qualche decina d' anni. E' importante che il porto sia motore e facilitatore della produzione industriale. L' unione di industria, logistica e portualità qui comincia a dare risultati molto concreti, con centinaia di assunzioni. Si creano più possibilità di fornitura, quindi non soltanto la classica fornitura basata su un unico grande impianto, di solito in Cina, ma più forniture distribuite in diverse macroaree, a esempio nell' area euromediterranea. Questo è un fenomeno in corso: mettere a disposizione territori preparati per questo è fondamentale. E' un ragionamento di integrazione che abbiamo costruito negli anni e che è arrivato a maturare nel



The Medi Telegraph

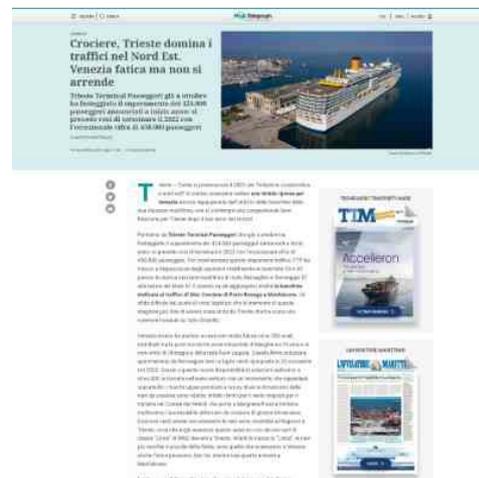
Trieste

momento giusto". Compreso il progetto Trihub? "Per quello siamo in una fase successiva. Trihub è un progetto di infrastrutturazione ferroviaria che va avanti, con 200 milioni di investimenti concentrati soprattutto sul porto di Trieste, ma anche nella regione. Già oggi però vediamo che le aree logistiche regionali, a prescindere da Trieste, cominciano a avere appetibilità con insediamenti di operatori importanti, in un'ottica di distribuzione continentale delle merci che partano dal Sud e non più soltanto dal Nord Europa. Ci sono Cervignano, Gorizia, Pordenone, Ferneti, eccetera". Funzionano tutti? "Se oggi uno gira nei nostri interporti vede che l'attività commerciale è molto dinamica, tutto il sistema ne risente in maniera positiva".

Crociere, Trieste domina i traffici nel Nord Est. Venezia fatica ma non si arrende

Trieste Terminal Passeggeri già a ottobre ha festeggiato il superamento dei 424.000 passeggeri annunciati a inizio anno: si prevede così di terminare il 2022 con l' eccezionale cifra di 450.000 passeggeri

Trieste - Come si preannuncia il 2023 per l' industria crocieristica a nord est? In sintesi possiamo vedere una timida ripresa per Venezia ancora depauperata dall' utilizzo delle banchine della sua stazione marittima, con al contempo una congiunturale lieve flessione per **Trieste** dopo il suo anno dei record. Partiamo da **Trieste** Terminal Passeggeri che già a ottobre ha festeggiato il superamento dei 424.000 passeggeri annunciati a inizio anno: si prevede così di terminare il 2022 con l' eccezionale cifra di 450.000 passeggeri. Per movimentare questo imponente traffico TTP ha messo a disposizione degli operatori stabilmente le banchine 29 e 30 presso la storica stazione marittima di molo Bersagliere e l' ormeggio 57 alla radice del Molo IV. A questo va ad aggiungersi anche la banchina dedicata al traffico di Msc Crociere di Porto Rosega a Monfalcone. Un sfida difficile dal punto di vista logistico che al tramonto di questa stagione può dire di essere stata vinta da **Trieste** che ha avuto una notevole ricaduta su tutto l' indotto. Venezia invece ha portato a casa con molta fatica circa 200 scali, distribuiti tra le poco turistiche zone industriali di Marghera e Fusina e le new entry di Chioggia e della rada fuori Laguna. Quest' ultima soluzione sperimentata da Norwegian Gem a luglio verrà riproposta in 32 occasioni nel 2023. Grazie a questa nuova disponibilità di soluzioni saliranno a circa 300 le toccate nell' anno venturo con un incremento che riguarderà soprattutto i marchi upper-premium e luxury dove le dimensioni delle navi da crociera sono ridotte. Infatti i limiti per il vento imposti per il transito nel Canale dei Petroli che porta a Marghera/Fusina limitano moltissimo l' accessibilità delle navi da crociera di grosse dimensioni. Così con venti anche non eccessivi le navi sono costrette a rifugiarsi a **Trieste**, cosa che è già avvenuta questo autunno con alcune navi di classe "Lirica" di MSC deviate a **Trieste**. Infatti la classe la "Lirica", le navi più vecchie e piccole della flotta, sono quelle che scaleranno a Venezia anche l' anno prossimo, ben tre, mentre una quarta arriverà a Monfalcone. L' unica nave di Costa Crociere che arriverà in Laguna è la Costa Deliziosa che è rimasta orfana della sorella Costa Luminosa che invece scalava quest' anno a **Trieste**. Con la cessione della nave a Carnival Cruise Line, il capoluogo giuliano ha perso così il traffico della compagnia genovese. Mentre alcune navi della fascia alta ritorneranno a Venezia per l' appeal internazionale della città lagunare: così si spiega la flessione dei traffici nelle banchine triestine. I problemi da risolvere a Venezia restano comunque tanti in attesa di un nuovo terminal per navi di grandi dimensioni a Marghera. Quest' ultimo è atteso dall' Autorità Portuale veneziana per la stagione



The Medi Telegraph

Trieste

2026, ma la navigabilità dei canali in tutte le condizioni e la coabitazione con il Mose resta un' incognita. Anche la questione dragaggi andrà risolta e bisognerà vedere se gli studi per un adeguamento del Canale Vittorio Emanuele porteranno a qualche risultato: questa rimane l' unica via per raggiungere l' attuale stazione marittima che rischia di diventare una cattedrale nel deserto dove sono stati investiti centinaia di milioni di soldi pubblici. E' questo il momento per Trieste per spingere sull' acceleratore ed investire sull' industria crocieristica per dare una stabilità ai flussi turistici a prescindere dai destini di Venezia. Questo lavoro è stato fatto ad esempio con TUI Cruises che ha sempre preferito il capoluogo giuliano ideale porta di accesso per i mercati di lingua tedesca. Stabilizzare il traffico su un costante utilizzo contemporaneo delle due banchine del molo Bersaglieri sarebbe un ottimo risultato. Anche se quest' ultime sono un po' troppo corte per le navi di ultima generazione, ma in compenso si è avviato l' iter per la loro elettrificazione che renderà questo traffico ancora più "green" tacitando sul nascere qualunque possibile contestazione di ambientalisti in città.

Transportonline

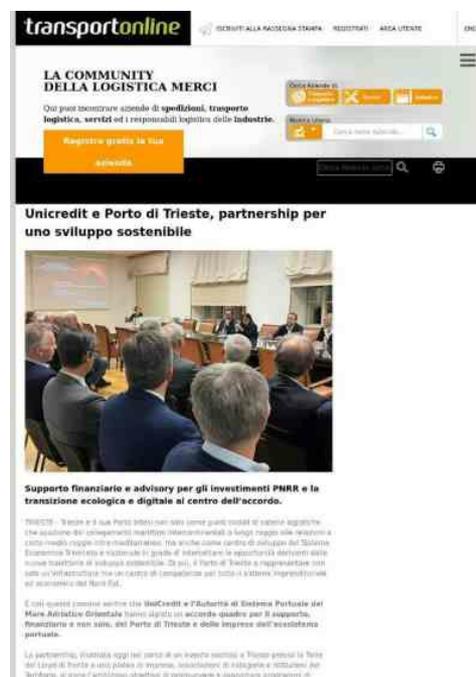
Trieste

Unicredit e Porto di Trieste, partnership per uno sviluppo sostenibile

Supporto finanziario e advisory per gli investimenti PNRR e la transizione ecologica e digitale al centro dell'accordo.

TRIESTE - Trieste e il suo Porto intesi non solo come punti nodali di catene logistiche che spaziano dai collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio alle relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee, ma anche come centro di sviluppo del Sistema Economico Triveneto e nazionale in grado di intercettare le opportunità derivanti dalle nuove traiettorie di sviluppo sostenibile. Di più, il Porto di Trieste a rappresentare non solo un'infrastruttura ma un centro di competenze per tutto il sistema imprenditoriale ed economico del Nord Est. È con questo comune sentire che UniCredit e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale hanno siglato un accordo quadro per il supporto, finanziario e non solo, del Porto di Trieste e delle Imprese dell'ecosistema portuale. La partnership, illustrata oggi nel corso di un evento svoltosi a Trieste presso la Torre del Lloyd di fronte a una platea di imprese, associazioni di categoria e istituzioni del Territorio, si pone l'ambizioso obiettivo di promuovere e supportare programmi di investimento in ottica di crescita, trasformazione digitale, internazionalizzazione e Industria 4.0, transizione ecologica ed energetica ed inclusione sociale in coerenza con le linee di investimento previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Dichiara Luisella Altare, Regional Manager Nord Est di UniCredit: Il Porto di Trieste è uno snodo cruciale per lo sviluppo del business globale delle imprese italiane e nordestine in particolare. Il recente intervento di UniCredit a supporto del progetto per la costruzione di nuovo polo logistico infrastrutturale nelle aree portuali al posto dello storico impianto siderurgico di Servola è solo l'ultima, concreta, dimostrazione della nostra attenzione verso questo territorio e le sue traiettorie di sviluppo. Con questo accordo consolidiamo una storica partnership e mettiamo a disposizione di tutto l'ecosistema portuale il network globale che deriva dalla nostra natura di banca paneuropea. Commenta Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone Prosegue il nostro progetto di offerta alla comunità portuale di tutta una serie di servizi avanzati in collaborazione con UniCredit che riguardano temi fondamentali, dall'innovazione alle tecnologie, alla digitalizzazione, all'internazionalizzazione. Sono nuove opportunità che mettiamo a disposizione di tutte le realtà del nostro settore, dalla più grande alla più piccola, grazie alle solide relazioni che abbiamo costruito con il mondo bancario e finanziario. Per noi è una soddisfazione importante riuscire a permettere al nostro porto, in continua crescita, di poter dialogare con interlocutori fondamentali per lo sviluppo che stiamo portando avanti. Questi i punti principali dell'accordo: L'individuazione e il supporto delle aziende che hanno avviato o hanno in programma piani di investimento in ambito ESG o d'innovazione e la definizione di soluzioni di supporto ad hoc. Prevista in questo ambito da parte



Transportonline

Trieste

di UniCredit l'offerta di Finanza Agevolata (assistenza per l'accesso agli strumenti agevolati in vigore a livello regionale, nazionale e comunitario), Finanza straordinaria e finanza per la crescita (advisory dedicato con focus sull'analisi della struttura del capitale, il posizionamento strategico nel settore di riferimento e l'accesso al mercato dei capitali) e Green e Social Lending Internazionalizzazione : UniCredit mette a disposizione il proprio network di banca commerciale paneuropea per promuovere e supportare lo sviluppo del business internazionale delle imprese interessate. Tra gli strumenti e soluzioni proposte servizi di consulenza da parte di Team di specialisti a supporto delle strategie di crescita nei mercati internazionali, promozione di momenti di incontro e collaborazioni tra le imprese italiane e le controparti nei diversi paesi, attività di trade finance attraverso un network di 4.000 rapporti di corrispondenza bancaria in 175 Paesi. Supporto del Capitale Circolante e supporto della filiera con strumenti di factoring, reverse factoring (per società di grandi dimensioni che presentano un portafoglio di fornitori ampio e frazionato) Supporto alla trasformazione digitale : accesso alla piattaforma Together4Digital, avviata insieme a Microsoft Italia con l'obiettivo di accompagnare e promuovere i percorsi di digitalizzazione delle PMI Italiane mettendo a disposizione risorse finanziarie, competenze e strumenti digitali. Iniziative di financial-education : fornitura alle imprese, ai collaboratori e dipendenti delle stesse, a titolo gratuito da parte di UniCredit, nell'ambito dell'attività di ESG Italy, di moduli formativi in materia economica, creditizia, finanziaria e di internazionalizzazione Nel corso dell'evento svoltosi oggi a Trieste, a margine dell'illustrazione dei dettagli della partnership da parte dei vertici di UniCredit e dell'Autorità portuale, si sono succeduti gli interventi di Francesco Romeo Orsi (Head of Commodity Sales UniCredit) che ha fornito un quadro del contesto energetico europeo attuale e prospettico, degli startupper Damiano Bauce , Davide Rodella (entrambi di TimeLapseLab, azienda IT che sviluppa un software per il monitoraggio e la manutenzione predittiva delle infrastrutture) e Massimo Penasa (Co-Founder CAEmate Srl, realtà che produce dispositivi industriali intelligenti per la gestione dei cantieri interamente da remoto con software basato sull'intelligenza artificiale). A chiudere i lavori l'intervento di Simona Gastaldello (Responsabile Corporate Nord Est UniCredit) che ha illustrato agli imprenditori intervenuti le opportunità legate al PNRR. www.porto.trieste.it

Trieste Prima

Trieste

Il Golfo di Trieste tra sviluppo ed ecosostenibilità: al via il convegno sui progetti europei transfrontalieri

TRIESTE - Un convegno sui progetti europei transfrontalieri e gli investimenti sul Golfo di Trieste con attenzione all' ecosostenibilità: si tratta di 'Il Golfo di Trieste tra sviluppo ed ecosostenibilità', in programma mercoledì 23 novembre all' Urban Center di Corso Cavour 2/2 a Trieste. L' evento è organizzato dal centro Europe Direct del Comune di Trieste ed è dedicato ai giornalisti del Friuli Venezia Giulia e agli stakeholder locali, ma aperto a tutto il pubblico fino a esaurimento posti. Lo sportello Europe Direct, finanziato dalla Commissione europea, si occupa di rendere partecipi i cittadini sull' attività della Commissione e sull' Ue in genere, in particolare per i progetti finanziati sul territorio. La presentazione ha avuto luogo oggi alla presenza del Vicesindaco Serena Tonel con il Direttore del Dipartimento Innovazione e Servizi al Cittadino, Lorenzo Bandelli e il Direttore del Servizio Open Government e Informazione Istituzionale del Comune di Trieste, Vittorio Sgueglia della Marra. Cinque i progetti scelti, tutti legati al tema oggetto dell' evento, che saranno presentati da Area Science Park, **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Regione Autonoma Friuli Venezia

Giulia, Agenzia Regionale per la Protezione dell' Ambiente del Friuli Venezia Giulia e Fincantieri Trieste. "Si tratta - ha spiegato il Vicesindaco Tonel - di progetti strategici per il territorio, poiché riguardano obiettivi fissati dall' Ue in tema di mobilità, sostenibilità e sviluppo delle comunità più largamente intese e che quindi interessano non solo il comune di Trieste, ma in alcuni casi riguardano anche rapporti transfrontalieri con Slovenia e Croazia". Nello specifico, attraverso un progetto di mobilità transfrontaliera in tema di trasporto marittimo locale attivato dalla Regione che tocca tre nazioni (Italia, Slovenia e Croazia). "La capacità di mettere a **sistema** più enti, pubblici e privati - ha affermato Tonel - è indispensabile per trasformare i fondi europei in una leva di sviluppo economico e sociale del territorio, secondo il principio di ecosostenibilità che rappresenta uno dei pilastri dell' attuale programmazione europea". "Il progetto - ha concluso Sgueglia della Marra - è stato presentato anche all' Ordine dei Giornalisti, che ringrazio nella figura del suo Presidente regionale, Cristiano Degano, che ha accettato di patrocinare l' evento e di accreditarlo come corso del programma di formazione professionale obbligatoria per gli iscritti all' Ordine. La partecipazione in presenza darà diritto a due crediti formativi ed è possibile iscriversi tramite la piattaforma www.formazionegiornalisti.it". Tutti i cittadini potranno seguire l' evento in diretta su Zoom grazie a un Qrcode oppure in differita sul canale You Tube del Comune e sul sito di Europe Direct Trieste.



Il Golfo di Trieste tra sviluppo ed ecosostenibilità: al via il convegno sui progetti europei transfrontalieri



11/16/2022 16:48

TRIESTE - Un convegno sui progetti europei transfrontalieri e gli investimenti sul Golfo di Trieste con attenzione all' ecosostenibilità: si tratta di 'Il Golfo di Trieste tra sviluppo ed ecosostenibilità', in programma mercoledì 23 novembre all' Urban Center di Corso Cavour 2/2 a Trieste. L' evento è organizzato dal centro Europe Direct del Comune di Trieste ed è dedicato ai giornalisti del Friuli Venezia Giulia e agli stakeholder locali, ma aperto a tutto il pubblico fino a esaurimento posti. Lo sportello Europe Direct, finanziato dalla Commissione europea, si occupa di rendere partecipi i cittadini sull' attività della Commissione e sull' Ue in genere, in particolare per i progetti finanziati sul territorio. La presentazione ha avuto luogo oggi alla presenza del Vicesindaco Serena Tonel con il Direttore del Dipartimento Innovazione e Servizi al Cittadino, Lorenzo Bandelli e il Direttore del Servizio Open Government e Informazione Istituzionale del Comune di Trieste, Vittorio Sgueglia della Marra. Cinque i progetti scelti, tutti legati al tema oggetto dell' evento, che saranno presentati da Area Science Park, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Agenzia Regionale per la Protezione dell' Ambiente del Friuli Venezia Giulia e Fincantieri Trieste. "Si tratta - ha spiegato il Vicesindaco Tonel - di progetti strategici per il

Trieste Prima

Trieste

Unicredit, un accordo per sostenere il Porto e le imprese dell' ecosistema portuale

La partnership si pone l' ambizioso obiettivo di promuovere e supportare programmi di investimento in ottica di crescita, trasformazione digitale, internazionalizzazione e Industria 4.0, transizione ecologica ed energetica ed inclusione sociale in coerenza con le linee di investimento previste dal PNRR

UniCredit e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** hanno siglato un accordo quadro per il supporto, finanziario e non solo, del Porto di Trieste e delle Imprese dell' ecosistema **portuale**. La partnership, illustrata oggi nel corso di un evento svoltosi a Trieste presso la Torre del Lloyd di fronte a una platea di imprese, associazioni di categoria e istituzioni del Territorio, si pone l' ambizioso obiettivo di promuovere e supportare programmi di investimento in ottica di crescita, trasformazione digitale, internazionalizzazione e Industria 4.0, transizione ecologica ed energetica ed inclusione sociale in coerenza con le linee di investimento previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Tra i punti principali dell' accordo c' è l' individuazione e il supporto delle aziende che hanno avviato o hanno in programma piani di investimento in ambito ESG o d' innovazione e la definizione di soluzioni di supporto ad hoc. Per quel che riguarda l' internazionalizzazione, UniCredit mette a disposizione il proprio network di banca commerciale paneuropea per promuovere e supportare lo sviluppo del business internazionale delle imprese interessate. Non mancano supporto del

Capitale Circolante e supporto della filiera, supporto alla trasformazione digitale e iniziative di financial-education. "Il recente intervento di UniCredit a supporto del progetto per la costruzione di nuovo polo logistico infrastrutturale nelle aree portuali al posto dello storico impianto siderurgico di Servola è solo l' ultima, concreta, dimostrazione della nostra attenzione verso questo territorio e le sue traiettorie di sviluppo - ha dichiarato Luisella Altare, Regional Manager Nord Est di UniCredit -. Con questo accordo consolidiamo una storica partnership e mettiamo a disposizione di tutto l' ecosistema **portuale** il network globale che deriva dalla nostra natura di banca paneuropea". "Prosegue il nostro progetto di offerta alla comunità **portuale** di tutta una serie di servizi avanzati in collaborazione con UniCredit che riguardano temi fondamentali, dall' innovazione alle tecnologie, alla digitalizzazione, all' internazionalizzazione - ha commentato Zeno D' Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone -. Sono nuove opportunità che mettiamo a disposizione di tutte le realtà del nostro settore, dalla più grande alla più piccola, grazie alle solide relazioni che abbiamo costruito con il mondo bancario e finanziario. Per noi è una soddisfazione importante riuscire a permettere al nostro porto, in continua crescita, di poter dialogare con interlocutori fondamentali per lo sviluppo che stiamo portando avanti".



Trieste Prima

Unicredit, un accordo per sostenere il Porto e le imprese dell' ecosistema portuale



11/16/2022 21:31

La partnership si pone l' ambizioso obiettivo di promuovere e supportare programmi di investimento in ottica di crescita, trasformazione digitale, internazionalizzazione e Industria 4.0, transizione ecologica ed energetica ed inclusione sociale in coerenza con le linee di investimento previste dal PNRR UniCredit e l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale hanno siglato un accordo quadro per il supporto, finanziario e non solo, del Porto di Trieste e delle Imprese dell' ecosistema portuale. La partnership, illustrata oggi nel corso di un evento svoltosi a Trieste presso la Torre del Lloyd di fronte a una platea di imprese, associazioni di categoria e istituzioni del Territorio, si pone l' ambizioso obiettivo di promuovere e supportare programmi di investimento in ottica di crescita, trasformazione digitale, internazionalizzazione e Industria 4.0, transizione ecologica ed energetica ed inclusione sociale in coerenza con le linee di investimento previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Tra i punti principali dell' accordo c' è l' individuazione e il supporto delle aziende che hanno avviato o hanno in programma piani di investimento in ambito ESG o d' innovazione e la definizione di soluzioni di supporto ad hoc. Per quel che riguarda l' internazionalizzazione, UniCredit mette a disposizione il proprio network di banca

CRV - Terza Commissione: illustrato il bilancio di previsione 2023-2025

(Arv) **Venezia** 16 nov. 2022 - La Terza Commissione permanente del Consiglio regionale del Veneto presieduta da Marco Andreoli (Lega-LV), e dalla Vice presidente Cristina Guarda (EV) nel corso della seduta odierna, ha illustrato i progetti di legge di iniziativa della Giunta regionale. In primis , il Pdl n. 154 "Collegato alla Legge di stabilità regionale 2023". Parere alla Prima Commissione consiliare. Nel dettaglio, il collegato alla Legge di stabilità prevede delle azioni di supporto finalizzate all' attrazione degli investimenti e all' operatività della Zona Logistica Semplificata **Porto di Venezia**-Rodigino con degli oneri quantificati in euro 140.000 per l' esercizio 2023. Sono previste nuove norme per la bonifica e la tutela del territorio, con degli oneri quantificati in 50.000 euro e viene introdotta la normativa intende disciplinare le modalità contabili per la determinazione e il versamento delle tariffe per le ispezioni svolte da ARPAV sul Sistema di Gestione della Sicurezza per le aziende di soglia inferiore secondo quanto impartito dal D.Lgs. 105/2015. Successivamente, è stato illustrato il Pdl n. 155 "Legge di stabilità regionale 2023". Parere alla Prima Commissione consiliare. Tra le voci di maggiore

interesse, la Legge di stabilità regionale 2023, che prevede: una riduzione della tassa automobilistica regionale per i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico di un ulteriore 25 %, in aggiunta al 50 % già stabilito; una esenzione dal pagamento della tassa automobilistica regionale per i minori portatori di handicap; un esonero dal pagamento della tassa automobilistica regionale; un incremento ad euro 50.000 della soglia di accesso all' aliquota ridotta in materia di addizionale regionale IPRPEF per i disabili. Infine, il Pdl n. 156 "Bilancio di previsione 2023-2025". Parere alla Prima Commissione consiliare. Nello specifico, per l' esercizio finanziario 2023 sono previste entrate di competenza per euro 17.306.524.921,30. I grandi temi del bilancio illustrati sono: scuole paritarie del Veneto - FISM (confermati 31 milioni annui per il prossimo triennio 2023-2025); 6,2 milioni di euro per le borse di studio, 10 milioni di euro per gli ESU e 3 Mln di euro per il buono scuola; 78 milioni di euro stanziati nel triennio per il sistema della formazione professionale; 16,5 milioni di euro per ciascun esercizio del triennio 2023-2025 per la prevenzione e la riduzione del rischio idraulico e idrogeologico; 17,3 Mln di euro nel 2023 e 8,2 Mln nel 2024 per interventi volti a migliorare la mobilità e la sicurezza stradale; 8,3 Mln nel 2023 e 2 Mln nel 2024 per l' adeguamento della rete viaria regionale; 10,3 Mln complessivi di finanziamenti statali e regionali per ultimare la Treviso-Ostiglia; 9,9 mln di euro nel 2023 per opere di bonifica ambientale; Oltre 22,3 mln di euro annui destinati allo svolgimento delle attività dei lavoratori forestali; 3,4 Mln nel 2023 per l' acquisto di convogli ferroviari per il trasporto regionale; Più di 14,2 Mln nel 2023 e 1,97 mln nel 2024 e 2025 per il finanziamento degli Extra-LEA;



Ansa**Venezia**

garantiti oltre 15 milioni annui per gli oneri del trasporto pubblico locale su rotaia; Finanziamento per oltre 15,5 Mln di euro nel 2023 e oltre 21 Mln nel 2024 e 2025 delle funzioni delegate alle Province; 2 Mln per ciascun anno del triennio 2023 - 2025 per il finanziamento di future leggi regionali. Nel corso della seduta, la Commissione ha espresso parere favorevole a maggioranza al Parere alla Giunta regionale n. 214 "Individuazione delle modalità di supporto informatico, tecnico e di orientamento finalizzato alla promozione e allo sviluppo delle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) e di gruppi di Autoconsumatori di Energia Rinnovabile che Agiscono Collettivamente (AERAC) sul territorio regionale". Richiesta di parere alla commissione consiliare. Di fatto, in questo contesto la Regione del Veneto ha approvato una specifica legge regionale, la L.R. n. 16 del 05 luglio 2022, che promuove le CER e gli AERAC al fine di superare l' utilizzo di fonti fossili e di favorire la produzione e lo scambio di energie prodotte da fonti rinnovabili, nonché di sperimentare e promuovere nuove forme di efficientamento e di riduzione dei consumi energetici, contribuendo anche a contrastare la povertà energetica ed a perseguire la riduzione della dipendenza energetica su scala locale. Si ritiene prioritario, dare attuazione all' art. 3 comma 3 lettera c) della L.R.5 luglio 2022 n. 16 definendo le modalità di supporto informativo, tecnico e di orientamento finalizzato alla promozione e allo sviluppo delle CER e degli AERAC, limitatamente all' annualità 2022, in quanto il quadro regolatorio nazionale non risulta ancora completamente definito. Le risorse per finanziare le iniziative di promozione, facilitazione, costituzione e diffusione delle CER e dei gruppi AERAC ammontano complessivamente, ad euro 100.000,00, così suddivise: euro 20.000,00, destinate alla definizione di un piano di comunicazione integrato, comprendente l' immagine coordinata ed il portale web; mentre per l' attività di collaborazione con gli enti locali per le attività di informazione e promozione è destinata la somma di euro 80.000,00, da ripartirsi tra le varie provincie della Regione. Via libera all' unanimità al Parere alla Giunta regionale n. 215 "Istituzione Tavolo Tecnico permanente per la riduzione dei consumi nell' ambito della promozione dell' istituzione delle Comunità Energetiche Rinnovabili e di Autoconsumatori di Energia Rinnovabile che agiscono collettivamente sul territorio regionale". Richiesta di parere alla commissione consiliare. Con il presente provvedimento, si propone l' istituzione del Tavolo Tecnico permanente per la riduzione dei consumi energetici nell' ambito della promozione dell' istituzione delle comunità energetiche rinnovabili e di autoconsumatori di energia rinnovabile che agiscono collettivamente sul territorio regionale. La composizione del Tavolo Tecnico individua un rappresentante designato da: Direzione Ricerca Innovazione ed Energia; GSE S.p.A.; RSE S.p.A.; ENEA; ARERA; TERNA S.p.A.; UPI VENETO; ANCI VENETO; ANPCI VENETO; associazioni imprenditoriali maggiormente rappresentative a livello regionale per ciascuno dei seguenti settori: industria, artigianato, agricoltura, commercio nonché settore cooperativo; associazioni maggiormente rappresentative a livello regionale nel settore delle professioni intellettuali in ambito tecnico; soggetto distributore di energia, così come risultante dagli elenchi operatori pubblicati da ARERA. Potranno inoltre partecipare, per presentare proposte, pareri e/o con funzione consultiva - su invito del Direttore della Direzione Ricerca

Ansa

Venezia

Innovazione ed Energia, esperti, responsabili di Associazioni, Ordini professionali e altre Organizzazioni, che abbiano una specifica competenza in relazione alle materie da trattare. Per quanto riguarda il Pdl n.120 di iniziativa della Giunta regionale "Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 25 luglio 2008 n. 7 "Norme per orientare e sostenere il consumo dei prodotti agricoli a chilometri zero"", la Commissione si espressa favorevolmente a maggioranza. Come già ampiamente trattato nelle precedenti sedute, il provvedimento è rivolto ad orientare e sostenere il consumo dei prodotti agricoli a chilometro zero, in particolare nei servizi di ristorazione collettiva, ovvero nei servizi di ristorazione scolastica, ristorazione per le università, le caserme, le strutture ospedaliere, assistenziali, socio-sanitarie e detentive. Presente all' incontro, l' assessore Roberto Marcato che ha condiviso i lavori della seduta e l' assessore Cristiano Corazzari, che ha risposto ad alcune osservazioni, in merito al tema della pesca, sottolineandone l' importanza e osservando che la Regione del Veneto, ha una grande capacità di fare sistema.

COMUNICATO STAMPA - Responsabilità editoriale CONSIGLIO REGIONALE VENETO Press Release Responsabilità editoriale: CONSIGLIO REGIONALE VENETO Press Release CRV - Terza Commissione: illustrato il bilancio di previsione 2023-2025 CONSIGLIO REGIONALE VENETO CRV - Sesta commissione ascolta il mondo della cultura e dello spettacolo su manovra bilancio 2023 CONSIGLIO REGIONALE VENETO CRV - Approvate modifiche al Programma di Sviluppo Rurale 2014-2022 per il Veneto CONSIGLIO REGIONALE VENETO CRV - Salute mentale: i consiglieri di minoranza chiedono alla Regione del Veneto più investimenti. CONSIGLIO REGIONALE VENETO CRV - Consiglio veneto approva il bilancio regionale consolidato 2021 CONSIGLIO REGIONALE VENETO Tutti i comunicati Chiudi Condividi Link breve Facebook Tweet LinkedIn Pinterest Email.

Shipping Italy

Venezia

Venezia Terminal Passeggeri si attrezza per navi in rada e bus a terra

Doppio bando del concessionario del traffico passeggeri veneziano in vista di un' altra stagione caratterizzata dalla carenza di approdi

di Redazione SHIPPING ITALY 16 Novembre 2022 La soluzione Norwegian Gem - la nave di Ncl che, non disponendo di una banchina dove attraccare, lo scorso luglio sostò in rada e trasferì a **Venezia** i passeggeri a bordo di lancioni, previa autorizzazione ad hoc della Capitaneria - sarà in qualche modo istituzionalizzata e regolarizzata. **Venezia** Terminal Passeggeri, infatti, il concessionario della Stazione Marittima di **Venezia**, privata dal decreto **Venezia** della possibilità di offrire ai suoi clienti armatori gli approdi in concessione, perché non più raggiungibili a causa dei limiti di navigazione nel Canale della Giudecca imposti da quel provvedimento, ha appena pubblicato un bando da 3 milioni di euro per cercare un fornitore in grado di prestare per tre anni il servizio di trasporto di passeggeri nave-terra via mare. Nel caso di Norwegian Gem, il terminalista, che pure si ritiene esclusivista del traffico passeggeri (malgrado l' Adsp non abbia finora provveduto a tale necessaria formalizzazione), fu necessariamente bypassato dalla compagnia armatoriale proprio perché non in grado di prestare il servizio. Dal momento che anche nella prossima stagione **Venezia** Terminal Passeggeri dovrà operare con la modalità degli approdi diffusi (cioè su banchine gestite da altri e ad altro teoricamente destinate: una a Chioggia, una a Fusina presso il Venice Ro-Port Mos, e due a Marghera, presso i terminal Vecon e Tiv), e c' è quindi la possibilità che si ripresenti la necessità di sbarchi in rada di crocieristi dalle navi, ecco la decisione di ampliare la gamma dei propri servizi. Analogo bando (triennale e da 3 milioni di euro) con analoghe finalità è stato non a caso emanato per "l' organizzazione e la gestione del servizio di trasferimento tramite bus dei passeggeri nell' ambito portuale di **Venezia**, Marghera/Fusina e Chioggia". Anche in questo caso la procedura mira alla definizione di un accordo quadro, perché Vtp non è in grado di stabilire ex ante quanto dovrà ricorrere ai due servizi. Del resto lo sbarco dalla rada della Norwegian Gem fu un' eccezione, autorizzata dalla Capitaneria solo in quell' occasione e mai ripetuta (nonostante altre richieste di Ncl). E Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale e commissario alle crociere nominato proprio a seguito del Decreto **Venezia**, già mostratosi scettico in passato, ha ribadito la propria posizione al Corriere Veneto : "La concessionaria s' è voluta dotare di uno strumento per fornire un' eventuale soluzione. Non corrisponde a una pianificazione portuale, si tratta di una modalità che richiede l' autorizzazione della Capitaneria, la condivisione del Comune (mostratosi freddo, ndr) e del commissario straordinario, nella mia persona". Insomma la rada non pare convincere, ma resta la problematicità di operare, peraltro in un settore in ripresa dopo il Covid, senza la certezza delle banchine. Le quattro finora approntate dal commissario non garantiscono a **Venezia** Terminal



Shipping Italy

Venezia

Passegeri la soddisfazione dell' offerta della propria clientela. Il prossimo approdo diffuso in programma, quello sul Canale Nord, calendarizzato per l' entrata in funzione nel 2023 è - ha detto Di Blasio - "allo studio di fattibilità", mentre si sono perse le tracce della procedura di realizzazione di una nuova stazione marittima su quelle banchine (prevista in funzione nel 2026): il progetto preliminare dovrebbe essere stato consegnato dall' aggiudicatario Rina Consulting un anno e mezzo fa ma l' Adsp non ne ha più fatto sapere nulla.

Il porto di Savona Vado in una mostra fotografica

Il 12 novembre è stata inaugurata l'esposizione con gli scatti della Compagnia Pippo Rebagliati, nonché presentato in prima nazionale il libro dall'omonimo titolo

Sabato 12 novembre è stata inaugurata la mostra "Il porto di Savona Vado ieri e oggi nelle foto della Compagnia Pippo Rebagliati" e presentato in prima nazionale il libro dall'omonimo titolo presso il Cral Pippo Rebagliati di Savona. Grande successo di pubblico e partecipazione da parte delle istituzioni civili, militari, di polizia e portuali. La mostra fotografica, permanente, illustra i lavoratori della Compagnia Pippo Rebagliati dagli inizi del '900 a oggi, con foto attuali di Paolo Bolla/Culp e foto storiche del CRAL Pippo Rebagliati di Savona e archivio storico Bruno Chionetti. Guarda l'intervista a Paolo Bolla: Gli organizzatori della mostra, Rossella Barresi, Toni Spagone, Paolo Bolla autore delle foto, Marco Novara moderatore e Laura Graziano writer, invitano il pubblico a scoprire i segreti del Porto di Savona Vado, attraverso le foto, visitando la mostra per carpire quello che normalmente non si può vedere, in quanto riservato agli addetti ai lavori. Il libro presentato, bilingue italiano/inglese, edito da Lisianthus Editore, è un approfondimento che oltre a trattare il lavoro della Compagnia Pippo Rebagliati anche attraverso i racconti e le esperienze dirette dei soci, abbraccia tutti i componenti del Porto di Savona Vado che ogni giorno lavorano per rendere grande questa realtà. I testi puntuali ripercorrono la storia del porto nei secoli.



Savona News

Savona, Vado

Pressing degli Industriali savonesi sulla giunta Toti: "Sul tavolo infrastrutture, Aurelia bis e cantieri"

Con la Regione un confronto sui programmi per la provincia. Berlangieri: "Non è più il tempo di chiedersi cosa serve ma di fare"

Mantenere le promesse su un tema segnante per lo sviluppo futuro del savonese come quello delle infrastrutture per dimostrare che l'attenzione sulla nostra provincia è alta e la Regione vicina alle esigenze del territorio. Su questa richiesta di impegno si sono confrontati nel pomeriggio di ieri (15 novembre, ndr) l'Unione Industriali Savonesi e il presidente Giovanni Toti, innanzitutto cercando di capire come si stia procedendo sull'attuazione di alcuni interventi considerati strategici per la provincia. Pur a prescindere da quella "mancanza di rappresentatività" che il territorio lamenta da tempo sulle sedie della Giunta regionale, non senza un retrogusto amaro in bocca dopo avervi visto sfumare l'approdo del sindaco di Stellanello, Claudio Cavallo, papabile a sostituire l'assessore uscente Berrino. Un incontro definito ai nostri microfoni dal numero uno della Confindustria savonese Angelo Berlangieri "proficuo e costruttivo" sul cui tavolo il piatto forte è stato il percorso svolto e da svolgere per il completamento dell'Aurelia bis secondo gli ultimi progetti presentati proprio nella sede savonese di Uisv. "Sulla rappresentatività serve forse anche un discorso interno al savonese ma ormai è inutile discuterne, le scelte sono già state fatte - esordisce Berlangieri - Ciò che a noi interessa, e pensiamo possa essere utile a un territorio, è dargli contezza delle sue esigenze facendo capire con atti concreti che l'importanza è data non da chi siede in giunta ma da ciò che la giunta fa per esso". E al momento, il primo gesto per cui il mondo imprenditoriale savonese chiede contezza all'ente regionale, interlocutore il più diretto possibile tra e il Governo è quello, come detto, dell'infrastruttura pensata e progettata per risolvere i problemi del traffico pesante tra **porto** e rete viaria su gomma: "Abbiamo chiesto di mantenere gli impegni assunti anche dal commissario - spiega Berlangieri - ci è stato detto che la gara per la procedura di affidamento dei lavori si è conclusa, anche con una limatura dei prezzi in base ai costi più recenti, e a breve si dovrebbe ripartire col cantiere per concludere il primo lotto. Il sollecito affinché i lavori procedano in tempi rapidi è stato ovviamente anche per il Ministero con la Regione come tramite". Da qui inevitabile affrontare il tema del Priimt che racchiude questa e altre opere, e per il quale il mondo dell'industria savonese, dopo le schermaglie politiche dei giorni scorsi, chiede una definizione concreta e ragionevole. "Da parte della presidenza c'è stata una costruttiva apertura - continua Berlangieri - ora servirà attendere i tempi tecnici per fare in modo che vengano inserite quelle infrastrutture necessarie ma dimenticate nel tempo, come la nuova darsena del **porto** di Savona per aumentare gli spazi a terra dedicati alle attività dei terminalisti, oggi contratte, e fondamentale per lo sviluppo. Verranno riaperti i termini per arrivare a un'approvazione per inserirvi



Savona News

Savona, Vado

queste opere". L' invito quindi ora non può che essere ad applicare una visione pragmatica per superare queste "sviste": "Non è più questo il tempo di starci a raccontare cosa serve, serve fare le cose. Cominciamo da quelle più semplici come l' Aurelia bis e questo primo lotto per cui manca poco a raggiungerne il completamento" chiosa il presidente Berlangieri.

Diga di Genova, accolto dal governo l' odg di Lorenzo Basso per realizzazione nei tempi

«Grande preoccupazione solleva la richiesta di sospensiva contenuta nel ricorso del consorzio Eteria»

In sede di esame del decreto legge Aiuti ter è stato accolto dal governo un Ordine del Giorno del senatore ligure del Partito Democratico Lorenzo Basso, vicepresidente della commissione Ambiente, trasporti e Innovazione tecnologica del Senato, che impegna il governo ad adottare tutte le iniziative necessarie per garantire che la Nuova Diga di Genova venga realizzata nei tempi previsti, con l' utilizzo dei fondi già stanziati del Pnrr. «Il progetto individuato dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale per la Diga di Genova nel tempo ha destato più di una critica da parte di esperti del settore e ora, dopo diversi incidenti di percorso, grande preoccupazione solleva la richiesta di sospensiva contenuta nel ricorso del consorzio Eteria. Unendomi ai timori espressi dai sindacati, che hanno denunciato come il blocco dell' opera rischierebbe di far perdere 1000 posti di lavoro all' anno solo nel settore edile, con questo ordine del giorno collegato al dl AiutiTer, e che è stato accolto - spiega il senatore ligure del Pd Lorenzo Basso - abbiamo impegnato il governo ad adottare tutte le iniziative necessarie per garantire la sua realizzazione nei tempi indicati, considerando che fa parte delle 10 opere prioritarie per cui è prevista la procedura accelerata». La diga è l' opera più importante contenuta nel Pnrr con un costo per la realizzazione del progetto stimato intorno a 1 miliardo e 300 milioni di euro, finanziati con il fondo complementare legato al Pnrr e con risorse della Bei. LASCIA UNA RISPOSTA



Genova Today

Genova, Voltri

Caos traffico sulla rotonda tra Guido Rossa e via San Giovanni D'Acri: perché la zona si intasa sempre

Ceraudo (M5s) punta il dito contro il traffico paralizzato che penalizza cittadini e lavoratori, l'inquinamento e la sicurezza

Caos traffico e auto inchiodate: è la situazione in cui spesso si vengono a trovare automobilisti e guidatori di camion sulla rotonda che interseca via San Giovanni D'Acri con la Guido Rossa, a Cornigliano. La causa sono i mezzi pesanti che passano per entrare e uscire dai terminal Erzelli e Messina, ma l'ingorgo blocca anche gli automobilisti e intasa il traffico in zona, specie in alcune ore del giorno. Come fare? A chiedere lumi in Aula Rossa è il consigliere Fabio Ceraudo, M5s, ma la questione non è di facile risoluzione: "In alcuni orari - spiega Ceraudo - si intasa tutto per colpa di questa problematica, la Guido Rossa, la Superba, la viabilità ordinaria. La situazione si è aggravata ulteriormente da quando è stata chiusa l'intersezione che apriva direttamente il passaggio al terminal Erzelli. Questa situazione va risolta, c'è anche l'uscita degli stabilimenti di Acciaierie d'Italia e di Ansaldo, dove i dipendenti ogni volta si trovano incolonnati per mezz'ora o tre quarti d'ora, lavorando a turno hanno una timbratura e devono arrivare in orario. In più i mezzi pesanti creano disagi enormi anche dal punto di vista dell'inquinamento". Quali possibili soluzioni "So che verranno costruite opere per alleggerire questa situazione - conclude Ceraudo - ma a oggi bisogna trovare soluzioni veloci: o si va in attesa del tunnel subportuale o delle altre opere che potranno alleggerire la situazione, creando un 'polmone' per i mezzi pesanti nell'area Spinelli, in modo che non rimangano incolonnati nella rotonda, o che si riapra l'arteria che era stata chiusa, magari controllandola con la polizia locale". "Il sistema viario va in crisi in quella zona, è evidente - ha spiegato l'assessore alla Viabilità Matteo Campora - in itinere ci sono opere che in futuro permetteranno di migliorare la soluzione e dare ossigeno al porto come terzo valico e nodo ferroviario". Soluzioni però che si concretizzeranno solo nel lungo periodo. "In questo momento - continua Campora - il Comune può cercare di regolare il traffico attraverso la presenza della polizia locale ma è prevista anche la realizzazione di una zona in cui i camion possano sostare. Nell'immediato comunque l'unica cosa che si può fare è cercare di regolamentare l'afflusso alla rotonda con la polizia locale. Guardando avanti, con la realizzazione delle infrastrutture sarà possibile dare una soluzione definitiva, questo pur sapendo che in alcuni casi abbiamo avuto problemi che hanno riguardato anche gli impalcati sui quali non si può passare sopra un certo tonnellaggio. Anche questo elemento ha creato difficoltà nell'afflusso alla zona della Marina di Sestri. Queste strutture non sono del Comune ma di **Autorità portuale**, ma stiamo portando avanti un lavoro insieme per eliminare queste criticità e utilizzare i fondi che stanno arrivando per dare una soluzione definitiva agli accessi e alle uscite del porto". "Non è possibile impiegare sempre la polizia locale però - replica Ceraudo



Genova Today

Genova, Voltri

- chiedo di pensare a un' altra soluzione in tempi brevi".

Diga Genova: il CdS accoglie l'appello dell'AdSp. Istruttoria da rifare

GENOVA Nuovo ribaltone a sorpresa per quanto concerne il progetto della nuova diga foranea di Genova. Il Consiglio di Stato ha emesso infatti una sentenza che riforma almeno parzialmente la decisione con cui, in primo grado, il Tar della Liguria aveva annullato l'affidamento al Rina della direzione dei lavori. Il Cds ha accolto il ricorso in appello dell'Autorità portuale di Genova contro Progetti Europa e Global (Peg) che aveva ottenuto lo stop all'affidamento al Rina per la parte di Project management, Direzione lavori, Controllo qualità e Coordinamento della sicurezza per la nuova diga foranea. Anche se, in parallelo, ha accolto in parte anche gli appelli incidentali di Rina e di Peg. La sentenza indica l'obbligo dell'Autorità di sistema di rinnovare l'istruttoria relativa al possesso in capo all'aggiudicataria del requisito del contratto di punta. Il ricorso in appello era stato proposto dalla stessa **AdSp**

MLO contro la sentenza del Tribunale amministrativo regionale per la Liguria.

Diga Genova: CdS su direzione lavori, rifare istruttoria
<https://t.co/kn6HhwuOHn> ANSA Liguria (@ansa_liguria) November 15, 2022

Accogliamo con soddisfazione la decisione del Consiglio di Stato che

riconosce che RINA Consulting ha dimostrato di possedere il requisito di fatturato nel settore attinente le attività in gara. Siamo lieti di vedere riconosciuta, inoltre, l'insussistenza di un conflitto di interessi nello svolgimento delle attività da parte di RINA, vista anche la governance che regola le varie attività delle società operative del gruppo. Siamo pronti a collaborare con l'amministrazione ai fini del completamento della procedura di gara secondo quanto previsto dal Consiglio di Stato. Come in passato, la nostra priorità è lavorare, supportando la Stazione Appaltante, su un progetto individuato dal PNRR come strategico e quindi importante non solo per la città di Genova, ma per l'intero Paese è la posizione dell'organizzazione di classificazione e certificazione navale. L'appello era stato proposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. La stessa Authority fa chiarezza: Con l'odierna sentenza che annulla quella di primo grado emessa dal Tar Liguria sul ricorso presentato dal secondo classificato Progetti Europa & Global Spa il massimo organo di giustizia amministrativa ha confermata la validità e correttezza delle verifiche effettuate dall'Autorità di sistema Portuale rispetto al requisito del fatturato globale per servizi analoghi richiesto dalla gara. In particolare, si legge nella sentenza che l'Autorità aveva ben presente che, ai sensi dell'allegato XVII al d.lgs. n. 50 del 2016, per la comprova dei requisiti di capacità economico-finanziaria, con riferimento al cosiddetto fatturato globale e quello specifico, tra i documenti utilizzabili è ricompresa la presentazione dei bilanci o di estratti di bilancio, qualora la pubblicazione del bilancio sia obbligatoria in base alla legislazione del paese di stabilimento dell'operatore economico. Il Collegio ha inoltre stabilito, in conformità a quanto previsto in sede di gara, che l'**Adsp**



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

rinnovi l'istruttoria relativa al solo possesso in capo all'aggiudicataria del requisito del contratto di punta, attività che sarà immediatamente svolta dagli uffici dell'Ente.

Ricorso diga, Scarrone (Cetena): "Troppa conflittualità, tempi già stretti"

di Elisabetta Biancalani

GENOVA - "Un punto nodale del PNRR, nei confronti di Genova: se non riusciamo o faticiamo a realizzare quell' opera avremo grossi problemi" tuona a margine di "Terrazza incontra Paolo Emilio Signorini", il presidente della Camera di Commercio di Genova, Luigi Attanasio . Nelle ore che precedono la decisione del Tar (venerdì) sul ricorso presentato dal consorzio Eteria contro l' aggiudicazione dei lavori della diga alla cordata We Build-Fincantieri-Fincosit e Sidra, si moltiplicano gli auspici affinché l' opera si faccia al più presto. Sandro Scarrone, presidente del Cetena , centro di studi e consulenza navale - io non entro negli aspetti legali del contenzioso che è in piedi adesso, ma certamente una delle caratteristiche del nostro sistema, che rende ancora più complicata la vita di coloro che devono decidere, è questa continua conflittualità legale. Non possiamo permetterci ulteriori ritardi , la diga è un' opera fondamentale che cambierà il volto del nostro porto e quindi della nostra città e quindi dalla Liguria. I tempi già sono stretti, i quattro anni di cui si parla per la realizzazione sono stretti. Se andiamo a perdere ancora degli altri mesi siamo... non dico rovinati perché non è vero, ma rischiamo di arrivare sempre in ritardo rispetto ad altre realtà quindi andiamo avanti, per piacere".



Salvini: "A Edoardo Rixi la delega al mare e ai porti"

L'annuncio alla cerimonia di presentazione della nuova Msc a Monfalcone

di Matteo Cantile : lo ha annunciato il ministro Matteo Salvini che ha parlato durante la cerimonia di consegna della nave Msc Seascape, avvenuta nella sede di Monfalcone di Fincantieri. "Assegnerò la delega a Rixi nella giornata di lunedì - ha aggiunto Salvini - è un uomo di mare, genovese, e ha le idee chiare". Il ministro delle Infrastrutture ha parlato a una platea nella quale, tra gli altri, sedeva il presidente di Msc Gianluigi Aponte , proprietario della più importante compagnia marittima privata del mondo con pesanti investimenti sulla Liguria: in regione Msc gestisce in concessione il terminal Bettolo, detiene la maggioranza delle quote della stazione Marittima di **Genova**, fa parte della cordata che sta lavorando alla costruzione del nuovo terminal crociere della Spezia, è socio di minoranza del Gruppo Messina e ha recentemente rilevato, con un investimento da un miliardo di Euro, la società Rimorchiatori Riuniti, che gestisce il servizio di rimorchio delle navi nel **porto di Genova**. Tra i diversi dossier del Mit, quello della portualità è uno dei principali per gli interessi della Liguria : nella nostra regione sono presenti porti chiave per l' economia nazionale; **Genova** è il principale scalo del Paese, La Spezia è uno dei più importanti per il traffico containerizzato. Le due Autorità di Sistema portuale, poi, costituiscono il principale polo crocieristico d' Italia, grazie ai terminal di **Genova**, La Spezia e Savona che, a regime, trasportano circa tre milioni di crocieristi. Sul fronte delle infrastrutture, poi, sono collegate alla portualità le principali opere in cantiere, già avviate o in fase di realizzazione : dalla Diga di **Genova**, uno dei cantieri più costosi e complessi d' Italia, al Terzo Valico (infrastruttura ad alta capacità pensata proprio per l' intermodalità logistica), dalla viabilità portuale ai tanti interventi sulla ferrovia, è proprio la connessione tra porti e mercati uno dei temi principali. Ma Rixi è al lavoro anche sulle altre partite che attendono risposte : tra le altre, le istanze delle aziende di trasporto pubblico locale falcidiate dalla crisi generata dal Covid. A questi si è rivolto il viceministro durante il forum di Asstra Sicilia (associazione delle aziende di trasporto di proprietà pubblica): "Siamo consci del fatto che l' ultimo governo abbia lasciato inevase le domande di contributi indirizzate alle Regioni e, di conseguenza, a Comuni e aziende. Per noi è fondamentale trovare una soluzione in questa Finanziaria per dare prospettive alle imprese, con uno sviluppo sostenibile puntellato dal consolidamento degli investimenti sul trasporto pubblico di massa. Fughe in avanti senza conoscere le necessità del comparto rischiano di compromettere l' intero sistema industriale e dei trasporti. Per questo - ha aggiunto - stiamo valutando una deroga su alcuni termini ai veicoli diesel, soprattutto Euro2 ed Euro3, al fine di consentire alle aziende il rinnovo del parco mezzi in modo più adeguato".



Diga, Basso impegna il Governo a rispettare tempi e finanziamenti

A preoccupare è il ricorso presentato dal Consorzio che ha perso la gara per l' assegnazione dei lavori: il rischio è che si allunghino i tempi e si perdano i finanziamenti del Pnrr

di Davide Lentini ROMA - Un impegno concreto del Governo "affinché adotti tutte le iniziative necessarie per garantire che la nuova Diga forenea del porto di **Genova** venga realizzata nei tempi previsti, con l' utilizzo dei fondi del Pnrr già stanziati", sarà inserito nel decreto Aiuti ter. Lo ha richiesto con un ordine del giorno il senatore ligure Lorenzo Basso, del Pd , vicepresidente della commissione lavori pubblici e comunicazioni, dopo che a causa del ricorso presentato dal consorzio che ha perso la gara per l' assegnazione dei lavori, c' è il rischio che i tempi si allunghino e i finanziamenti vadano persi. "La Diga - spiega Basso - è l' opera più importante contenuta nel Pnrr, finanziata con il fondo complementare legato al Pnrr e con risorse della Bei, e trasformerà **Genova** in uno degli hub commerciali più importanti d' Europa, in grado di superare il target dei 5 milioni di Teu di capacità. Il costo stimato complessivo per la realizzazione del progetto è di circa 1 miliardo e 300 milioni e l' inizio dei lavori è stato inizialmente previsto per il gennaio del 2023, con termine a dicembre 2026. Ora però, dopo l' annullamento della gara da 20 milioni di euro per il coordinamento progettuale e la direzione dei lavori, desta grande preoccupazione la richiesta di sospensiva contenuta nel ricorso del consorzio Eteria, anche perché sul futuro dell' opera gravano altre azioni legali". "Anche i sindacati - continua Basso - non nascondono i loro timori perché con il blocco dell' opera si rischia di perdere 1000 posti di lavoro all' anno solo nel settore edile. Di fronte alla grande attesa per l' udienza del Tar del 18 novembre, con la speranza che già in quella sede si possa avere una pronuncia sulla diga, abbiamo impegnato il Governo ad adottare tutte le iniziative necessarie per garantire la sua realizzazione, che fa parte delle 10 opere prioritarie per cui è prevista la procedura accelerata".



Diga, Toti: "Pronti a costituirci in giudizio"

Il commento del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti a margine di un incontro pubblico al salone Orientamenti, a proposito dell' udienza al Tar del 18 novembre per il ricorso presentato dalla cordata esclusa dall' appalto

di Aurora Bottino Nelle ore che precedono la decisione del Tar (venerdì) sul ricorso presentato dal consorzio Eteria contro l' aggiudicazione dei lavori della diga alla cordata We Build-Fincantieri-Fincosit e Sidra , si moltiplicano gli auspici affinché l' opera si faccia al più presto. "Per la nuova diga del porto di Genova la Regione Liguria si sta muovendo costituendosi anche in giudizio, perché siamo tra i finanziatori dell' opera con una cifra ragguardevole di 50 milioni. Speriamo che arrivi al più presto la pronuncia del Tar ", ha commentato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti a margine di un incontro pubblico al salone Orientamenti, a proposito dell' udienza al Tar del 18 novembre per il ricorso presentato dalla cordata esclusa dall' appalto, il consorzio Eteria (Itinera-Gavio e Vianini Lavori-Caltagirone) con la spagnola Acciona L' **autorità portuale** ha deciso di assegnare l' incarico a Webuild-Fincantieri Infrastructure. "È un appalto complesso tra i più importanti che si stanno svolgendo al momento in Italia, quindi è immaginabile che vi sia qualche imprevisto e qualche curva nel percorso, ma contiamo di arrivare alla consegna dell' opera e all' inizio dei lavori nel più breve tempo possibile", aggiunge Toti. Oltre che dalla Regione le assicurazioni sono arrivate anche dal presidente del porto di Genova, Paolo Emilio Signorini, che durante "Terrazza incontra" a Terrazza Colombo ha parlato per la prima volta, nei termini che gli sono consentiti in questa situazione, delle conseguenze del ricorso al Tar presentato dal consorzio Eteria. "Opere di queste dimensioni sono spesso oggetto di contenziosi multipli, quindi è difficile dire se l' udienza del Tar di venerdì sarà decisiva. Fare grandi opere è un' avventura in Italia, il rischio protrarsi all' infinito dei tempi c' è e c' è sempre stato. Di converso, io credo che quando si lavora seriamente, come accaduto a Genova, è difficile che un lavoro vada perso. Contiamo di cantierizzare a dicembre le opere propedeutiche. Questo capitale resterà e, comunque vada, la diga si farà".



Shipping Italy

Genova, Voltri

I traffici dei porti di Genova e Savona sono tornati ai livelli del 2019

Il traffico complessivo alla fine del terzo trimestre è in linea con quello pre pandemico, ma il capoluogo decresece lievemente a favore dello scalo ponentino

di Redazione SHIPPING ITALY 16 Novembre 2022 Il trend del primo semestre ha trovato conferma anche nei dati di traffico dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale relativi ai primi nove mesi del 2022; Genova e **Savona-Vado** sono tornate nel complesso, quanto alle merci, ai livelli pre pandemici del 2019: 51,09 milioni di tonnellate contro 51,07 milioni (+0,05%). Differenti però le dinamiche nei due scali. Quello del capoluogo ha perso circa 1,6 milioni di tonnellate, grossomodo quanto ha guadagnato **Savona-Vado**. Sul fronte merceologico i container con 20,4 milioni di tonnellate contro 19,1 sono in crescita del 6,7% rispetto a tre anni fa, ma la differenza è ascrivibile tutto allo scalo ponentino (dove ha nel frattempo iniziato a operare il terminal **Vado Gateway**), dato che a Genova si registrano oltre 500mila tonnellate in meno (malgrado l' avvio del nuovo Terminal Bettolo). Parallelamente crescono i Teu complessivi (2,1 milioni, pari al +4,7%), con Genova che perde il 2,5% e **Savona** che più che triplica quelli movimentati nei primi 9 mesi del 2019. Stabile (+0,1%) con 7,7 milioni di tonnellate a Genova il traffico convenzionale (merci varie), che a **Savona** invece con 3,3 milioni di tonnellate cresce di oltre l' 8%. Dinamica simile sull' altra merceologia da podio: gli olii minerali (10,4 milioni di tonnellate) a Genova sono sotto del 5,4%, mentre a **Savona** (con 4,9 milioni di tonnellate) crescono del 5,2% rispetto a tre anni fa. Genova a confronto dei primi tre trimestri 2019 perde anche mezzo milione di tonnellate (1,1 milione in tutto) sui traffici industriali, mentre vede crescere le rinfuse solide da 475 a 542mila tonnellate (**Savona** qui paga con 1,3 milioni di tonnellate uno scotto di circa 700mila tonnellate rispetto al pre-pandemia), le altre rinfuse liquide (668mila contro 616mila tonnellate), ma calare da 686mila a 554mila tonnellate il bunker e le provviste di bordo. Quanto ai passeggeri, la ripresa postpandemia è, con 3,39 milioni, significativa (+69,4% rispetto ai primi 9 mesi del 2021), ma ancora inferiore del 9,6% al dato pre-Covid. A Genova nei primi nove mesi dell' anno in corso sono transitati 1,9 milioni di passeggeri dei traghetti e 741mila crocieristi (rispettivamente -1,7% e -25,6% a confronto dei primi tre trimestri 2019), a **Savona** 463mila e 275mila (+58,1%, un dato imputabile presumibilmente alla nuova linea ro-pax fra **Savona** e Porto Torres, e -42,3%).



Shipping Italy

Genova, Voltri

Anche il presunto pantouflage di Rettighieri fra i motivi di ricorso sulla diga di Genova

Nella lista delle censure sollevate da Eteria e soci sull' aggiudicazione dell' appalto da 950 milioni di euro anche il passaggio a Webuild dal precedente incarico di responsabile dell' attuazione del programma straordinario dalle opere portuali genovesi di Andrea Moizo 16 Novembre 2022 Il ricorso originario della cordata guidata da Eteria, seconda classificata nella procedura di aggiudicazione dei lavori di realizzazione della nuova diga foranea di Genova, si amplia. La compagine che annovera anche la spagnola Acciona e Rcm Costruzioni, infatti, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, s' appresterebbe a depositare alcuni motivi aggiunti all' originario ricorso che ha già ottenuto il risultato di sospendere la firma del contratto fra la stazione appaltante (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale) e la cordata capitanata da Webuild, e che venerdì sarà oggetto di udienza sulla sospensiva tout court dell' aggiudicazione. Fra le nuove censure ci sarà la nomina di Marco Rettighieri, nel giugno 2021, a presidente del consiglio di amministrazione di Webuild Italia, la società cui nel luglio 2021 sono stati conferite tutte le attività, partecipazioni comprese, del gruppo in Italia. Rettighieri (nella foto con il Rup della diga Marco Vaccari) si era dimesso solo poche settimane prima dall' incarico di responsabile dell' attuazione del programma straordinario delle opere portuali ricevuto nel marzo 2019 dal presidente dell' Adsp Paolo Emilio Signorini a fronte di un compenso di 180mila euro annui. Il programma straordinario è la lista di opere la cui realizzazione il Decreto Genova autorizzò il commissario per la ricostruzione del Morandi Marco Bucci a delegare all' Adsp, a essa estendendo gli stessi poteri conferiti al sindaco di Genova per la costruzione del nuovo viadotto. L' opera capofila del programma è appunto la nuova diga foranea, in un secondo tempo inserita anche nelle opere Pnrr prioritarie, con la nomina di Signorini come commissario ad hoc. Rettighieri quindi supervisionò fra le altre cose tutte le fasi procedurali di aggiudicazione e sviluppo della progettazione preliminare dell' opera. Il tema del possibile conflitto di interesse (nella declinazione del cosiddetto pantouflage, cioè il passaggio dal vertice di un' amministrazione pubblica a un soggetto privato avente rapporti con tale amministrazione) era già emerso nel corso della procedura di aggiudicazione dei lavori del ribaltamento a mare. Webuild Italia vi aveva preso parte e di sua sponte, in sede di gara, aveva sottoposto all' Adsp alcuni argomenti a sostegno della tesi dell' insussistenza del conflitto di interessi. L' Adsp aveva abbozzato con una sorta di placet informale da parte del collegio di valutazione organizzato dall' Adsp (di cui faceva parte anche il professor Giovanni Besio, membro pure della commissione valutatrice per la diga) e la cosa, non essendo Webuild risultata vincitrice, era passata in cavalleria. Il gruppo edile tuttavia non deve essersi sentito sicuro di ripetere il tentativo, tanto che alla guida



Shipping Italy

Genova, Voltri

del consorzio candidatosi alla realizzazione della diga ha posto non Webuild Italia bensì la capogruppo Webuild Spa, presso cui Rettighieri non ha ruoli. Tuttavia, è la tesi dei ricorrenti, il conflitto si configurerebbe comunque, per il fatto che la struttura organizzativa della cordata vincitrice sarebbe composta quasi per intero da dipendenti di Webuild Italia o di società e consorzi ad essa conferiti (come Cociv o Iricav Due), a partire da Nicola Meister, amministratore delegato di Webuild Italia, che non a caso rappresentò la cordata nel giorno dell'aggiudicazione (in questa immagine è il secondo da sinistra accanto a Claudio Gemme e Giorgio Bellipanni di Fincantieri e Alessandro Mazzi di Fincosit). La censura su Rettighieri va ad aggiungersi a quelle sollevate col primo ricorso (fra cui ci sarebbe, oltre a molte delle possibili incongruenze evidenziate da SHIPPING ITALY, anche l'impossibilità per il progettista Ramboll di operare in Italia a seguito della Brexit). Fra ieri e oggi, intanto, anche l'Adsp e le altre amministrazioni resistenti e i controinteressati (la cordata Webuild) si sono costituite in giudizio, chiedendo e ottenendo dal Tar **ligure** "l'autorizzazione al deposito su supporti informatici (chiavette usb) della corposa produzione documentale", troppo cospicua da produrre su carta.

Citta della Spezia

La Spezia

Autobotti in Calata Malaspina: anche il terminal crociere è contrario. E c'è l'interesse di Canarbino, il gruppo di Spigas

Tre osservazioni e un'istanza concorrente. Si complica l'iter per la valutazione della richiesta di concessione di Calata Malaspina avanzata da Snam - Gnl Italia presso gli uffici dell' **Autorità** di **sistema portuale**. Alla chiusura dei termini per la presentazione, infatti, oltre alle attese opposizioni presentate dal Comune della Spezia, anche sulla scia del Consiglio comunale straordinario del 7 novembre scorso, ed i Legambiente e dell'associazione Posidonia, sono state depositate anche le osservazioni di Spezia e Carrara cruise terminal, la società partecipata da Royal Caribbean, Costa Crociere e Msc Cruises che gestisce l'accoglienza dei crocieristi e la struttura di Largo Fiorillo. Un voce certamente di primo piano nel panorama **portuale** e decisamente autorevole nell'ambito del primo bacino, di cui presto sarà concessionaria praticamente a tutto tondo. Ma c'è di più. Oltre alle osservazioni, sul finire della giornata di ieri, in Via del Molo è stato consegnato anche un plico di 150 pagine, a firma della società Canarbino, operante nel mercato dell'energia e che per gli spezzini suona più familiare con il marchio Spigas e con il nome di Aldo Sammartano, presidente di entrambe le imprese. Tra le novità, come detto, la posizione espressa da Spezia & Carrara cruise terminal: la società ha evidenziato prima di tutto come il Prp preveda, nella porzione di Calata Malaspina, lo svolgimento di funzioni di tipo commerciale o passeggeri e non di tipo industriale, come si prefigura invece con lo sbarco delle autocisterne cariche di Gnl provenienti dal rigassificatore di Panigaglia. Inoltre è stata segnalata l'inopportunità di collocare tra due terminal passeggeri, Molo Garibaldi sino al 2054 e il futuro molo crociere con tanto di stazione marittima, un'attività impattante come lo sbarco dei mezzi pesanti con chiatte a getto continuo, sottolineando come la viabilità **portuale** potrebbe risentire dell'intersezione tra i pullman turistici e le autobotti. Infine Scct ha ricordato di aver manifestato interesse in tempi non sospetti per la concessione per uno dei moli galleggianti presenti in Calata Malaspina per l'ormeggio dei battelli del Consorzio Navigazione Golfo dei Poeti e l'imbarco dei crocieristi a poche decine di metri dal punto di attracco delle loro navi. Una contrarietà su tutta la linea, che affonda le radici anche nell'interesse verso Calata Malaspina da parte della stessa società che rappresenta il mercato crocieristico in città. Ma quella banchina, è evidente, fa gola anche ad altri. Lo dimostra l'istanza concorrente depositata ieri da Canarbino, proprietaria del marchio Spigas, ma anche, e soprattutto, del 30,7 per cento delle quote di X3Energy, società specializzata nella fornitura di servizi per efficienza energetica e gas per autotrazione, proprio il comparto al quale è indirizzato il servizio di truck loading per il quale Snam ha chiesto asilo all'Adsp tra Calata Paita e Molo Garibaldi. Stando alle informazioni raccolte, in realtà, sarebbe stata proprio Canarbino a

Citta della Spezia

Autobotti in Calata Malaspina: anche il terminal crociere è contrario. E c'è l'interesse di Canarbino, il gruppo di Spigas



11/16/2022 15:38

Tre osservazioni e un'istanza concorrente. Si complica l'iter per la valutazione della richiesta di concessione di Calata Malaspina avanzata da Snam - Gnl Italia presso gli uffici dell' Autorità di sistema portuale. Alla chiusura dei termini per la presentazione, infatti, oltre alle attese opposizioni presentate dal Comune della Spezia, anche sulla scia del Consiglio comunale straordinario del 7 novembre scorso, ed i Legambiente e dell'associazione Posidonia, sono state depositate anche le osservazioni di Spezia e Carrara cruise terminal, la società partecipata da Royal Caribbean, Costa Crociere e Msc Cruises che gestisce l'accoglienza dei crocieristi e la struttura di Largo Fiorillo. Un voce certamente di primo piano nel panorama portuale e decisamente autorevole nell'ambito del primo bacino, di cui presto sarà concessionaria praticamente a tutto tondo. Ma c'è di più. Oltre alle osservazioni, sul finire della giornata di ieri, in Via del Molo è stato consegnato anche un plico di 150 pagine, a firma della società Canarbino, operante nel mercato dell'energia e che per gli spezzini suona più familiare con il marchio Spigas e con il nome di Aldo Sammartano, presidente di entrambe le imprese. Tra le novità, come detto, la posizione espressa da Spezia & Carrara cruise terminal: la società ha evidenziato prima di tutto come il Prp preveda, nella porzione di Calata Malaspina, lo svolgimento di funzioni di tipo commerciale o passeggeri e non di tipo industriale, come si prefigura invece con lo sbarco delle autocisterne cariche di Gnl

Citta della Spezia

La Spezia

ipotizzare per prima il trasporto del Gnl verso gli hub energetici del Nord Italia dedicati a rifornire i mezzi pesanti a Gnl. La società di Sammartano, insieme a Snam e ad altri soggetti della portualità spezzina, aveva apparecchiato il tutto, prevedendo lo sbarco delle autocisterne in testa al Molo Fornelli, attualmente inutilizzato. Ma Lsct e Snam non hanno trovato l' accordo economico per l' utilizzo dell' accosto e il banco è saltato. La società che gestisce l' impianto di Panigaglia, però, ha deciso di portare avanti il progetto in solitaria e di puntare su Calata Malaspina. Una mossa che ha fatto scattare immediate contromisure, capaci di complicare non poco la conclusione dell' iter previsto.

Cronaca di Ravenna

Ravenna

Sanità, servizi sociali, scuole, porto, sport: ecco come verranno spesi 240 milioni del Pnrr

Presentati i progetti finanziati con i fondi legati al post pandemia

16 novembre 2022 - Sociale e salute, cultura, turismo e natura, scuola, sport, giovani, diritti, digitale, porto e mobilità sono i grandi temi al **centro** dei progetti che saranno realizzati a Ravenna per la crescita e lo sviluppo sostenibile dell'intera comunità da qui ai prossimi anni nell'ambito del NextGeneration EU - Italia Domani, con fondi Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) e Pnc (Piano nazionale per gli investimenti complementari). Come noto, il NextGeneration EU è il piano europeo destinato a sostenere gli stati dell'Unione colpiti dalla pandemia da Covid 19 attraverso riforme e fondi dedicati. Il Comune di Ravenna ha colto la straordinaria opportunità rappresentata dalla possibilità di attingere ai finanziamenti del Pnrr e del Pnc partecipando con candidature a tutti i bandi che nel 2021/22 sono stati aperti ai Comuni nell'ambito del Piano. Grazie a tale attività il Comune si è aggiudicato oltre 60 milioni di euro, per una cinquantina di interventi. Il tutto nell'ambito di uno strategico gioco di squadra, che ha visto altri importanti soggetti istituzionali - Regione Emilia-Romagna, **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale**, Azienda unità sanitaria locale della Romagna, Parco del Delta del Po, la Provincia, gli altri Comuni della Provincia, Acer, le realtà culturali e le scuole del territorio - candidare altri significativi progetti, arrivando così il territorio comunale a beneficiare di risorse per circa 280 milioni per progettualità di interesse pubblico. Le progettualità si articolano sulle cinque missioni individuate da Italia Domani e concorrono a perseguire una visione di città sostenibile, inclusiva e competitiva. Scarica l'allegato © copyright la Cronaca di Ravenna.

Cronaca di Ravenna

Sanità, servizi sociali, scuole, porto, sport: ecco come verranno spesi 240 milioni del Pnrr

Presentati i progetti finanziati con i fondi legati al post pandemia



11/16/2022 21:46

16 novembre 2022 - Sociale e salute, cultura, turismo e natura, scuola, sport, giovani, diritti, digitale, porto e mobilità sono i grandi temi al centro dei progetti che saranno realizzati a Ravenna per la crescita e lo sviluppo sostenibile dell'intera comunità da qui ai prossimi anni nell'ambito del NextGeneration EU - Italia Domani, con fondi Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) e Pnc (Piano nazionale per gli investimenti complementari). Come noto, il NextGeneration EU è il piano europeo destinato a sostenere gli stati dell'Unione colpiti dalla pandemia da Covid 19 attraverso riforme e fondi dedicati. Il Comune di Ravenna ha colto la straordinaria opportunità rappresentata dalla possibilità di attingere ai finanziamenti del Pnrr e del Pnc partecipando con candidature a tutti i bandi che nel 2021/22 sono stati aperti ai Comuni nell'ambito del Piano. Grazie a tale attività il Comune si è aggiudicato oltre 60 milioni di euro, per una cinquantina di interventi. Il tutto nell'ambito di uno strategico gioco di squadra, che ha visto altri importanti soggetti istituzionali - Regione Emilia-Romagna, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, Azienda unità sanitaria locale della Romagna, Parco del Delta del Po, la Provincia, gli altri Comuni della Provincia, Acer, le realtà culturali e le scuole del territorio - candidare altri significativi progetti, arrivando così il territorio comunale a beneficiare di risorse per circa 280 milioni per progettualità di interesse pubblico. Le progettualità si articolano sulle cinque missioni

Transizione energetica, anche la viceministra Gava a Ravenna per il convegno dedicato all'estrazione di gas naturale

L' Autorità Portuale di Ravenna ospita il convegno al quale parteciperanno il sindaco De Pascale, l' assessore regionale Colla e la viceministra Gava

"L' estrazione di gas nazionale destinato ai settori gasivori può rappresentare una prima risposta, di natura strutturale, alla crisi energetica che stiamo attraversando". Questo è il punto di partenza del convegno organizzato per venerdì 18 novembre presso l' **Autorità Portuale** di Ravenna, (via Antico Squero 31), durante il quale verrà presentato uno studio condotto da Confindustria assieme a Nomisma Energia. Al convegno, intitolato "Il gas nazionale risorsa necessaria per indipendenza e transizione energetica. Il caso della ceramica", parteciperanno rappresentanti istituzionali di Confindustria, ENI, Snam Rete Gas e delle organizzazioni sindacali. Il convegno sarà introdotto dal sindaco di Ravenna Michele de Pascale e dal presidente di **Autorità Portuale** Daniele Rossi. Al termine dei vari interventi istituzionali ci saranno le conclusioni affidate all' assessore regionale Vincenzo Colla e alla viceministra all' Ambiente e sicurezza energetica Vannia Gava.



Dalle nuove scuole al Bike Park e al Porto, dai nuovi musei alla Casa della Salute in Darsena: 60 milioni dal Pnrr per 'rivoluzionare' Ravenna

Il Comune di Ravenna ha colto l'opportunità rappresentata dalla possibilità di attingere ai finanziamenti del Pnrr e del Pnc partecipando con candidature a tutti i bandi che nel 2021/22 sono stati aperti ai Comuni nell'ambito del Piano, aggiudicandosi oltre 60 milioni di euro per una cinquantina di interventi

Sociale e salute, cultura, turismo e natura, scuola, sport, giovani, diritti, digitale, porto e mobilità : sono i grandi temi al centro dei progetti che saranno realizzati a Ravenna per la crescita e lo sviluppo sostenibile dell'intera comunità da qui ai prossimi anni nell'ambito del "Nextgeneration EU - Italia Domani" - il piano europeo destinato a sostenere gli stati dell'Unione colpiti dalla pandemia da Covid attraverso riforme e fondi dedicati - con fondi Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) e Pnc (Piano nazionale per gli investimenti complementari). I progetti mercoledì sera sono stati presentati alla cittadinanza nella cornice del Teatro Alighieri. Il Comune di Ravenna ha colto la straordinaria opportunità rappresentata dalla possibilità di attingere ai finanziamenti del Pnrr e del Pnc partecipando con candidature a tutti i bandi che nel 2021/22 sono stati aperti ai Comuni nell'ambito del Piano. Grazie a tale attività il Comune si è aggiudicato oltre 60 milioni di euro, per una cinquantina di interventi. Il tutto nell'ambito di uno strategico gioco di squadra, che ha visto altri importanti soggetti istituzionali - Regione Emilia-Romagna, **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale, Azienda unità sanitaria locale della Romagna, Parco del Delta del Po, la Provincia, gli altri Comuni della Provincia, Acer, le realtà culturali e le scuole del territorio - candidare altri significativi progetti, arrivando così il territorio comunale a beneficiare di risorse per circa 280 milioni per progettualità di interesse pubblico. Le progettualità si articolano sulle cinque missioni individuate da Italia Domani e concorrono a perseguire una visione di città sostenibile, inclusiva e competitiva. "Il NextGeneration EU - dichiara il sindaco Michele de Pascale - rappresenta un'importante opportunità per poter conseguire gli obiettivi che ci siamo posti e un'occasione unica per garantire al nostro territorio quel salto di qualità necessario per proiettarsi nel futuro. In questa direzione l'intera nostra comunità ha dimostrato una capacità progettuale e di visione non indifferente, confermando la lungimiranza che ha caratterizzato le politiche e gli investimenti che a partire dal dopoguerra l'hanno proiettata tra le realtà più all'avanguardia in ambito economico, culturale e sociale. Gli investimenti che saranno messi in campo grazie alle risorse del Pnrr riguardano svariati ambiti: servizi di cura e di attenzione alle fragilità; impegno verso giovani e famiglie attraverso un **sistema** scolastico che si rinnova con interventi di edilizia scolastica e progetti di didattica innovativa; interventi dedicati alla valorizzazione di spazi naturali, sportivi e culturali per renderli sempre più accessibili e accoglienti; numerose azioni dedicate alla



Ravenna Today

Ravenna

sostenibilità, all'efficientamento energetico e alla mobilità sostenibile. C'è una sovrapposizione fortissima fra i bandi che il nostro territorio si è aggiudicato e gli atti di programmazione e di indirizzo che c'era prima del Pnrr: la gran parte degli investimenti finanziati erano già contenuti nei programmi elettorali e negli strumenti di pianificazione pluriennali e territoriali, non ci siamo inventati progetti che non servivano pur di portarci a casa un investimento. Siamo riusciti a vedere finanziati i progetti strategici e centrali che avevamo pianificato". Per cercare di evitare infiltrazioni mafiose, viste le "cifre da capogiro", è stato sottoscritto un protocollo con la Guardia di Finanza che aiuterà il Comune nella gestione di queste importanti risorse, sulle quali pesano anche i rincari degli ultimi mesi: "In questo periodo i prezzi delle materie prime stanno subendo notevoli aumenti - ha detto de Pascale - Potrà quindi succedere che i preventivi delle spese necessarie per realizzare i progetti che ci siamo prefissati siano da rivedere, ma sicuramente come enti locali e come comunità faremo tutto quello che sarà necessario, sia sollecitando azioni del Parlamento, del Governo e delle istituzioni europee, che intervenendo direttamente, per portare a termine tutte queste indispensabili opere. Probabilmente l'Unione Europea dovrà integrare le cifre o fare revisione di qualche tempistica, ma questa è un'occasione irripetibile e abbiamo il dovere di realizzare quei progetti. Sono opportunità che non possiamo perdere". "Quella di Ravenna è una performance straordinaria - ha aggiunto l'assessore regionale Andrea Corsini - e lo dobbiamo alle scelte politiche e alla professionalità dei tecnici che hanno presentato progetti in grado di intercettare importanti risorse. Sul sito della Regione abbiamo aperto da poco un portale che informa in tempo reale sull'evoluzione dei progetti del Pnrr, divisi Comune per Comune". L'ELENCO DEI PROGETTI Sociale e salute Tra le azioni che si potranno mettere in campo sul versante del sostegno ai più fragili si ricordano l'incremento dei servizi di alloggio temporaneo in emergenza, ma anche i percorsi di accompagnamento per persone con disabilità e per l'autonomia degli anziani non autosufficienti, nonché il rafforzamento dei servizi domiciliari. Oltre a ciò, arriveranno risorse per la riqualificazione dell'Edilizia residenziale pubblica. In particolare 2.460.000 euro saranno destinati alla realizzazione di mini-appartamenti attrezzati per anziani non autosufficienti nella ex scuola di San Michele; 1.800.000 euro per la realizzazione di nuovi spazi destinati all'housing temporaneo e a stazione di posta in zona Centro Iperbarico per le persone senza fissa dimora; infine, 1.430.000 euro per la realizzazione di appartamenti a Ravenna e a Russi per l'autonomia di persone con disabilità. Da sottolineare l'importanza del progetto della casa della comunità e ospedale di comunità in Darsena (di competenza dell'Ausl della Romagna): 11.227.494 euro per una struttura su tre piani da 35mila metri quadri nel parco Antica Milizia di via Cesarea, che avrà a disposizione 38 ambulatori medici, aree di diagnostica e 22 posti letto territoriali per le cure intermedie (i lavori inizieranno entro il primo semestre 2023).

Il Pnrr porta a Ravenna 60 milioni di interventi dal sociale al turismo, dalla cultura al porto

Sessanta milioni di euro per una cinquantina di interventi su sociale e salute, cultura, turismo e natura, scuola, sport, giovani, diritti, digitale, porto e mobilità. Sono questi i grandi temi al centro dei progetti che saranno realizzati a Ravenna per la crescita e lo sviluppo sostenibile dell'intera comunità da qui ai prossimi anni nell'ambito del Nextgeneration EU - Italia Domani, con fondi Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) e Pnc (Piano nazionale per gli investimenti complementari). Come noto, il NextGeneration EU è il piano europeo destinato a sostenere gli stati dell'Unione colpiti dalla pandemia da Covid 19 attraverso riforme e fondi dedicati. Il Comune di Ravenna ha colto la straordinaria opportunità rappresentata dalla possibilità di attingere ai finanziamenti del Pnrr e del Pnc partecipando con candidature a tutti i bandi che nel 2021/22 sono stati aperti ai Comuni nell'ambito del Piano. Grazie a tale attività il Comune si è aggiudicato oltre 60 milioni di euro, per una cinquantina di interventi. Il tutto nell'ambito di uno strategico gioco di squadra, che ha visto altri importanti soggetti istituzionali - Regione Emilia-Romagna, **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale, Azienda unità sanitaria locale della Romagna, Parco del Delta del Po, la Provincia, gli altri Comuni della Provincia, Acer, le realtà culturali e le scuole del territorio - candidare altri significativi progetti, arrivando così il territorio comunale a beneficiare di risorse per circa 280 milioni per progettualità di interesse pubblico. Le progettualità si articolano sulle cinque missioni individuate da Italia Domani e concorrono a perseguire una visione di città sostenibile, inclusiva e competitiva. "Il NextGeneration EU - dichiara il sindaco Michele de Pascale - rappresenta un'importante opportunità per poter conseguire gli obiettivi che ci siamo posti e un'occasione unica per garantire al nostro territorio quel salto di qualità necessario per proiettarsi nel futuro. In questa direzione l'intera nostra comunità ha dimostrato una capacità progettuale e di visione non indifferente, confermando la lungimiranza che ha caratterizzato le politiche e gli investimenti che a partire dal dopoguerra l'hanno proiettata tra le realtà più all'avanguardia in ambito economico, culturale e sociale. Gli investimenti che saranno messi in campo grazie alle risorse del Pnrr riguardano svariati ambiti: servizi di cura e di attenzione alle fragilità; impegno verso giovani e famiglie attraverso un **sistema** scolastico che si rinnova con interventi di edilizia scolastica e progetti di didattica innovativa; interventi dedicati alla valorizzazione di spazi naturali, sportivi e culturali per renderli sempre più accessibili e accoglienti; numerose azioni dedicate alla sostenibilità, all'efficientamento energetico e alla mobilità sostenibile. Come è purtroppo noto, in questo periodo i prezzi delle materie prime stanno subendo notevoli aumenti. Potrà quindi succedere che i preventivi delle spese necessarie per realizzare i progetti che ci siamo prefissati siano da rivedere,



Ravenna24Ore.it

Ravenna

ma sicuramente come enti locali e come comunità faremo tutto quello che sarà necessario, sia sollecitando azioni del Parlamento, del Governo e delle istituzioni europee, che intervenendo direttamente, per portare a termine tutte queste indispensabili opere". Questi, in sintesi, degli interventi riguardanti principalmente il territorio del comune di Ravenna.

SOCIALE E SALUTE Tra le azioni che si potranno mettere in campo sul versante del sostegno ai più fragili si ricordano l'incremento dei servizi di alloggio temporaneo in emergenza, ma anche i percorsi di accompagnamento per persone con disabilità e per l'autonomia degli anziani non autosufficienti, nonché il rafforzamento dei servizi domiciliari. Oltre a ciò, arriveranno risorse per la riqualificazione dell'Edilizia residenziale pubblica. Non da ultimo, è da sottolineare l'importanza del progetto della casa della comunità e ospedale di comunità in Darsena, di competenza dell'Ausl della Romagna.

SCUOLA L'ambito dell'edilizia scolastica sarà interessato da interventi di miglioramento sismico ed energetico (in parte già realizzati), da due nuove mense per le scuole primaria Rodari con la media Valgimigli e la primaria Pasini, due nuovi nidi, una nuova primaria a Ponte Nuovo (in sostituzione delle attuali primarie Ceci e Gulminelli). A questi interventi si sommano quelli in capo alla Provincia per Olivetti-Callegari, Morigia e Scientifico. E infine le risorse a disposizione direttamente degli istituti per programmi di contrasto alla dispersione scolastica, nuove aule-laboratorio e didattica innovativa.

TURISMO E NATURA Spicca l'operazione di rigenerazione territoriale con la realizzazione del Parco Marittimo in chiave di accessibilità sostenibile. Sempre nell'ambito della valorizzazione delle risorse naturali si lavorerà, nel contesto del Parco del Delta del Po, inserito nella lista dei grandi attrattori culturali del Paese, ad un ampio progetto di **sistema** che per Ravenna significa sistemazione dei percorsi e miglioramento della fruizione della pineta di San Vitale, delle Pialasse e dei Musei naturalistici (Ca' Aie di Classe e Palazzone di Sant'Alberto). Dal Pnrr, tramite la Regione Emilia-Romagna, arrivano poi importanti risorse per la realizzazione della Ciclovía adriatica (progetto di valorizzazione turistica su scala nazionale di collegamento tra Trieste e Santa Maria di Leuca) e ulteriori risorse per ciclabili nei lidi ravennati.

SPORT L'impiantistica sportiva sarà più innovativa, efficiente e inclusiva, con la realizzazione di interventi attesi da tempo: l'efficientamento energetico del Pala De André, la realizzazione del Bike Park all'interno dell'ex ippodromo e la nuova piscina comunale.

CULTURA Oltre agli interventi già citati per quanto riguarda i musei a carattere naturalistico, si interverrà sui tre teatri cittadini - Alighieri, Rasi e Almagià - che verranno riqualificati dal punto di vista dell'efficienza energetica. È stato possibile candidare questi interventi grazie al gioco di squadra con Ravenna Manifestazioni e Ravenna Teatro, che gestiscono rispettivamente i teatri Alighieri e Rasi.

DIGITALE Il Comune di Ravenna attiverà 90 nuovi servizi pubblici online e curerà anche l'avvicinamento dei cittadini all'uso consapevole del digitale (con il Servizio Civile Digitale ad esempio). È infine previsto un consistente investimento per intraprendere la cosiddetta migrazione sicura al cloud.

Next Generation Eu e Pnrr: 300 milioni di investimenti a Ravenna, 66 per i progetti del Comune di Ravenna, 184 per il Porto foto

di Redazione - 16 Novembre 2022 - 20:31 [Commenta](#) [Stampa](#) [Invia notizia](#) 4 min

Che cosa significa il Next Generation Eu per Ravenna? Significa circa 300 milioni di investimenti nei prossimi anni in progetti fondamentali e strategici per la città e il territorio, in cui sono impegnati diversi soggetti, a partire dal Comune di Ravenna. Progetti che potranno cambiare il volto della città e produrre migliore qualità della vita in molti ambiti. Se ne è parlato questa sera 16 novembre al Ridotto del Teatro Alighieri in un incontro pubblico in cui sono stati presentati quasi tutti i progetti che saranno realizzati a Ravenna attraverso il PNRR Piano nazionale di ripresa e resilienza, che è poi il programma italiano di impiego del Next Generation Eu, il fondo da 750 miliardi di euro approvato dal Consiglio Europeo nel luglio 2020 al fine di sostenere gli stati dell' Unione colpiti dalla pandemia da Covid 19. Foto 3 di 5

PNRR PNRR PNRR PNRR PNRR Massimo Gaudina, capo della Rappresentanza a Milano della Commissione europea, in apertura di incontro ha spiegato che l' Italia è il paese maggiormente beneficiario del Next Generation Eu con circa 200 miliardi di fondi, due terzi a prestito a tassi molto favorevoli e un terzo a fondo perduto. Fondi da destinare a progetti molto specifici di innovazione e di riforma: il 40% finalizzati alla transizione verde e il 20% alla transizione digitale. Sociale e salute, cultura, turismo e natura, scuola, sport, giovani, diritti, digitale, porto e mobilità sono i macro temi al centro dei progetti finanziati, per la crescita e lo sviluppo sostenibile dell' intera comunità da qui ai prossimi anni. Interventi che saranno realizzati, oltre che dal Comune di Ravenna, dall' Acer, dall' Azienda unità sanitaria locale della Romagna, dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale, dall' Ufficio scolastico regionale - Ambito territoriale di Ravenna e dal Parco del Delta del Po. Il sindaco Michele de Pascale in apertura ha ricordato alcuni fatti fondamentali: "Abbiamo giocato su ogni pallone, per sfruttare tutte le opportunità che ci offriva il PNRR nei vari campi", ha detto, aggiungendo che Ravenna non ha partecipato a bandi e al reperimento di risorse su progetti marginali, lo ha fatto su "progetti strategici, fondamentali e necessari per la città, già individuati da tempo" e per questa ragione Ravenna era pronta ed "è riuscita a portare a casa 300 milioni di euro, il secondo comune in regione Emilia-Romagna dopo Bologna per entità dei finanziamenti ottenuti". Per questo il Sindaco ha voluto ringraziare tutti per "il grande lavoro di squadra messo in campo" dal Comune di Ravenna in primo luogo (66 sono i milioni di finanziamento che arriveranno ai progetti che fanno capo direttamente a Palazzo Merlato) agli altri enti interessati. Naturalmente l' investimento più cospicuo e importante su Ravenna è quello per la fase 2 del progetto dell' Hub **Portuale** Ravenna, per un importo di 184 milioni di euro. Andrea Corsini, assessore



a Mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo e commercio della Regione Emilia-Romagna ha parlato di tutti i progetti che riguardano le infrastrutture: dalle ciclovie, in particolare la ciclovia Adriatica che collegherà tutta la costa da sud a nord e interesserà tutto il territorio del comune di Ravenna, agli investimenti per la mobilità sostenibile con il rinnovo del parco autobus (13 autobus a emissione zero a Ravenna e complessivamente il rinnovo di 2.000 autobus in tutta la regione). Poi l'elettificazione della rete ferroviaria per spostare progressivamente il trasporto merci dalla gomma al ferro. Massimiliano Costa Direttore dell'Ente Parco del Delta del Po ha illustrato i progetti per la valorizzazione paesaggistica e culturale del parco che valgono 55 milioni di euro, 25 destinati alla Regione Veneto e 30 alla Regione Emilia-Romagna. Quei 30 milioni sono stati suddivisi fra i 9 comuni interessati e Ravenna ne ha ottenuti 6 per realizzare alcuni progetti importanti: il ponte ciclopedonale fra Lido di Classe e Lido di Savio, la ciclovia di Lido Adriano, la riqualificazione del Museo Natura di Sant'Alberto, la realizzazione del nuovo Museo delle Pinete a Classe, la risistemazione del centro visite di Punta Alberete e la qualificazione degli accessi e della fruizione della Pialassa Baiona a Marina Romea con la realizzazione di pontili e affacci galleggianti sullo specchio lacustre. Il sindaco di Ravenna ha spiegato poi il grande progetto del Parco Marittimo finanziato per 4-5 milioni dalla Regione e per i restanti 10 milioni dal PNRR: "Sarà la completa rigenerazione della nostra linea di costa, lunga 36 km, il più grande intervento di riqualificazione turistica per la nostra città che sia mai stato fatto, almeno da quando sono state create le pinete. Nel 2026 il nostro litorale sarà irriconoscibile, diventerà il tratto di costa più bello di tutto l'Adriatico e sarà tutto collegato con una ciclovia da Cervia a Ferrara." Michele de Pascale ha poi illustrato anche i progetti sportivi: 2,1 milioni per il Bike Park nell'ex Ippodromo, i quasi 5 milioni per la nuova piscina comunale con tre vasche di cui una olimpica (l'investimento dei privati qui sarà di oltre 13 milioni) e poi un finanziamento da 1,4 milioni per l'efficienza energetica del Pala De André. Sempre in tema di efficientamento energetico un milione di euro sarà speso per Teatro Alighieri, Teatro Rasi e Almagià. Molto importanti i progetti in ambito scolastico e per l'infanzia. Sarà realizzata una nuova scuola primaria a Ponte Nuovo (8,3 milioni) e saranno costruiti due nuovi asili nido in via Canalazzo e in zona Lama Sud (circa 4 milioni) per 127 nuovi posti bimbo. Due grandi investimenti saranno destinati alle scuole superiori: 4,5 milioni per la qualificazione dell'Olivetti Callegari che diventerà la scuola più moderna di Ravenna, e 4 milioni per la qualificazione degli spazi e la nuova palestra del Morigia che è anche succursale del Liceo Scientifico. Complessivamente tutti gli interventi di edilizia scolastica andranno a interessare 5.200 studenti. Per qualificare la didattica (laboratori, digitalizzazione, lotta alla dispersione) arriveranno quasi 5 milioni di risorse per finanziare progetti degli istituti scolastici. Infine nel capitolo sanità e sociale, Roberta Mazzoni, direttrice del Distretto sociosanitario di Ravenna, Cervia e Russi ha ricordato il grande intervento da oltre 11 milioni di euro per la Casa e l'Ospedale di Comunità in Darsena e un intervento di ammodernamento dell'Ospedale Santa Maria delle Croci per 4 milioni. Infine, complessivamente 7 milioni andranno a finanziare progetti sociali per gli

anziani, per la disabilità e per l' edilizia pubblica. [Clicca qui per saperne di più: Ravenna e il PNRR](#)

Risveglio Duemila

Ravenna

Presentati i progetti finanziati col Pnrr: per il comune di Ravenna oltre 60 milioni per una cinquantina di interventi

In un incontro pubblico tenutosi nel pomeriggio di oggi, mercoledì 16 novembre, sono stati presentati in dettaglio i progetti che ricadono sul territorio ravennate finanziati con il Next Generation Ue con fondi Pnrr e del Pnc. Con il gioco di squadra sale a 280 milioni il totale disponibile per realizzare i progetti: dalla nuova casa e ospedale di comunità, ai lavori sul porto, dalle scuole alla creazione del Bike park fino a una completa digitalizzazione e i grandi interventi sulla ciclabilità e nel Parco del Delta del Po

Massimo Montanari

Oltre 60 milioni per una cinquantina di interventi : è quanto il Comune di Ravenna è riuscito ad aggiudicarsi partecipando ai bandi che nel 2021 e quest' anno sono aperti ai Comuni nell' ambito del Pnrr (Piano nazionale di riprese e resilienza), ovvero il programma italiano di impiego del Next Generation Eu , il fondo da 750 miliardi di euro approvato dal Consiglio Europeo nel luglio 2020 al fine di sostenere gli stati dell' Unione colpiti dalla pandemia. Di questi, 200 sono stati attribuiti all' Italia, il Paese che ha avuto il maggior beneficio. Parte di questi fondi rientrano nell' ambito del Pnc (Piano nazionale per gli investimenti complementari). I milioni per le progettualità di interesse pubblico diventano però quasi 280 considerando il gioco di squadra che ha visto altri importanti soggetti istituzionali - Regione Emilia-Romagna, **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale**, Azienda unità sanitaria locale della Romagna, Parco del Delta del Po, la Provincia, gli altri Comuni della Provincia, Acer, le realtà culturali e le scuole del territorio - candidare altri significativi progetti. Il quadro completo dei progetti , con i dettagli e le cifre, è stato fornito questo pomeriggio nel corso di un incontro pubblico tenutosi alla sala Corelli del Teatro Alighieri. Soldi che collocano il nostro comune al secondo posto in regione, dietro alla città metropolitana di Bologna, per quantità di finanziamenti ottenuti (solo per i progetti che fanno capo al Comune di Ravenna sono previsti 66 milioni), e che cambieranno il volto della città e del territorio in tantissimi ambiti: Gli investimenti che saranno messi in campo grazie alle risorse del Pnrr riguardano svariati ambiti: servizi di cura e di attenzione alle fragilità; impegno verso giovani e famiglie attraverso un **sistema** scolastico che si rinnova con interventi di edilizia scolastica e progetti di didattica innovativa; interventi dedicati alla valorizzazione di spazi naturali, sportivi e culturali per renderli sempre più accessibili e accoglienti; numerose azioni dedicate alla sostenibilità, all' efficientamento energetico e alla mobilità sostenibile. Molti di questi progetti erano già conosciuti, per altri questa è stata l' occasione per dare loro un contorno. In dettaglio, il finanziamento più alto in assoluto, ben 184 milioni, riguarda la progettualità sul porto . La strategicità dell' infrastruttura **portuale** e del suo sviluppo sostenibile è stata riconosciuta con l' assegnazione di questa cifra all' **Autorità**

Risveglio Duemila

Presentati i progetti finanziati col Pnrr: per il comune di Ravenna oltre 60 milioni per una cinquantina di interventi

In un incontro pubblico tenutosi nel pomeriggio di oggi, mercoledì 16 novembre, sono stati presentati in dettaglio i progetti che ricadono sul territorio ravennate finanziati con il Next Generation Ue con fondi Pnrr e del Pnc. Con il gioco di squadra sale a 280 milioni il totale disponibile per realizzare i progetti: dalla nuova casa e ospedale di comunità, ai lavori sul porto, dalle scuole alla creazione del Bike park fino a una completa digitalizzazione e i grandi interventi sulla ciclabilità e nel Parco del Delta del Po



11/16/2022 21:02

- MASSIMO MONTANARI

un momento dell' incontro di presentazione dei progetti del Pnrr Oltre 60 milioni per una cinquantina di interventi : è quanto il Comune di Ravenna è riuscito ad aggiudicarsi partecipando ai bandi che nel 2021 e quest' anno sono aperti ai Comuni nell' ambito del Pnrr (Piano nazionale di riprese e resilienza), ovvero il programma italiano di impiego del Next Generation Eu , il fondo da 750 miliardi di euro approvato dal Consiglio Europeo nel luglio 2020 al fine di sostenere gli stati dell' Unione colpiti dalla pandemia. Di questi, 200 sono stati attribuiti all' Italia, il Paese che ha avuto il maggior beneficio. Parte di questi fondi rientrano nell' ambito del Pnc (Piano nazionale per gli investimenti complementari). I milioni per le progettualità di interesse pubblico diventano però quasi 280 considerando il gioco di squadra che ha visto altri importanti soggetti istituzionali - Regione Emilia-Romagna, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, Azienda unità sanitaria locale della Romagna, Parco del Delta del Po, la Provincia, gli altri Comuni della Provincia, Acer, le realtà culturali e le scuole del territorio - candidare altri significativi progetti. Il quadro completo dei progetti , con i dettagli e le cifre, è stato fornito questo pomeriggio nel corso di un incontro pubblico tenutosi alla sala Corelli del Teatro Alighieri. Soldi che collocano il nostro comune al secondo posto in regione, dietro alla città metropolitana di Bologna, per quantità di finanziamenti ottenuti (solo per i progetti che fanno capo al Comune di Ravenna sono previsti 66 milioni), e che cambieranno il volto della città e del territorio in tantissimi ambiti: Gli investimenti che saranno messi in campo grazie alle risorse del Pnrr riguardano svariati ambiti: servizi di cura e di attenzione alle fragilità; impegno verso giovani e famiglie attraverso un **sistema** scolastico che si rinnova con interventi di edilizia scolastica e progetti di didattica innovativa; interventi dedicati alla valorizzazione di spazi naturali, sportivi e culturali per renderli sempre più accessibili e accoglienti; numerose azioni dedicate alla sostenibilità, all' efficientamento energetico e alla mobilità sostenibile. Molti di questi progetti erano già conosciuti, per altri questa è stata l' occasione per dare loro un contorno. In dettaglio, il finanziamento più alto in assoluto, ben 184 milioni, riguarda la progettualità sul porto . La strategicità dell' infrastruttura **portuale** e del suo sviluppo sostenibile è stata riconosciuta con l' assegnazione di questa cifra all' **Autorità**

Risveglio Duemila

Ravenna

portuale, per l' approfondimento dei canali Candiano e Baiona , la realizzazione di una stazione di cold ironing per il terminal crociere e il progetto 'Zero emissioni' . Oltre 23 milioni andranno a sostenere interventi nel campo del sociale e della salute , dove spicca il progetto della nuova casa e nuovo ospedale di comunità (un progetto da 11 milioni), che sorgerà nel parco dell' Antica Milizia di via Cesarea e 'sarà il secondo polo a sud del Cmp e il primo in ambito urbano - ha spiegato Roberta Mazzoni, direttore del distretto sociosanitario di Ravenna, Cervia, Russi - in grado di garantire i servizi territoriali socio-sanitari e di cura. Sarà una struttura su tre piani, con 38 ambulatori e un' area diagnostica e di ospedale di comunità con 22 posti letto per persone in condizioni di disagio. I lavori partiranno entro il primo semestre del 2023 '. In questo ambito sono previsti, tra gli altri, l' intervento di ammodernamento dell' Ospedale Santa Maria delle Croci per 4 milioni, la riqualificazione della ex scuola di San Michele come struttura articolata in mini-appartamenti attrezzati per anziani autosufficienti, la realizzazione di appartamenti per persone disabili e di nuovi spazi destinati all' housing temporaneo. Una parte consistente dei finanziamenti, poco più di 22 milioni, coinvolge il settore turismo-natura . Spicca l' operazione di rigenerazione territoriale con la realizzazione del Parco Marittimo in chiave di accessibilità sostenibile. Sempre nell' ambito della valorizzazione delle risorse naturali si lavorerà, nel contesto del Parco del Delta del Po , inserito nella lista dei grandi attrattori culturali del Paese, ad un ampio progetto di **sistema** che per Ravenna significa sistemazione dei percorsi e miglioramento della fruizione della pineta di San Vitale, delle Pialasse e dei Musei naturalistici (Ca' Aie di Classe e Palazzone di Sant' Alberto), per un totale di quasi 10 milioni. Dal Pnrr, tramite la Regione Emilia-Romagna, arrivano poi importanti risorse per la realizzazione della Ciclovia adriatica (progetto di valorizzazione turistica su scala nazionale di collegamento tra Trieste e Santa Maria di Leuca) e ulteriori risorse per ciclabili nei lidi ravennati. Nell' ambito della scuola (settore in cui verranno spesi 29 milioni) spiccano i due nuovi asili nido , in via Canalazzo e in zona Lama sud, che 'porteranno 127 posti in più' , ha rimarcato il sindaco Michele de Pascale, le tre nuove mense scolastiche , la realizzazione del nuovo plesso scolastico a Ponte Nuovo e l' intervento di ricostruzione ed efficientamento energetico dell' Istituto Olivetti : 'dal punto di vista dell' edilizia scolastica era la peggiore scuola, diventerà la migliore', ha detto de Pascale, che poi ha quantificato in 5200 il numero degli studenti che saranno interessati dai progetti proposti in questo ambito. Nell' ambito sportivo , i fondi del Pnrr serviranno per allestire all' interno dell' ex ippodromo il Bike-park, per costruire la nuova piscina comunale e per interventi di efficientamento energetico al Pala de Andrè, per un totale di 8.450.000 euro. Ravenna conta poi su un importante finanziamento (poco meno di 10 milioni) per l' acquisto di 13 autobus a emissioni zero e per interventi stradali , in parte già realizzati. Si procederà poi ad interventi sui tre teatri cittadini (Alighieri, Almagià e Rasi) che verranno riqualificati dal punto di vista dell' efficienza energetica, per quasi 1.100.000. Saranno poi attivati 90 nuovi servizi pubblici online ed è previsto un intervento a oltre un milione per effettuare la migrazione sicura al cloud di

Risveglio Duemila

Ravenna

una ventina di servizi attualmente gestiti da server. Il digitale vale 1.705.000. Nella sua chiosa finale, il sindaco ha voluto però mettere in risalto che ' questi sono i valori con i quali sono stati aggiudicati i bandi ma sapete tutti ormai che in questo periodo i prezzi delle materie prime stanno subendo notevoli aumenti . Potrà quindi succedere che i preventivi delle spese necessarie per realizzare i progetti che ci siamo prefissati siano da rivedere, ma sicuramente come enti locali e come comunità faremo tutto quello che sarà necessario, sia sollecitando azioni del Parlamento, del Governo e delle istituzioni europee, che intervenendo direttamente, per portare a termine tutte queste indispensabili opere . Dobbiamo lavorare per far sì che nemmeno un euro venga perso'.

The Medi Telegraph

Ravenna

Pepoli (Sapir): Noi, il porto della ceramica. L' Ucraina uno choc, ma l' industria ha avuto fiducia"

"Il porto di Ravenna è in una posizione strategica per i traffici coi Paesi Mediterranei e con quelli del Medio ed Estremo Oriente. Noi, ad esempio, riceviamo fertilizzanti e liquidi dal Nord Africa, coils da Cina e India, feldspati dalla Turchia"

Ravenna Mauro Pepoli è l'amministratore delegato di Sapir, principale terminal operator del porto di Ravenna e a capo di un gruppo che controlla, nello stesso porto, Terminal Nord e Terminal Container Ravenna. Dottor Pepoli, quali sono i punti di forza della vostra attività? «Attraverso la specializzazione raggiunta dai nostri terminal siamo in grado di trattare le più ampie tipologie di merci, dalle rinfuse solide ai ferrosi, dai liquidi all'impiantistica, fino a container e ro-ro». Quanto sta incidendo la situazione in Ucraina sul vostro lavoro? «Va premesso che noi siamo il partner logistico dell'industria ceramica che gravita attorno al distretto di Sassuolo. Si pensi che nel 2021 avevamo movimentato due milioni e 700.000 tonnellate di materiali inerti ad essa destinati. In particolare, le argille ci giungevano in buona parte dai porti ucraini di Odessa e Mariupol e dunque, subito dopo l'invasione russa, abbiamo offerto la nostra massima collaborazione a importatori, produttori e intermediari, per facilitarne il reperimento in altre aree e nuove modalità logistiche per garantire la fornitura. Abbiamo avviato traffici con Portogallo, India, Brasile e aperto anche corridoi ferroviari con Serbia, Polonia e Romania. Noi abbiamo una esperienza pluridecennale nel trattare questi materiali, disponiamo di amplissimi magazzini di stoccaggio dove eseguiamo anche la miscelazione delle materie prime su ricetta dei laboratori delle industrie ceramiche; si spiega facilmente quindi che i clienti abbiano preferito affrontare il problema con noi anziché esplorare altre strade. E peraltro, lavorare con argille diverse da quelle cui eravamo abituati, ci ha richiesto un notevole lavoro di sperimentazione per ottenere le miscele più appropriate». Quali sono oggi i punti di forza di chi opera sull'Adriatico? «Il porto di Ravenna è in una posizione strategica per i traffici coi Paesi Mediterranei e con quelli del Medio ed Estremo Oriente. Noi, ad esempio, riceviamo fertilizzanti e liquidi dal Nord Africa, coils da Cina e India, feldspati dalla Turchia. Recentemente abbiamo avviato una esportazione di tubi verso l'America Centro settentrionale. Purtroppo, le carenze del sistema ferroviario limitano le nostre potenzialità rispetto all'Europa centro settentrionale. Per questo siamo impegnati, con vari partner regionali dell'intermodalità, a potenziare il sistema dei trasporti su ferro». Quale impatto può avere il PNRR sulla vostra attività? «Sul porto di Ravenna è in corso un imponente progetto di rafforzamento, denominato Ravenna Port Hub, che include in primo luogo l'approfondimento dei fondali e la realizzazione di nuove banchine e piattaforme logistiche. Contestualmente, il nostro Gruppo sta attuando la messa in produzione di circa 85 ettari di aree finora inutilizzate che serviranno tra l'altro per potenziare le nostre aree di stoccaggio



The Medi Telegraph

Ravenna

e per realizzare un nuovo terminal container. Più in generale, ci proponiamo di avviare nuove attività/business correlati alla nostra attività terminalistica, anche coinvolgendo partner interessati a investire sul nostro territorio, e creando filiere tailor made che possano rispondere al meglio alle nuove esigenze dei clienti. Pensiamo che col PNRR tutti questi progetti potranno essere accelerati e realizzati entro i termini previsti». Quali sono le vostre strategie per poter crescere ulteriormente? «Stiamo puntando su servizi ad alto valore aggiunto, legati in particolare al comparto del project cargo. Abbiamo investito molto in mezzi, cito almeno le due Liebherr 600 che ci consentono di sollevare pezzi eccezionali di peso fino a 400 tonnellate, e nella formazione degli operatori. Inoltre, abbiamo a disposizione ampi spazi per la movimentazione delle merci, dove i clienti possono svolgere attività di assemblaggio e cantieristica. Nell'offshore e nell'eolico siamo già riconosciuti come partner assolutamente affidabile dagli operatori del settore. Possiamo andare oltre: con una dotazione di mezzi e uno staff che non temono confronti in Adriatico, rappresentiamo un'alternativa competitiva all'utilizzo di navi heavy lift per tutti i trasporti eccezionali».

Crociere, Royal Caribbean si lega a Ravenna con un super-terminal da 27 milioni

Forte di una concessione ultra-trentennale Royal Caribbean conta di portare, terminati gli investimenti, 300 mila passeggeri l'anno a pieno regime. Un autentico volano per l'economia turistica ravennate

Ravenna - Il 2011 è stato l'anno di svolta del porto crocieristico di Ravenna quando Royal Caribbean International decise di posizionare in Romagna la grande Voyager of the Seas da 138 mila tonnellate di stazza lorda. Circa 10 anni dopo il secondo gruppo crocieristico mondiale ha deciso di legarsi stabilmente al terminal ravennate entrando nella sua gestione. Con un investimento di oltre 27 milioni di euro sarà realizzata una nuova avveniristica stazione marittima, sulla falsariga di quanto già Royal sta facendo in altri porti americani. Questa decisione è maturata tra i manager del gruppo statunitense una volta che si sono resi conto che Venezia non dava più garanzie per il futuro. Così mentre altre compagnie hanno sterzato su **Trieste**, Royal ha scelto Ravenna. Il futuro terminal di Porto Corsini sarà il nuovo home port adriatico del gruppo. Scelta ormai definitiva a partire dal 2021 da quando è venuta meno la disponibilità di Venezia per ricevere navi di grandi dimensioni a seguito del decreto del governo Draghi che chiudeva il traffico crocieristico nel bacino San Marco. Forte di una concessione ultra-trentennale Royal Caribbean conta di portare, terminati gli investimenti, 300 mila passeggeri l'anno a pieno regime. Un autentico volano per l'economia turistica ravennate. Anche se a livello internazionale queste toccate sono vendute soprattutto legando il nome di Venezia (neanche troppo vicina) a discapito di Ravenna che ha meno appeal sul turista medio Usa. La connessione con la città lagunare sarà fondamentale per dare uno slancio stabile a questa impresa. Ma al contempo ci sarà la sfida di far conoscere Ravenna a livello internazionale come città d'arte: infatti come capitale dell'Impero Romano d'Occidente e centro nevralgico dell'Italia bizantina non manca certo di vestigia dell'antichità. Ma si sa che gli americani vogliono prima di tutto Venezia. Il tempo di percorrenza tra le due città varia tra le due ore e mezza e le tre, in base al traffico sulla famigerata strada statale Romea, ostacolo non da poco per le escursioni verso la Serenissima e per i trasferimenti all'aeroporto Marco Polo. Altri scali aeroportuali alternativi, necessari alla funzionalità di un home port, sono Bologna principalmente e forse in futuro Rimini. Le connessioni sono forse il punto debole per ora visto che anche la stazione ferroviaria di Ravenna sarebbe 12 chilometri dal terminal con un trasferimento di 20-30 minuti in base al traffico. Altro elemento è la difficoltà di manovra riscontrata dalle navi da crociera quando c'è vento di traverso all'ingresso del porto. Comunque le prospettive per il 2023 sono ottime se si contano le navi programmate in regime di porto d'imbarco. Ovviamente la fa da padrona il gruppo Royal Caribbean: la nave più grande e significativa che scalerà è l'Explorer of the Seas (24 partenze) seguita dalla Celebrity Constellation (17 partenze)



The Medi Telegraph

Ravenna

a cui si aggiungono un numero limitato di partenze di Enchantment of the Seas (sei) e Celebrity Infinity (cinque). Curiosità è che scalerà in home port anche la Norwegian Gem per un totale di quattro volte, nave della concorrente Ncl. Ci saranno anche altre navi da crociera che transiteranno solo in regime di scalo a Ravenna, ma in un numero non molto significativo. Concludiamo con qualche numero dell' area data in concessione a Rcg: 22 mila metri quadrati totali ed 8.800 mq di area di banchina. Il nuovo terminal avrà 5.000 mq di pianta per due piani, quindi una superficie complessiva calpestabile di 10 mila mq e potrà movimentare i passeggeri su due navi ormeggiate in contemporanea. Una passerella in quota di 250 metri di lunghezza permetterà di raggiungere le navi grazie anche a tre ponti mobili d' imbarco.

Abruzzo, D'Annunziis: 34 mln per il porto di Ortona

Quattro milioni sono per il potenziamento della banchina

Chieti, 17 nov. (askanews) È stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 14 Novembre 2022 la delibera Cipes che ha espresso parere favorevole alla programmazione e ripartizione di 34 milioni di euro complessivi, a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, per il potenziamento del Porto di Ortona (Chieti). Trova, quindi, definitiva conferma il forte impegno del presidente Marco Marsilio presso i tavoli istituzionali al fine di acquisire nuove risorse per lo sviluppo del territorio abruzzese ha detto il Sottosegretario alla Presidenza della Giunta regionale, Umberto D'Annunziis. Nello specifico la somma di 4 milioni è stata stanziata per la ristrutturazione del molo Martello', consistente nel consolidamento della banchina, nel corretto riposizionamento della scogliera in massi sul lato est della medesima, e in una nuova pavimentazione dell'area retrostante la banchina stessa con relativo attrezzaggio. La somma di 30 milioni riguarda, invece, gli interventi di potenziamento ed ampliamento del porto, primo stralcio, in attuazione del PRP. Quest'ultimo intervento consiste nella riqualificazione e nel potenziamento della banchina di riva, che comprenderà il risanamento e la messa in sicurezza dell'intero fronte.



Finanziamento di 34 milioni di euro per il porto di Ortona

(ANSA) - ORTONA, 16 NOV - È stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 14 novembre 2022 la delibera Cipess che ha espresso parere favorevole alla programmazione e ripartizione di 34 milioni di euro complessivi, a favore dell'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**, per il potenziamento del Porto di Ortona (Chieti). "Trova, quindi, definitiva conferma il forte impegno del presidente Marco Marsilio presso i tavoli istituzionali al fine di acquisire nuove risorse per lo sviluppo del territorio abruzzese - dichiara in una nota il sottosegretario alla Presidenza della Giunta regionale d'Abruzzo Umberto D'Annunziis - Nello specifico la somma di 4 milioni è stata stanziata per la ristrutturazione del molo 'Martello', consistente nel consolidamento della banchina, nel corretto riposizionamento della scogliera in massi sul lato est della medesima, e in una nuova pavimentazione dell'area retrostante la banchina stessa con relativo attrezzaggio. La somma di 30 milioni riguarda, invece, gli interventi di potenziamento ed ampliamento del porto, primo stralcio, in attuazione del PRP. Quest'ultimo intervento consiste nella riqualificazione e nel potenziamento della banchina di riva, che comprenderà il risanamento e la messa in sicurezza dell'intero fronte. Il porto, oltre a costituire il principale scalo marittimo polifunzionale abruzzese, riveste un ruolo strategico per le opportunità di sviluppo dei traffici marittimi dell'Adsp del **Mare Adriatico Centrale**. Tale ruolo **centrale** riguarda non solo i rapporti degli scali marittimi della costa balcanica, ma anche le connessioni tra il corridoio **'Adriatico'** ed il versante tirrenico della penisola Italiana e, conseguentemente, con il mediterraneo occidentale. La realizzazione dei citati interventi consentirà l'approfondimento dei fondali e la riqualificazione delle strutture di banchine esistenti e dei piazzali di banchina retrostanti, per adeguarla alle caratteristiche prestazionali previste dalle norme tecniche più recenti. La Giunta regionale, mantiene gli impegni presi e dà un forte impulso al **sistema** infrastrutturale della Regione Abruzzo". (ANSA).



Barche incagliate nel porto di San Benedetto, la draga è attesa entro l' anno

SAN BENEDETTO - Potrebbero partire entro la fine dell' anno i lavori di dragaggio del porto di San Benedetto. Si tratta di un intervento atteso soprattutto in termini di sicurezza della navigazione dal momento che da anni, ormai, la situazione è precaria proprio a causa del mancato escavo dell' impianto portuale. Negli ultimi 5 anni sono stati effettuati due interventi "provvisori" che hanno alleggerito solo temporaneamente la situazione. Ora sembra essere quasi tutto pronto per la partenza dell' intervento che potrebbe prendere il via entro la fine del 2022, dunque nel giro di qualche settimana dopo che, nei giorni scorsi, sono stati eseguiti i rilievi batimetrici propedeutici all' avvio dell' opera. L' obiettivo è di approfondire a meno 5 metri la canaletta di accesso allo scalo. L' importo messo a bilancio dall' **Autorità di Sistema Portuale** è di 1,8 milioni di euro con la previsione di scavare circa 100.000 metri cubi di sedimenti in un' area interessata di 65 mila metri quadrati. Complessivamente, al porto di San Benedetto arriveranno complessivamente 18,5 milioni, inclusi nella somma di 92 milioni destinata ai lavori su tutti i porti marchigiani. I carotaggi, altro intervento propedeutico all' escavo, sono stati effettuati lo scorso aprile. «La maggior parte del campione estratto è riconducibile alla classe A e solo qualche campione alla classe B o C» affermò nei mesi scorsi l' assessore al piano del porto, Bruno Gabrielli. La sabbia La componente sabbiosa è importante e consentirà un riutilizzo dei sedimenti per il ripascimento. Tutti si augurano che l' intervento possa partire presto per garantire una maggiore tranquillità ai marittimi. Da troppo tempo le manovre di ingresso e id uscita dal porto vanno infatti eseguito con operazioni millimetriche per evitare incagliamenti che, purtroppo, non capitano di rado per il fondale troppo basso. In passato si sono infatti verificate situazioni di stallo che hanno creato non poche difficoltà a tutte le altre barche. © RIPRODUZIONE RISERVATA



a ogni passaggio delle auto. Un vero peccato, perché a poche decine di metri di distanza, in via Santa Margherita, sta sorgendo un condominio di superlusso, la Domus Passetto, il cui attico è stato recentemente venduto per 1,2 milioni di euro. A dare un tono al quartiere ora contribuirà la splendida sede di Adria Ferries. (Alberto Rossi con il direttore del Corriere Adriatico, Giancarlo Laurenzi) © RIPRODUZIONE RISERVATA

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Merci varie e passeggeri trainano i traffici di Ancona nei primi nove mesi del 2022

Stabile invece l'andamento del traffico merci nel porto di Ortona che insieme a Pesaro è tornato ad accogliere crocieristi

di Redazione SHIPPING ITALY 16 Novembre 2022 "I dati di traffico dell' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale, da gennaio a settembre 2022, segnano un aumento dei passeggeri nei porti di **Ancona**, Ortona e Pesaro. A livello di sistema portuale, il traffico complessivo di merci ammonta a oltre 9 milioni di tonnellate, secondo l'elaborazione dell' Ufficio Statistico". A riferirlo è una nota dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale a commento dei traffici dei primi 9 mesi dell' anno: "Il traffico complessivo delle merci nello scalo di **Ancona**-Falconara Marittima, fra gennaio e settembre 2022, ammonta a 8,12 milioni di tonnellate, con un andamento stabile rispetto allo stesso periodo del 2021. Continua la progressione dinamica delle merci varie e rinfuse che ammontano a 365.372 tonnellate (+95,7%). Un risultato dovuto alla movimentazione di metalli, di prodotti cerealicoli, carbone, materiali per le costruzioni, che vengono destinati alla manifattura delle Marche e del Centro Italia. È positivo il traffico container che cresce del 4,6% nel periodo gennaio-settembre passando dai 120.910 Teu del 2021 ai 126.461 Teu del 2022". Soddisfazione dell' ente sul fronte passeggeri: "Molto buono il risultato, con un aumento del +34,2% fra il 2021 e il 2022 a dimostrare una chiara ripresa dei viaggi e dei collegamenti internazionali, che partono da **Ancona** per Grecia, Albania e Croazia, e del settore delle crociere. I passeggeri dei traghetti crescono del +30,7%. Fra gennaio e settembre 2021 sono stati 578.420, nello stesso periodo del 2022 sono arrivati a 755.960, con un incremento di 177.540 passeggeri. Ottimo il ritorno delle crociere che, con 36 toccate nel **porto** di **Ancona**, hanno fatto registrare l' arrivo di 68.370 crocieristi, con una crescita del +91% rispetto allo stesso periodo del 2021 quando furono 35.886. Per la stagione 2023 sono già arrivate le conferme di Msc Crociere, di Marella Cruises e di altre compagnie di navigazione". Quanto agli altri scali del sistema, "è stabile l' andamento del traffico merci nel **porto** di Ortona, che ammonta a 873.479 tonnellate fra gennaio e settembre 2022. Si registra un leggero calo nelle rinfuse liquide mentre è stabile l' andamento delle solide rinfuse. Anche nello scalo ortonese sono tornate le piccole crociere che hanno fatto registrare la presenza di 481 passeggeri. Ripreso il traffico delle piccole crociere anche nel **porto** di Pesaro che, insieme al collegamento stagionale con la Croazia, ha fatto registrare la presenza di 10.706 passeggeri". Questo il commento del presidente dell' Adsp Vincenzo Garofalo: "L' andamento di questi mesi dimostra il valore degli scali del sistema portuale per il traffico internazionale dei passeggeri, la centralità nel mare Adriatico rispetto alle direttrici per la Grecia e l' Europa balcanica, un risultato più che positivo che si affianca a quello della ripresa delle crociere, con un trend che racconta il grande



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

desiderio di viaggiare delle persone e che può avere ricadute positive anche sul turismo. Nonostante permangano le incertezze dello scenario internazionale, la tenuta del traffico delle merci è un segnale del dinamismo del territorio. Come Autorità di sistema portuale saremo impegnati nell' affiancare le imprese e gli operatori che continuano a credere nello sviluppo dei sistemi produttivi di Marche e Abruzzo".

San Benedetto: Porto, un confronto per i miglioramenti strutturali

- Un confronto per fare il punto sul porto di San Benedetto del Tronto e sugli interventi previsti per il suo miglioramento strutturale. E' quello che si è svolto nella mattinata del 16 novembre 2022, presso la sede della Capitaneria di porto, tra i rappresentanti dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico Centrale e dell' Amministrazione comunale di San Benedetto del Tronto. Vivere Marche All' ordine del giorno della riunione, opportunità per parlare dello sviluppo dello scalo e di quanto già programmato dall' Adsp con il nuovo Comandante del porto di San Benedetto del Tronto, Capitano di Fregata Alessandra Di Maglio, l' obiettivo di stilare un elenco puntuale degli interventi che interessano il porto sambenedettese, definendo al contempo la timeline delle azioni di primaria necessità e chiarendo altresì il programma delle azioni pianificate da parte dell' **Autorità di Sistema portuale** per il miglioramento dell' operatività dello scalo. Primo tra questi, quello dei lavori di dragaggio dell' imboccatura **portuale**, per i quali, dopo l' esecuzione delle complesse procedure di caratterizzazioni ambientali finalizzate all' immersione nelle aree dei sedimenti di dragaggio, l' **Autorità di Sistema portuale** inoltrerà la conseguente istanza di autorizzazione alla Regione Marche per l' avvio dell' istruttoria e il rilascio del provvedimento autorizzativo. A quella del dragaggio, si è poi affiancata la discussione relativa ai programmati interventi finalizzati al definitivo riammodernamento delle infrastrutture asservite all' impianto di illuminazione **portuale**, per le quali è in atto uno screening completo dello stato dei luoghi volto alla realizzazione di mirati interventi risolutivi. Sempre riguardo alla parte Nord della darsena, nel corso della riunione è stato fatto un punto della situazione sullo stato di avanzamento dei lavori di recupero del muro paraonde. Rispetto alle questioni afferenti alla sicurezza **portuale**, nell' ambito di un confronto costruttivo tra gli attori istituzionali intervenuti, è stata analizzata la possibilità di avviare interventi di riqualificazione di determinate aree portuali, quali Via Amerigo Vespucci e le spiagge a ridosso del molo nord del porto. Azioni, queste, volte a valorizzare quelle aree poste al confine della circoscrizione **portuale** e a ridosso del contesto urbano, sottraendole così da possibili fenomeni di degrado e abbandono. Commenti



Musolino (Medports): "Azioni concrete per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento"

Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** ha partecipato, rappresentando l' Associazione Medports, della quale è vicepresidente, alla Cop27 all' interno del Padiglione Mediterraneo. Musolino è intervenuto all' evento denominato 'Gli sforzi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento atmosferico causato dalle navi'. Musolino ha illustrato "gli sforzi e le azioni concrete che tutti i porti membri hanno già messo in atto per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento atmosferico, ma anche l' intenzione di fare di più e meglio nel prossimo futuro", sottolineando che l' Associazione Medports, "con i suoi membri, appartenenti a quasi tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, rappresenta il punto di incontro ideale per discutere, scambiare buone pratiche, favorire un' ulteriore cooperazione e creare un futuro migliore e più sostenibile per il Mediterraneo, i suoi porti e i territori limitrofi". Obiettivo dell' iniziativa quello di sensibilizzare l' opinione pubblica internazionale sulla sinergia regionale stabilita per ridurre l' inquinamento atmosferico delle navi nel Mediterraneo, attraverso la cooperazione tecnica e le attività di sviluppo delle capacità, comprese le attività di sostegno finanziario e la mobilitazione delle risorse. Nel dicembre 2021 le parti contraenti della Convenzione per la protezione dell' ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Convenzione di Barcellona) hanno, infatti, adottato due decisioni fondamentali in funzione della riduzione dell' inquinamento atmosferico prodotto dalle navi: una nuova strategia "mediterranea" per la prevenzione, la preparazione e la risposta all' inquinamento marino provocato dai mercantili (2022-2031) e la designazione del **Mar** Mediterraneo, nel suo complesso, come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (Med SOx Eca) ai sensi dell' allegato VI della convenzione Marpol. Le due decisioni hanno determinato un maggiore slancio da parte di tutti gli attori protagonisti, accelerando il processo di riduzione delle emissioni atmosferiche delle navi, attraverso diverse iniziative coordinate.



Musolino (Medports): "Azioni concrete per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento"

Roma, 16 nov. (Adnkronos) - Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** ha partecipato, rappresentando l' Associazione Medports, della quale è vicepresidente, alla Cop27 all' interno del Padiglione Mediterraneo. Musolino è intervenuto all' evento denominato 'Gli sforzi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento atmosferico causato dalle navi'. Musolino ha illustrato "gli sforzi e le azioni concrete che tutti i porti membri hanno già messo in atto per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento atmosferico, ma anche l' intenzione di fare di più e meglio nel prossimo futuro", sottolineando che l' Associazione Medports, "con i suoi membri, appartenenti a quasi tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, rappresenta il punto di incontro ideale per discutere, scambiare buone pratiche, favorire un' ulteriore cooperazione e creare un futuro migliore e più sostenibile per il Mediterraneo, i suoi porti e i territori limitrofi". Obiettivo dell' iniziativa quello di sensibilizzare l' opinione pubblica internazionale sulla sinergia regionale stabilita per ridurre l' inquinamento atmosferico delle navi nel Mediterraneo, attraverso la cooperazione tecnica e le attività di sviluppo delle capacità, comprese le attività di sostegno finanziario e la mobilitazione delle risorse. Nel dicembre 2021 le parti contraenti della Convenzione per la protezione dell' ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Convenzione di Barcellona) hanno, infatti, adottato due decisioni fondamentali in funzione della riduzione dell' inquinamento atmosferico prodotto dalle navi: una nuova strategia "mediterranea" per la prevenzione, la preparazione e la risposta all' inquinamento marino provocato dai mercantili (2022-2031) e la designazione del **Mar Mediterraneo**, nel suo complesso, come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (Med SOx Eca) ai sensi dell' allegato VI della convenzione Marpol. Le due decisioni hanno determinato un maggiore slancio da parte di tutti gli attori protagonisti, accelerando il processo di riduzione delle emissioni atmosferiche delle navi, attraverso diverse iniziative coordinate.



Aeroporto di Viterbo: ultima chiamata

C'è tempo fino al 21 novembre per rispondere all'appello lanciato dal Comitato Bartoletti: «Assurdo che l'Enac prima lo promuova e poi dimentichi la Tuscia»

VITERBO - Ancora qualche giorno per non vedere sfumare le residue speranze di avere a Viterbo un aeroporto degno di questo nome, che verrebbe realizzato con la missione di sostituire l'ormai obsoleto e insufficiente scalo romano di Ciampino. Gli enti e le istituzioni locali interessate hanno tempo fino al 21 novembre per rispondere all'estremo appello lanciato dal Comitato Aeroporto di Viterbo, che sta mettendo a punto in extremis le osservazioni alla bozza del Piano nazionale aeroporti elaborata dall'Enac, che ha cancellato la nostra città dal circuito che conta degli scali del paese e, a sorpresa, ha eliminato dall'elenco anche la stessa Frosinone, probabilmente per non innescare sospetti vari e polemiche fratricide. Un sogno che non deve spezzarsi definitivamente condannando Viterbo e anche le infrastrutture collegate che ne beneficerebbero, come Civitavecchia e il suo porto nonché Orte e il suo interporto. Queste tre realtà messe insieme potrebbero costituire un importante polo logistico nazionale, ma pare proprio che questo non avverrà perché la scadenza per presentare le osservazioni alla bozza del Piano degli aeroporti è fissata tra una manciata di giorni e nessuna firma che conta è per ora stata apposta alle osservazioni fortemente critiche preparate dal Comitato Aeroporto di Viterbo e indirizzate al Ministero dei Trasporti. Una polemica amarezza traspare dalle parole dell'animatore del Comitato, l'avvocato Giovanni Bartoletti, che fu assessore all'aeroporto della giunta Marini tra il 2008 e il 2013. «Risulta alquanto paradossale, per non pensare male - protesta Bartoletti - che l'Enac abbia prima promosso Viterbo a terzo scalo del Lazio e poi, nella bozza di ottobre del Piano Nazionale Aeroporti, abbia quasi totalmente ignorato lo scalo della Tuscia. Speriamo si tratti soltanto di una svista, altrimenti questo brusco cambiamento di scena sarebbe molto grave, anche perché sino ad oggi sono state spese per la fattibilità e il progetto dell'infrastruttura ingenti risorse dei contribuenti. Infatti, seguendo le linee guida dell'Enac - spiega Bartoletti - si era dato il là a un percorso virtuoso che aveva portato lo scalo viterbese a un passo dalla cantierizzazione». Insomma, lo accennavamo all'inizio, soltanto la sensibilizzazione degli enti locali - a partire da quelli viterbesi, ma non solo - e le firme dei sindaci interessati sotto le osservazioni al Piano degli Aeroporti potrebbero, il condizionale è d'obbligo, rovesciare il verdetto e aprire una nuova prospettiva di sviluppo per Viterbo. Altrimenti la solita solfa - o scusa - della carenza di infrastrutture valide riserverebbe alla nostra città un futuro a rischio immobilità.

Aeroporto di Viterbo: ultima chiamata



11/16/2022 18:28

-Giovanni Masotti

C'è tempo fino al 21 novembre per rispondere all'appello lanciato dal Comitato Bartoletti: «Assurdo che l'Enac prima lo promuova e poi dimentichi la Tuscia». Giovanni Masotti VITERBO - Ancora qualche giorno per non vedere sfumare le residue speranze di avere a Viterbo un aeroporto degno di questo nome, che verrebbe realizzato con la missione di sostituire l'ormai obsoleto e insufficiente scalo romano di Ciampino. Gli enti e le istituzioni locali interessate hanno tempo fino al 21 novembre per rispondere all'estremo appello lanciato dal Comitato Aeroporto di Viterbo, che sta mettendo a punto in extremis le osservazioni alla bozza del Piano nazionale aeroporti elaborata dall'Enac, che ha cancellato la nostra città dal circuito che conta degli scali del paese e, a sorpresa, ha eliminato dall'elenco anche la stessa Frosinone, probabilmente per non innescare sospetti vari e polemiche fratricide. Un sogno che non deve spezzarsi definitivamente condannando Viterbo e anche le infrastrutture collegate che ne beneficerebbero, come Civitavecchia e il suo porto nonché Orte e il suo interporto. Queste tre realtà messe insieme potrebbero costituire un importante polo logistico nazionale, ma pare proprio che questo non avverrà perché la scadenza per presentare le osservazioni alla bozza del Piano degli aeroporti è fissata tra una manciata di giorni e nessuna firma che conta è per ora stata apposta alle osservazioni fortemente critiche preparate dal Comitato Aeroporto di Viterbo e indirizzate al Ministero dei Trasporti. Una polemica amarezza traspare dalle parole dell'animatore del Comitato, l'avvocato Giovanni Bartoletti, che fu assessore all'aeroporto della giunta Marini tra il 2008 e il 2013. «Risulta alquanto paradossale, per non pensare male - protesta Bartoletti - che l'Enac abbia prima promosso Viterbo a terzo scalo del Lazio e poi, nella bozza di ottobre del Piano Nazionale Aeroporti, abbia quasi totalmente ignorato lo scalo della Tuscia. Speriamo si tratti soltanto di

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS-Intervento di Musolino alla COP27

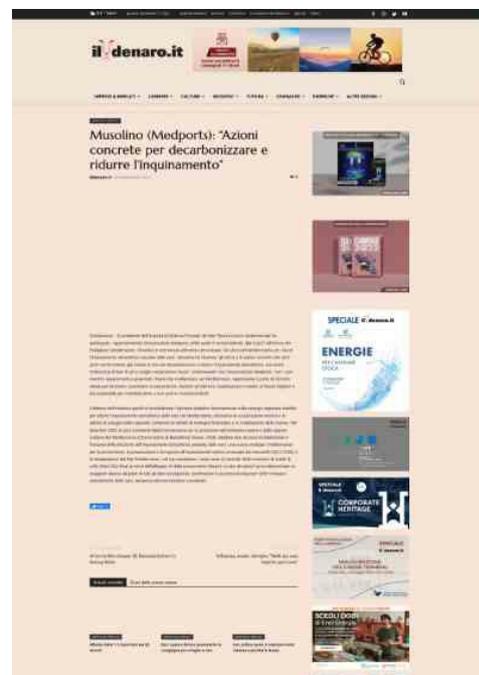
Gli sforzi dei Paesi del Mediterraneo per ridurre l'inquinamento atmosferico causato dalle navi Musolino (MEDports): "Azioni concrete dei porti membri per decarbonizzare e fare sempre meglio"

Civitavecchia - Il presidente dell' Autorità di Sistema **Portuale** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** ha partecipato, rappresentando l' Associazione MEDports, della quale è vicepresidente, alla COP27 all' interno del Padiglione Mediterraneo. Musolino è intervenuto all' evento denominato "Gli sforzi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento atmosferico causato dalle navi". Musolino ha illustrato "gli sforzi e le azioni concrete che tutti i porti membri hanno già messo in atto per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento atmosferico, ma anche l' intenzione di fare di più e meglio nel prossimo futuro, sottolineando che l' Associazione MEDports, "con i suoi membri, appartenenti a quasi tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, rappresenta il punto di incontro ideale per discutere, scambiare buone pratiche, favorire un' ulteriore cooperazione e creare un futuro migliore e più sostenibile per il Mediterraneo, i suoi porti e i territori limitrofi". Obiettivo dell' iniziativa quello di sensibilizzare l' opinione pubblica internazionale sulla sinergia regionale stabilita per ridurre l' inquinamento atmosferico delle navi nel Mediterraneo, attraverso la cooperazione tecnica e le attività di sviluppo delle capacità, comprese le attività di sostegno finanziario e la mobilitazione delle risorse. Nel dicembre 2021 le parti contraenti della Convenzione per la protezione dell' ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Convenzione di Barcellona) hanno, infatti, adottato due decisioni fondamentali in funzione della riduzione dell' inquinamento atmosferico prodotto dalle navi: una nuova strategia "mediterranea" per la prevenzione, la preparazione e la risposta all' inquinamento marino provocato dai mercantili (2022-2031) e la designazione del **Mar** Mediterraneo, nel suo complesso, come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (Med SOx ECA) ai sensi dell' allegato VI della convenzione MARPOL. Le due decisioni hanno determinato un maggiore slancio da parte di tutti gli attori protagonisti, accelerando il processo di riduzione delle emissioni atmosferiche delle navi, attraverso diverse iniziative coordinate.



Musolino (Medports): "Azioni concrete per decarbonizzare e ridurre l'inquinamento"

(Adnkronos) - Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha partecipato, rappresentando l' Associazione Medports, della quale è vicepresidente, alla Cop27 all' interno del Padiglione Mediterraneo. Musolino è intervenuto all' evento denominato 'Gli sforzi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento atmosferico causato dalle navi'. Musolino ha illustrato "gli sforzi e le azioni concrete che tutti i porti membri hanno già messo in atto per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento atmosferico, ma anche l' intenzione di fare di più e meglio nel prossimo futuro", sottolineando che l' Associazione Medports, "con i suoi membri, appartenenti a quasi tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, rappresenta il punto di incontro ideale per discutere, scambiare buone pratiche, favorire un' ulteriore cooperazione e creare un futuro migliore e più sostenibile per il Mediterraneo, i suoi porti e i territori limitrofi". Obiettivo dell' iniziativa quello di sensibilizzare l' opinione pubblica internazionale sulla sinergia regionale stabilita per ridurre l' inquinamento atmosferico delle navi nel Mediterraneo, attraverso la cooperazione tecnica e le attività di sviluppo delle capacità, comprese le attività di sostegno finanziario e la mobilitazione delle risorse. Nel dicembre 2021 le parti contraenti della Convenzione per la protezione dell' ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Convenzione di Barcellona) hanno, infatti, adottato due decisioni fondamentali in funzione della riduzione dell' inquinamento atmosferico prodotto dalle navi: una nuova strategia "mediterranea" per la prevenzione, la preparazione e la risposta all' inquinamento marino provocato dai mercantili (2022-2031) e la designazione del Mar Mediterraneo, nel suo complesso, come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (Med SOx Eca) ai sensi dell' allegato VI della convenzione Marpol. Le due decisioni hanno determinato un maggiore slancio da parte di tutti gli attori protagonisti, accelerando il processo di riduzione delle emissioni atmosferiche delle navi, attraverso diverse iniziative coordinate.



MEDports: l'intervento alla COP27

CIVITAVECCHIA Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha partecipato, rappresentando l'Associazione MEDports, della quale è vicepresidente, alla COP27 all'interno del Padiglione Mediterraneo. Pino Musolino è intervenuto all'evento denominato Gli sforzi del Mediterraneo per ridurre l'inquinamento atmosferico causato dalle navi. MEDPorts at #COP27 side event 'Mediterranean Efforts to Reduce Air Pollution from Ships. The MEDports Association vice president, @PinoMusolino presented the role, projects and proposals of MEDPorts members. #MediterraneanPavilion pic.twitter.com/XtLrZUrJwz MEDports Association (@MEDportsAsso) November 15, 2022 Musolino ha illustrato gli sforzi e le azioni concrete che tutti i porti membri hanno già messo in atto per decarbonizzare e ridurre l'inquinamento atmosferico, ma anche l'intenzione di fare di più e meglio nel prossimo futuro, sottolineando che l'Associazione MEDports, con i suoi membri, appartenenti a quasi tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, rappresenta il punto di incontro ideale per discutere, scambiare buone pratiche, favorire un'ulteriore cooperazione e creare un futuro migliore e più sostenibile per il Mediterraneo, i suoi porti e i territori limitrofi. Obiettivo dell'iniziativa quello di sensibilizzare l'opinione pubblica internazionale sulla sinergia regionale stabilita per ridurre l'inquinamento atmosferico delle navi nel Mediterraneo, attraverso la cooperazione tecnica e le attività di sviluppo delle capacità, comprese le attività di sostegno finanziario e la mobilitazione delle risorse. Nel dicembre 2021 le parti contraenti della Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Convenzione di Barcellona) hanno, infatti, adottato due decisioni fondamentali in funzione della riduzione dell'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi: una nuova strategia mediterranea per la prevenzione, la preparazione e la risposta all'inquinamento marino provocato dai mercantili (2022-2031) e la designazione del Mar Mediterraneo, nel suo complesso, come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (Med SOx ECA) ai sensi dell'allegato VI della convenzione MARPOL. Le due decisioni hanno determinato un maggiore slancio da parte di tutti gli attori protagonisti, accelerando il processo di riduzione delle emissioni atmosferiche delle navi, attraverso diverse iniziative coordinate.



Musolino alla COP27: gli sforzi dei Paesi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento causato dalle navi

Musolino (MEDports): 'Azioni concrete dei porti membri per decarbonizzare e fare sempre meglio'

Redazione Seareporter.it

Civitavecchia, 16 novembre 2022 - Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del **Mar** Tirreno Centro Settentrionale ha partecipato, rappresentando l' Associazione MEDports, della quale è vicepresidente, alla COP27 all' interno del Padiglione Mediterraneo. Musolino è intervenuto all' evento denominato 'Gli sforzi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento atmosferico causato dalle navi'. Musolino ha illustrato 'gli sforzi e le azioni concrete che tutti i porti membri hanno già messo in atto per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento atmosferico, ma anche l' intenzione di fare di più e meglio nel prossimo futuro, sottolineando che l' Associazione MEDports, 'con i suoi membri, appartenenti a quasi tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, rappresenta il punto di incontro ideale per discutere, scambiare buone pratiche, favorire un' ulteriore cooperazione e creare un futuro migliore e più sostenibile per il Mediterraneo, i suoi porti e i territori limitrofi'. Obiettivo dell' iniziativa quello di sensibilizzare l' opinione pubblica internazionale sulla sinergia regionale stabilita per ridurre l' inquinamento atmosferico delle navi nel Mediterraneo, attraverso la cooperazione tecnica e le attività di sviluppo delle capacità, comprese le attività di sostegno finanziario e la mobilitazione delle risorse. Nel dicembre 2021 le parti contraenti della Convenzione per la protezione dell' ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Convenzione di Barcellona) hanno, infatti, adottato due decisioni fondamentali in funzione della riduzione dell' inquinamento atmosferico prodotto dalle navi: una nuova strategia "mediterranea" per la prevenzione, la preparazione e la risposta all' inquinamento marino provocato dai mercantili (2022-2031) e la designazione del **Mar** Mediterraneo, nel suo complesso, come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (Med SOx ECA) ai sensi dell' allegato VI della convenzione MARPOL. Le due decisioni hanno determinato un maggiore slancio da parte di tutti gli attori protagonisti, accelerando il processo di riduzione delle emissioni atmosferiche delle navi, attraverso diverse iniziative coordinate.



Musolino alla COP27: "Gli sforzi dei Paesi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento atmosferico causato dalle navi"

Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha partecipato rappresentando l' Associazione MEDports

Civitavecchia - Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino** ha partecipato, rappresentando l' Associazione MEDports , della quale è vicepresidente, alla COP27 all' interno del Padiglione Mediterraneo. **Musolino** è intervenuto all' evento denominato "Gli sforzi del Mediterraneo per ridurre l' inquinamento atmosferico causato dalle navi". **Musolino** ha illustrato "gli sforzi e le azioni concrete che tutti i porti membri hanno già messo in atto per decarbonizzare e ridurre l' inquinamento atmosferico, ma anche l' intenzione di fare di più e meglio nel prossimo futuro, sottolineando che l' Associazione MEDports, "con i suoi membri, appartenenti a quasi tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, rappresenta il punto di incontro ideale per discutere, scambiare buone pratiche, favorire un' ulteriore cooperazione e creare un futuro migliore e più sostenibile per il Mediterraneo, i suoi porti e i territori limitrofi". Obiettivo dell' iniziativa quello di sensibilizzare l' opinione pubblica internazionale sulla sinergia regionale stabilita per ridurre l' inquinamento atmosferico delle navi nel Mediterraneo, attraverso la cooperazione tecnica e le attività di sviluppo delle capacità, comprese le attività di sostegno finanziario e la mobilitazione delle risorse. Nel dicembre 2021 le parti contraenti della Convenzione per la protezione dell' ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Convenzione di Barcellona) hanno, infatti, adottato due decisioni fondamentali in funzione della riduzione dell' inquinamento atmosferico prodotto dalle navi: una nuova strategia "mediterranea" per la prevenzione, la preparazione e la risposta all' inquinamento marino provocato dai mercantili (2022-2031) e la designazione del **Mar Mediterraneo**, nel suo complesso, come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (Med SOx ECA) ai sensi dell' allegato VI della convenzione MARPOL. Le due decisioni hanno determinato un maggiore slancio da parte di tutti gli attori protagonisti, accelerando il processo di riduzione delle emissioni atmosferiche delle navi, attraverso diverse iniziative coordinate.



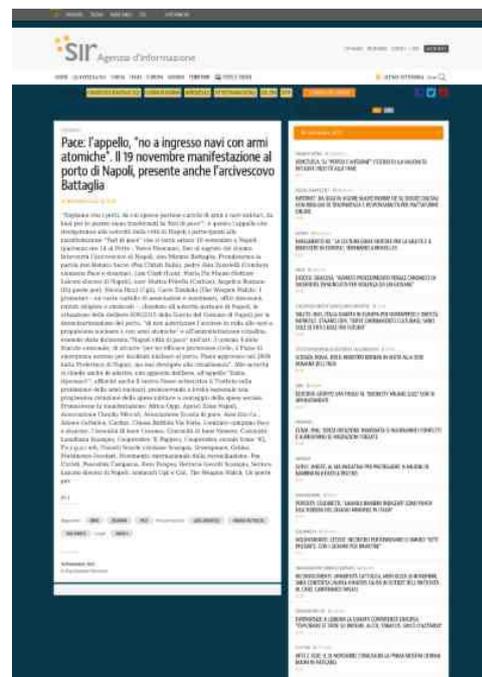
Agensir

Napoli

Pace: l' appello, 'no a ingresso navi con armi atomiche'. Il 19 novembre manifestazione al porto di Napoli, presente anche l' arcivescovo Battaglia

(P.C.)

'Vogliamo che i porti, da cui spesso partono carichi di armi e navi militari, da basi per le guerre siano trasformati in 'fari di pace': è questo l' appello che rivolgeranno alle autorità della città di **Napoli** i partecipanti alla manifestazione 'Fari di pace' che si terrà sabato 19 novembre a **Napoli** (partenza ore 14 al **Porto** - Varco Pisacane), fino al sagrato del duomo. Interverrà l' arcivescovo di **Napoli**, don Mimmo Battaglia. Prenderanno la parola don Renato Sacco (Pax Christi Italia), padre Alex Zanotelli (Comitato campano Pace e disarmo), Lisa Clark (Ican), Maria Pia Mauro (Settore Laicato diocesi di **Napoli**), suor Marisa Pitrella (Caritas), Angelica Romano (Un ponte per), Nicola Ricci (Cgil), Carlo Tombola (The Weapon Watch). I promotori - un vasto cartello di associazioni e movimenti, uffici diocesani, istituti religiosi e sindacati -, chiedono all' autorità portuale di **Napoli**, in attuazione della delibera 609/2015 della Giunta del Comune di **Napoli** per la denuclearizzazione del **porto**, 'di non autorizzare l' accesso in rada alle navi a propulsione nucleare o con armi atomiche' e all' amministrazione cittadina, essendo stata dichiarata **Napoli** città di pace' nell' art. 3 comma 4 dello Statuto comunale, di attuare 'per un' efficace protezione civile, il Piano di emergenza esterno per incidenti nucleari al **porto**, Piano approvato nel 2006 dalla Prefettura di **Napoli**, ma mai divulgato alla cittadinanza'. Alle autorità si chiede anche di aderire, con apposita delibera, all' appello 'Italia, ripensaci!', affinché anche il nostro Paese sottoscriva il Trattato sulla proibizione delle armi nucleari, promuovendo a livello nazionale una progressiva riduzione della spesa militare a vantaggio della spesa sociale. Promuovono la manifestazione: Africa Oggi, Agesci Zona **Napoli**, Associazione Claudio Miccoli, Associazione Scuola di pace, Asso.Gio.Ca., Azione Cattolica, Caritas, Chiesa Battista Via Foria, Comitato campano Pace e disarmo, Comunità di base Cassano, Comunità di base Vomero, Comunità Lasalliana Scampia, Cooperativa 'E Pappeci, Cooperativa sociale Irene '95, F.o.r.g.a.t odv, Fratelli Scuole cristiane Scampia, Greenpeace, Gridas, Movimento Focolari, Movimento internazionale della riconciliazione, Pax Christi, Peacelink Campania, Rete Pangea, Rettoria Gesuiti Scampia, Settore Laicato diocesi di **Napoli**, sindacati Cgil e Cisl, The Weapon Watch, Un ponte per.



Shipping Italy

Napoli

Gara da 5 milioni per la gestione della nave oceanografica Gaia Blu del Cnr

La durata dell'appalto sarà di 3 anni rinnovabile per ulteriori 24 mesi

di Redazione SUPER YACHT 24 16 Novembre 2022 Il Dipartimento di Ingegneria, Ict e tecnologie per l'energia e i trasporti (Diitet) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr) ha bandito una gara per l'affidamento del servizio di armamento pluriennale della nave da ricerca Gaia Blu. Il valore totale stimato dell'appalto è pari a 4,95 milioni di euro (Iva esclusa) e i criteri di aggiudicazione sono così suddivisi: al punteggio tecnico sarà riconosciuta una ponderazione pari a 80/100 mentre al prezzo il restante 20/100. La durata del contratto d'appalto è fissata in 36 mesi con possibilità di rinnovo per ulteriori 24 mesi. Il termine ultimo per il ricevimento delle offerte o delle domande di partecipazione (in italiano) è fissato alle ore 19:00 del 19 dicembre 2022. L'apertura delle offerte è programmata per il giorno seguente alle ore 10:00 italiane. Lo scorso ottobre nel Golfo di **Napoli** si è conclusa la prima crociera proprio della nuova nave oceanografica Gaia Blu del Cnr. Lunga 84 metri e con una 2.000 tonnellate di stazza lorda, questo gioiello tecnologico è stato donato dallo Schmidt Ocean Institute (Soi) al Cnr grazie ad un progetto sulla importanza della ricerca nel Mediterraneo, uno degli "hot spot" del cambiamento climatico, progetto che ha vinto la gara internazionale indetta dal Soi tra tutti gli Enti e Istituti di ricerca del mondo. La nave, dotata dei più sofisticati strumenti di rilievo batimetrico (cioè della profondità dell'oceano in ogni punto), è capace di rilevare con elevata precisione la morfologia dei fondali. Quasi cinquemila chilometri quadrati sono stati mappati di fronte alla città di **Napoli** e la costiera amalfitana nei 21 giorni di crociera terminati il 20 ottobre scorso. "Il successo di questa campagna oceanografica sta in tre aspetti fondamentali" ha detto Marzia Rovere, ricercatrice Cnr-Ismar e capo missione scientifico, "la risoluzione dei tre strumenti batimetrici installati a chiglia della nave, che possono indagare i fondali dalla costa fino a profondità di diverse migliaia di metri, la precisione ed efficienza nell'elaborazione dei dati, e la rapidità nel trasferire e rendere i dati e gli elaborati disponibili ai colleghi a terra con aggiornamenti ogni 24 ore via satellite". In Italia non ci sono precedenti confrontabili con questo livello di operatività. "Oggi è fondamentale fornire rapidamente i dati raccolti a una vasta comunità di scienziati marini che li possano utilizzare per i propri scopi secondo la logica della scienza aperta" ha affermato Federica Foglini, tecnologa dei dati Cnr-Ismar. "Questo perché le grandi infrastrutture, come le navi oceanografiche, hanno un alto costo e i dati da loro prodotti devono poter essere utilizzati più volte e per una molteplicità di scopi che va oltre le specifiche curiosità scientifiche di chi ha effettuato il rilievo". Un motivo di interesse nel ripartire dal Golfo di **Napoli**, con una crociera denominata non a caso 'Jamme Gaia', è stato effettuare un confronto con un rilievo fatto circa vent'anni fa da ricercatori e tecnologi del Cnr



Shipping Italy

Napoli

partenopeo per "valutare l'evoluzione delle strumentazioni sul piano tecnologico ma anche l'evoluzione del fondale sotto la spinta di processi naturali, come le attività fumaroliche legate agli apparati vulcanici ben noti a terra, e gli impatti dell'uomo sui fondali" ha ricordato Renato Tonielli, tecnologo del Cnr-Ismar e decano tra i più esperti in queste tipologie di rilievo. L'attualità e l'importanza della missione di Gaia Blu si impernia però soprattutto sul fatto che i fondali marini siano fortemente impattati dall'uomo con conseguenze ancora non calcolabili sulla biodiversità e le generazioni future. Maria Chiara Carrozza, presidente del Cnr, ha dichiarato: "I fondali marini sono al centro di una nuova 'corsa all'oro', spinta da una domanda crescente di risorse biologiche e minerarie come metalli e terre rare, necessari alla transizione energetica. Le conoscenze scientifiche che otteniamo grazie alle campagne di ricerca marina effettuate con la nave Gaia Blu, possono invece contribuire a contrastare un approccio allo sfruttamento lineare e intensivo delle risorse marine, che non rispetti la biodiversità e la sostenibilità. Sull'economia del mare l'Italia gioca oggi, inoltre, un ruolo di coordinamento europeo nell'ambito della partnership dedicata all'economia blu sostenibile - coordinata dal nostro Ministero della Ricerca con il supporto del Cnr e della comunità scientifica nazionale - e per farlo ha bisogno anche di rafforzare la leadership nella conoscenza scientifica dell'oceano, a partire da quella della morfologia dei fondali e degli ecosistemi che li abitano".

Agenparl

Brindisi

resoconto convegno Cgil su autonomia differenziata

(AGENPARL) - mer 16 novembre 2022 "Autonomia differenziata sbagliata e dannosa per il Paese. Usare Pnrr per coesione territoriale e sociale". Il convegno della Cgil a **Brindisi** "Il nostro Paese negli ultimi venti anni per effetto di politiche italiane ed europee, penso all' austerità, al taglio dei trasferimenti, alla mancanza di visioni, presenta un quadro di grande criticità, dove sono aumentate le disuguaglianze sociali, economiche e produttive. In particolare nel Mezzogiorno ma non solo, anche tante aree interne del Centro Nord. In questo contesto si è innestata la pandemia ed ora la crisi energetica con il timore di una recessione economica. Discutere allora oggi di autonomia differenziata e non di salari, non di precariato, non di welfare, reiterare il tema dell' autonomia, è non solo sbagliato ma dannoso per il Paese". è l' allarme lanciato dalla vice segretaria generale della Cgil, Gianna Fracassi, nel corso dell' incontro "Equità territoriale: dal Pnrr all' autonomia differenziata. Un Paese diseguale" organizzato a **Brindisi** da Camera del Lavoro e Cgil Puglia. Una discussione che avviene il giorno successivo alla presentazione della bozza Calderoli sull' autonomia differenziata. "Il ministro Calderoli ha detto di voler venire in Puglia. Sarà il benvenuto: dovrà spiegare alle cittadine e i cittadini pugliesi perché devono continuare ad avere meno servizi degli altri cittadini italiani" ha esordito la presidente del Consiglio regionale della Puglia, Loredana Capone. "Perché questo accadrà - ha proseguito - se dovesse essere mantenuto il criterio della spesa storica, se prima di pensare a differenziare non ci si impegnerà a rendere veramente unita l' Italia e tutti i cittadini sul piano dei diritti. I pugliesi non hanno meno diritti di altri di altre regioni che, invece, a parità di popolazione, ricevono più trasferimenti da parte dello Stato: sulla spesa sanitaria per esempio. E questo vuol dire meno servizi, meno medici, meno personale sanitario, vuol dire obbligare i cittadini del sud ad andare al nord per potersi curare. Vogliamo davvero rafforzare queste disuguaglianze?". Ringrazia le forze sociali, la Cgil, Capone, "perché questa è una battaglia di tutti: del popolo, dei Consigli regionali, del Parlamento. Non può essere il Consiglio dei Ministri a decidere da solo le sorti dell' intero Paese. Non resteremo a guardare". Il segretario generale della Camera del Lavoro di **Brindisi**, Antonio Macchia, ha segnalato il rischio tsunami demografico per il Sud: "Anche a **Brindisi** dal 2015 al 2019 sono andate via oltre diecimila persone, per lo più giovani. Per questo chiediamo di investire bene e velocemente le risorse del Pnrr, sulle quali andrebbe fatta anche un' operazione verità". Per Macchia le risorse destinate al Sud avrebbero dovuto essere il 67% non il 40%, che rimane una enunciazione di principio, senza alcun vincolo. E se non si spenderanno ci sarà compensazione? C' è bisogno di una governance, soprattutto per quegli enti che non riescono a fare progetti, perché senza organici adeguati. Perché anche sul piano



Agenparl

Brindisi

delle dotazioni di personale il Sud ha pagato un prezzo maggiore". Quanto a **Brindisi** e al capitolo, importante, della transizione energetica, "c'è da gestire il processo di decarbonizzazione che interessa la seconda più grande centrale termoelettrica in Italia che tra diretti e indotto interessa oltre 1300 lavoratori. Bene gli investimenti sulle rinnovabili, ma produciamo anche qui i pannelli fotovoltaici, ad esempio, creiamo filiere occupazionali altrimenti pagheremo in termini sociali dopo aver pagato quelli ambientali. Così come vorremmo il **porto di Brindisi** nella rete Ten-T per rilanciare l'infrastruttura e renderla polifunzionale". L'economista e docente Gianfranco Viesti, in prima linea nella battaglia contro l'autonomia differenziata da lui definita "secessione dei ricchi" ha sottolineato come "Il tema è di come è organizzato lo Stato in Italia, quel che fa il centro, quel che fanno gli enti periferici. E da quel che fanno dipende il nostro sistema economico, il welfare, i diritti e i servizi che arrivano ai cittadini. E il tema è come ripartire le responsabilità tra centro e regioni. Non c'è una soluzione magica, portare tutto al centro non va bene perché servono soluzioni differenti per realtà differenti. Ma portare tutto in periferia si rischia che ognuno va per conto proprio, si indebolisce la responsabilità centrale delle politiche economiche che ha responsabilità di redistribuzione". Tema politico non solo tema tecnico: "Serve una discussione generale e seria nell'interesse del Paese. La mia posizione non è estrema, non penso sia necessario riportare tutto a Roma, ma penso anche che non bisogna eccedere con trasferimenti a Regioni, magari rafforzare i Comuni. Soprattutto guardare all'aspetto finanziario perché le possibilità che hanno Regioni e Comuni in Italia sono molti differenti, per far fronte alle necessità dei cittadini. Obiettivo autonomia deve avere come obiettivo il benessere di tutti, ci si aspetterebbe allora una discussione importante, un cantiere aperto venti anni fa con riforma Costituzione che è ancora in corso e ci sono cose da correggere. Sarebbe un bel tema, ma l'attività politica si concentra molto su altro, cioè autonomia differenziata. La logica per cui se sei più ricco hai diritti a più servizi non è nello spirito della Costituzione". Mobilità e infrastrutture di trasporto al centro sia dei processi di regionalizzazione così come nella bozza di legge sull'autonomia, con gli aeroporti esclusi però dai finanziamenti del Pnrr perché ritenuti inquinanti. Su questo si è concentrato l'intervento di Antonio Vasile, Presidente di Aeroporti di Puglia: "All'interno di un mercato fortemente competitivo e frammentato, siamo al top in Italia e non solo su sostenibilità ambientale delle nostre strutture. Nel piano strategico di AdP oltre a garantire ovviamente mobilità ai cittadini, stiamo investendo e lo faremo nei prossimi dieci anni su protezione civile, cargo, siamo stati i primi a ricevere uno status di Sieg per riattivare l'aeroporto di Foggia, con l'operatività finanziata dal Programma Quadro Trasporti. Insomma, noi facciamo il nostro, per sostenere diritto alla mobilità cittadini ma assieme le imprese, il turismo, insomma l'economia di tutta la regione. Mantenendo un equilibrio economico finanziario, dimostrando che una società pubblica può agire come e meglio di un privato. Poi la grande delusione del Pnrr. Ma le progettazioni non si sono fermate, siamo a caccia di qualsiasi finanziamento, dentro questa visione strategica. Solo le regioni e i territori possono dare una dimensione industriale

Agenparl

Brindisi

alle infrastrutture aeroportuali, ma questo già accade, anche senza autonomia". Pino Gesmundo, segretario generale della Cgil Puglia, ha segnalato come "questa discussione è sicuramente attuale, anche se ci sono tante priorità di ordine sociale ed economico nel Paese. Un tema che per il Governo è diventato però derimente e urgente. Vogliamo contaminare il Paese delle ragioni per cui il Sud davvero è una risorsa per il Paese, e allora questa battaglia contro l' autonomia differenziata è necessaria, e se all' inizio la portavamo avanti in pochi, spesso anche con posizioni istituzionali differenti, oggi è importante che lo facciamo insieme alla Regione Puglia. Dobbiamo promuovere questa discussione nei territori, farla vivere dal basso, creare conoscenza, attenzione, consenso e trasferire tutto questo alla rappresentanza politica. È assurdo che oggi ci ritroviamo a discutere di Pnrr che va nell' indirizzo di sanare divari, e di contro discutere di un progetto di riforma che alimenti egoismi territoriali e su quello costruire consenso politico. Dobbiamo fare allora le due cose: attenzionare la messa a terra di quelle risorse del Piano nazionale, vedere come si trasformino in progetti e poi in azioni che vadano nel migliorare la qualità della vita delle persone, per creare sviluppo e buona occupazione. Stiamo provando anche ad arginare visioni distorte, che non sono legate a vocazioni e bisogni, integrando le risorse del Por, evitando che siano i grandi player privati a determinare le scelte. Però mentre affermiamo centralità del Mezzogiorno, dobbiamo contrastare quelle politiche miopi fine a se stesse, che pagherà tutto il Paese non solo il Sud. Noi continueremo su questa strada, con la Regione Puglia vogliamo costruire gli Stati generale delle regioni del Sud, vanno coinvolte le autonomie locali, i Comuni, e assieme sanare le disomogeneità che si sono prodotte negli anni, penso alla sanità su tutte. Costruire una visione di Paese più unito ma anche più giusto". "Come Svimez siamo impegnati nel contrastare un disegno di autonomia che renderebbe il Paese più diseguale ma anche più debole", ha esordito Luca Bianchi, direttore generale dell' Associazione per lo Sviluppo del Mezzogiorno. L' autonomia per Bianchi è "Profondamente anacronistica, fuori da ogni riflessione storica ed economica, con proposte che vennero fuori all' inizio degli anni 2000, con un Nord che non voleva partecipare alle politiche di rifinanziamento nazionale, basata sulla contrapposizione territoriale. Un paese diseguale è un paese che cresce poco e la storia dell' Italia degli ultimi anni ci dice questo. Allora è una risposta sbagliata quella dell' autonomia". Giusto mettere assieme tema Pnrr e autonomia per il direttore della Svimez, "Perché dobbiamo ragionare degli investimenti straordinari ma anche dei trasferimenti dello Stato per far funzionare i servizi. Ma occorre partire da che idea di Paese abbiamo, dentro questo contesto storico: il rischio che come Svimez manifestiamo va oltre la tecnicità dei singoli strumenti. Il tema è se siamo coerenti con la nuova definizione di Europa post pandemia, un elemento di discontinuità, con politiche profondamente diverse da quelle messe in campo dopo la crisi del 2008. In questa fase prevalgono idee espansive, di coesione. Questo è allora vero tema alla quale inchiodare la politica". E sempre sul Pnrr, se è vero che è una straordinaria occasione per ridurre divari e disuguaglianze, "ma ci sono ancora dei limiti di impostazione che andrebbero sanati. Non si può non intervenire su alcuni elementi attuativi: il meccanismo

Agenparl

Brindisi

dei bandi competitivi tra amministrazione quando attiene a infrastrutture sociali o a erogazione di diritti di cittadinanza, non può essere la logica di divisione delle risorse. Andava fatta analisi dei fabbisogni di intervento. Quanto al 40%, non solo in alcuni ministeri non è rispettato, ad esempio al Mise, perché le risorse sostanzialmente si aiutano le imprese che già esistono, e quindi ripropone la geografia ex ante" piuttosto che sostenere crescita sistema produttivo del Sud. Nelle conclusioni del dibattito la vice segretaria generale della Cgil, Fracassi, è intervenuta sulle direttrici di intervento individuate all' interno del Pnrr. "Per poter mettere in campo 200 e oltre miliardi in quattro anni abbiamo bisogno di recuperare un' idea e una capacità di programmazione nei territori. Purtroppo non ce l' abbiamo perché non abbiamo fatto fronte al rafforzamento amministrativo in anni di blocco del turn over e di riduzione degli organici. C' è il tema risorse poi: si parla sempre di asili nido ma molti comuni non ha presentato bandi perché subito dopo si aprirebbe problema che non hanno risorse per sostenere la spesa del personale". Quanto ai progetti, "non può essere una gara ai bandi, su alcune missioni andava seguita la bussola del fabbisogno. Sarebbe stata una scelta di buon senso e allora si che avremmo pensato al Mezzogiorno, che è notevolmente più indietro. Sono state fatte scelte competitive e non politiche". Terza questione posta da Fracassi è stata quella relativa alla coerenza e complementarietà delle politiche: "Non basta dire che abbiamo 200 miliardi, dobbiamo fare in modo che anche le altre risorse che ci sono vanno nella direzione dell' innovazione, dell' ambientalizzazione. Significa rapportarsi con gli enti locali, significa mettere in campo da parte dello Stato risorse proprie, e anche quelli privati che insistono su quelle direttrici. Serviva allora una visione del Paese, e che si fa, invece di ricostruire competenze e unitarietà d' azione, si intende frammentare ancor di più con l' autonomia differenziata". Si va nella strada opposta della concentrazione delle risorse per rafforzare obiettivi e progetti, "per questo come Cgil siamo in campo per difendere il dettato costituzionale, che parla di paese unito, di solidarietà tra chi ha di più e chi ha di meno, di uguaglianza di diritti sociali e civili. Non è la priorità, è anzi dannosa per il Paese".

Brindisi Report

Brindisi

Porto di Brindisi: al via la ristrutturazione del faro e delle strutture annesse

Il lavori, che dureranno circa 8 mesi dalla consegna, saranno avviati nei prossimi giorni. La ditta Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce si è aggiudicata la gara

BRINDISI - Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) Ugo Patroni Griffi ha stipulato un contratto di appalto con la ditta Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce che si è aggiudicata la gara per l' esecuzione dei lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne, nel porto di Brindisi. Il progetto di ristrutturazione, predisposto dall' ente, mira non solo a ripristinare le condizioni di sicurezza e di decoro delle strutture, ma anche a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, ad esaltarne tutte le potenzialità rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. Un intervento strutturale complesso che sarà condotto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente. La ditta, oltre ad effettuare lo sgombero di rifiuti e vegetazione infestante, pulizia e disinfezione di tutti gli ambienti, ripristinerà l' estradosso del solaio. Saranno realizzati lavori di consolidamento delle voltine e di restauro, o di sostituzione, delle putrelle nell' avancorpo d' accesso e dei paramenti murari. Si provvederà alla sostituzione dei pluviali esistenti e al ripristino degli intonaci; alla rimozione e alla sostituzione integrale degli infissi; alla rivalorizzazione o alla rimozione delle pavimentazioni esistenti; al ripristino e alla regolarizzazione dell' antica rampa di alaggio, recuperando e integrando le basole esistenti: Verrà installata, peraltro, una fossa biologica a servizio del complesso, saranno realizzati nuovi impianti fotovoltaici e impianti tecnologici, idrico-sanitari, elettrici, antintrusione e di videosorveglianza. Infine, verranno rimosse la guaina, con la conseguente revisione e impermeabilizzazione del lastrico solare, e la banchina metallica esistente che sarà sostituita con nuovi pontili galleggianti. La ditta Buonfrate si è aggiudicata l' appalto presentando il minor prezzo mediante ribasso a base d' asta, all' esito di una procedura negoziata, rivolta agli operatori economici presenti nell' Albo fornitori dell' AdSP MAM. Alla procedura hanno partecipato 10 aziende (in possesso della qualificazione nella categoria OG 2 - classifica III e superiori) sorteggiate attraverso la piattaforma di e-procurement TuttoGare, in dotazione all' Ente, e nel rispetto del principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti. L' importo dell' appalto posto a base dell' affidamento è di circa 570 mila euro, l' importo complessivo di quadro economico è, invece, di 638 mila euro. "I fari e i segnalamenti marino costieri, oltre a garantire la sicurezza della navigazione, costituiscono un patrimonio storico culturale da salvaguardare e tutelare- commenta il presidente di AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Abbiamo progettato, infatti, un intervento che miri a valorizzare l' impianto morfologico d' insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle



Brindisi Report

Porto di Brindisi: al via la ristrutturazione del faro e delle strutture annesse



11/16/2022 14:28

-Alessandro Leo

Il lavori, che dureranno circa 8 mesi dalla consegna, saranno avviati nei prossimi giorni. La ditta Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce si è aggiudicata la gara BRINDISI - Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) Ugo Patroni Griffi ha stipulato un contratto di appalto con la ditta Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce che si è aggiudicata la gara per l' esecuzione dei lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne, nel porto di Brindisi. Il progetto di ristrutturazione, predisposto dall' ente, mira non solo a ripristinare le condizioni di sicurezza e di decoro delle strutture, ma anche a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, ad esaltarne tutte le potenzialità rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. Un intervento strutturale complesso che sarà condotto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente. La ditta, oltre ad effettuare lo sgombero di rifiuti e vegetazione infestante, pulizia e disinfezione di tutti gli ambienti, ripristinerà l' estradosso del solaio. Saranno realizzati lavori di consolidamento delle voltine e di restauro, o di sostituzione, delle putrelle nell' avancorpo d' accesso e dei paramenti murari. Si provvederà alla sostituzione dei pluviali esistenti e al ripristino degli intonaci; alla rimozione e alla

Brindisi Report

Brindisi

tipiche dell' accoglienza e, più in generale, della fruizione pubblica. Riporteremo al suo antico splendore il vecchio guardiano del porto, ultimo presidio della terra ferma e primo biglietto da visita per chi arriva in Città via mare; un landmark identitario per tutta la comunità che concorre alla formazione di un prodotto culturale collettivo". Il lavori, che dureranno circa 8 mesi dalla consegna, saranno avviati nei prossimi giorni. La realizzazione del faro rientrò nel più vasto progetto di escavazione del porto interno di bonifica delle aree paludose e di costruzione di tre fari, approvato dal Consiglio ordinario di Stato del 27 febbraio del 1842, e attuato nel 1859 sotto il regno Borbonico. Il faro, considerato come di VII livello, ossia un piccolo edificio, presenta un impianto a base circolare sul quale è stato eretto il volume cilindrico. Ubicato su una delle isole Pedagne (isolotto Traversa), all' imboccatura del porto di Brindisi, è raggiungibile soltanto via mare e per questo motivo alla sua base sono presenti alcuni edifici destinati sino al 1930 al personale impegnato al funzionamento dell' impianto.

Brindisi Report

Brindisi

Naufragio del traghetto Norman Atlantic: chieste 23 condanne e un' assoluzione

A Bitonto il processo sul naufragio del traghetto, avvenuto la notte fra il 27 e il 28 dicembre 2014. Pena massima pari a nove anni chiesta a carico del legale rappresentante della società armatrice, del comandante della nave e del rappresentante della società noleggiatrice

Ventitre condanne e un' assoluzione. Queste le richieste formulate dalla Procura di Bari nel corso dell' udienza odierna (martedì 16 novembre) del processo sul naufragio del Norman Atlantic, il traghetto partito da Igoumenitsa che la notte fra il 27 e il 28 dicembre 2014 si incendiò al largo delle coste albanesi. Nella tragedia persero la vita 31 persone, mentre 64 passeggeri rimasero feriti. In particolare, come riporta Ansa, i pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano, hanno chiesto 9 anni per Carlo Visentini, legale rappresentante della società 'Visemar di Navigazione' srl, armatrice della motonave Norman Atlantic, il comandante della nave, Argilio Giacomazzi, e Ioanni Vardinogianni, rappresentante legale Anek lines noleggiatrice del traghetto. Per i tre, che rispondono di naufragio e omicidio plurimo colposo con l' aggravante della colpa cosciente, è stata avanzata anche la richiesta d' interdizione perpetua dai pubblici uffici. La Procura ha chiesto anche la condanna delle due società imputate al pagamento di sanzioni pecuniarie quantificate in 400 mila euro per Visemar (con attenuante di aver risarcito vittime) e 600 mila euro per Ane La storia Il traghetto Norman

Atlantic che era in navigazione da poche ore con rotta Ancona, fu avvolto dalle fiamme il 28 dicembre 2014 quando si trovava nelle acque tra l' isola greca di Corfù e le coste albanesi. L' emergenza andava oltre i mezzi disponibili in quell' area sia della Guardia costiera ellenica che delle autorità marittime albanesi nel **porto** di Valona. **Brindisi**, con i suoi rimorchiatori, le sue unità navali della Marina, diventò il fulcro delle operazioni di spegnimento e di salvataggio di passeggeri ed equipaggio in condizioni meteomarine estremamente complesse, con il concorso decisivo anche dei mezzi della Guardia Costiera di Otranto, e degli elicotteri della Marina e dell' Aeronautica partiti dalle basi della Puglia centro-meridionale. Grazie a ciò, il numero delle vittime e dei dispersi fu limitato. Il relitto del traghetto, ancora con focolai di incendi nei ponti dove erano stipati Tir ed auto, fu trainato nel **porto** di **Brindisi** il 2 gennaio dai rimorchiatori dell' impresa Barretta, e ormeggiato alla banchina di Costa Morena Est dove rimase sino alla tarda serata del successivo 13 gennaio, quando alle 22 iniziò il rimorchio verso il **porto** di Bari (e con esso fu trasferita nel capoluogo di regione anche la competenza delle indagini).



Naufragio del traghetto Norman Atlantic: chieste 23 condanne e un' assoluzione



11/16/2022 15:37

-Luca Conte

A Bitonto il processo sul naufragio del traghetto, avvenuto la notte fra il 27 e il 28 dicembre 2014. Pena massima pari a nove anni chiesta a carico del legale rappresentante della società armatrice, del comandante della nave e del rappresentante della società noleggiatrice. Ventitre condanne e un' assoluzione. Queste le richieste formulate dalla Procura di Bari nel corso dell' udienza odierna (martedì 16 novembre) del processo sul naufragio del Norman Atlantic. Il traghetto partito da Igoumenitsa che la notte fra il 27 e il 28 dicembre 2014 si incendiò al largo delle coste albanesi. Nella tragedia persero la vita 31 persone, mentre 64 passeggeri rimasero feriti. In particolare, come riporta Ansa, i pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano, hanno chiesto 9 anni per Carlo Visentini, legale rappresentante della società 'Visemar di Navigazione' srl, armatrice della motonave Norman Atlantic, il comandante della nave, Argilio Giacomazzi, e Ioanni Vardinogianni, rappresentante legale Anek lines noleggiatrice del traghetto. Per i tre, che rispondono di naufragio e omicidio plurimo colposo con l' aggravante della colpa cosciente, è stata avanzata anche la richiesta d' interdizione perpetua dai pubblici uffici. La Procura ha chiesto anche la condanna delle due società imputate al pagamento di sanzioni pecuniarie quantificate in 400 mila euro per Visemar (con

Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: firmato il contratto di appalto per la ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole pedagne

Nei prossimi giorni al via i lavori Martedì 15 novembre, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) Ugo Patroni Griffi ha stipulato un contratto di appalto con la ditta Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce che si è aggiudicata la gara per l'esecuzione dei lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne, nel porto di Brindisi. Il progetto di ristrutturazione, predisposto dall'Ente, mira non solo a ripristinare le condizioni di sicurezza e di decoro delle strutture, ma anche a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, ad esaltarne tutte le potenzialità rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. Un intervento strutturale complesso che sarà condotto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto morfologico esistente. La ditta, oltre ad effettuare lo sgombero di rifiuti e vegetazione infestante, pulizia e disinfezione di tutti gli ambienti, ripristinerà l'estradosso del solaio. Saranno realizzati lavori di consolidamento delle voltine e di restauro, o di sostituzione, delle putrelle nell'avancorpo d'accesso e dei paramenti murari. Si provvederà alla sostituzione dei pluviali esistenti e al ripristino degli intonaci; alla rimozione e alla sostituzione integrale degli infissi; alla rivalorizzazione o alla rimozione delle pavimentazioni esistenti; al ripristino e alla regolarizzazione dell'antica rampa di alaggio, recuperando e integrando le basole esistenti: Verrà installata, peraltro, una fossa biologica a servizio del complesso, saranno realizzati nuovi impianti fotovoltaici e impianti tecnologici, idrico-sanitari, elettrici, antintrusione e di videosorveglianza. Infine, verranno rimosse la guaina, con la conseguente revisione e impermeabilizzazione del lastrico solare, e la banchina metallica esistente che sarà sostituita con nuovi pontili galleggianti. La ditta Buonfrate si è aggiudicata l'appalto presentando il minor prezzo mediante ribasso a base d'asta, all'esito di una procedura negoziata, rivolta agli operatori economici presenti nell'Albo fornitori dell'AdSP MAM. Alla procedura hanno partecipato 10 aziende (in possesso della qualificazione nella categoria OG 2 - classifica III e superiori) sorteggiate attraverso la piattaforma di e-procurement TuttoGare, in dotazione all'Ente, e nel rispetto del principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti. L'importo dell'appalto posto a base dell'affidamento è di circa 570 mila euro, l'importo complessivo di quadro economico è, invece, di 638 mila euro. "I fari e i segnalamenti marino costieri, oltre a garantire la sicurezza della navigazione, costituiscono un patrimonio storico-culturale da salvaguardare e tutelare" commenta il presidente di AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Abbiamo progettato, infatti, un intervento che miri a valorizzare l'impianto morfologico d'insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità



Il Nautilus

Brindisi

con quelle tipiche dell' accoglienza e, più in generale, della fruizione pubblica. Riporteremo al suo antico splendore il vecchio guardiano del porto, ultimo presidio della terra ferma e primo biglietto da visita per chi arriva in Città via **mare**; un landmark identitario per tutta la comunità che concorre alla formazione di un prodotto culturale collettivo". Il lavori, che dureranno circa 8 mesi dalla consegna, saranno avviati nei prossimi giorni. La realizzazione del faro rientrò nel più vasto progetto di escavazione del porto interno di bonifica delle aree paludose e di costruzione di tre fari, approvato dal Consiglio ordinario di Stato del 27 febbraio del 1842, e attuato nel 1859 sotto il regno Borbonico. Il faro, considerato come di VII livello, ossia un piccolo edificio, presenta un impianto a base circolare sul quale è stato eretto il volume cilindrico. Ubicato su una delle isole Pedagne (isolotto Traversa), all' imboccatura del porto di Brindisi, è raggiungibile soltanto via **mare** e per questo motivo alla sua base sono presenti alcuni edifici destinati sino al 1930 al personale impegnato al funzionamento dell' impianto.

Informazioni Marittime

Brindisi

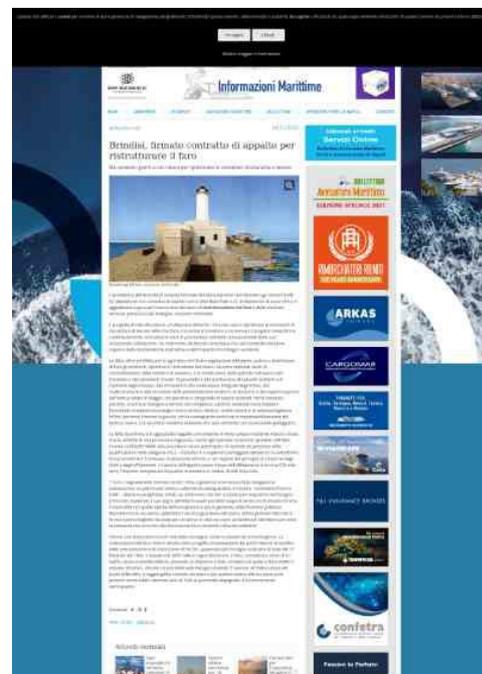
Brindisi, firmato contratto di appalto per ristrutturare il faro

Nei prossimi giorni al via i lavori per ripristinare le condizioni di sicurezza e decoro

Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** **Ugo Patroni Griffi** ha stipulato ieri un contratto di appalto con la ditta

Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce che si è aggiudicata la gara per l' esecuzione dei lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne, nel porto di Brindisi. Il progetto di ristrutturazione, predisposto dall' ente, mira non solo a ripristinare le condizioni di sicurezza e di decoro delle strutture, ma anche a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, ad esaltarne tutte le potenzialità rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. Un intervento strutturale complesso che sarà condotto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente. La ditta, oltre ad effettuare lo sgombero di rifiuti e vegetazione infestante, pulizia e disinfezione di tutti gli ambienti, ripristinerà l' estradosso del solaio. Saranno realizzati lavori di consolidamento delle voltine e di restauro, o di sostituzione, delle putrelle nell' avancorpo d' accesso e dei paramenti murari. Si provvederà alla sostituzione dei pluviali esistenti e al ripristino degli intonaci; alla rimozione e alla

sostituzione integrale degli infissi; alla rivalorizzazione o alla rimozione delle pavimentazioni esistenti; al ripristino e alla regolarizzazione dell' antica rampa di alaggio, recuperando e integrando le basole esistenti: Verrà installata, peraltro, una fossa biologica a servizio del complesso, saranno realizzati nuovi impianti fotovoltaici e impianti tecnologici, idrico-sanitari, elettrici, antintrusione e di videosorveglianze. Infine, verranno rimosse la guaina, con la conseguente revisione e impermeabilizzazione del lastrico solare, e la banchina metallica esistente che sarà sostituita con nuovi pontili galleggianti. La ditta Buonfrate si è aggiudicata l' appalto presentando il minor prezzo mediante ribasso a base d' asta, all' esito di una procedura negoziata, rivolta agli operatori economici presenti nell' Albo fornitori dell' AdSP MAM. Alla procedura hanno partecipato 10 aziende (in possesso della qualificazione nella categoria OG 2 - classifica III e superiori) sorteggiate attraverso la piattaforma di e-procurement TuttoGare, in dotazione all' ente, e nel rispetto del principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti. L' importo dell' appalto posto a base dell' affidamento è di circa 570 mila euro, l' importo complessivo di quadro economico è, invece, di 638 mila euro. "I fari e i segnalamenti marino costieri, oltre a garantire la sicurezza della navigazione, costituiscono un patrimonio storico-culturale da salvaguardare e tutelare - commenta **Patroni Griffi** -. Abbiamo progettato, infatti, un intervento che miri a valorizzare l' impianto morfologico d' insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell' accoglienza e, più in generale, della fruizione pubblica. Ripoteremo al suo antico splendore il vecchio guardiano



Informazioni Marittime

Brindisi

del porto, ultimo presidio della terra ferma e primo biglietto da visita per chi arriva in città via **mare**; un landmark identitario per tutta la comunità che concorre alla formazione di un prodotto culturale collettivo". I lavori, che dureranno circa 8 mesi dalla consegna, saranno avviati nei prossimi giorni. La realizzazione del faro rientrò nel più vasto progetto di escavazione del porto interno di bonifica delle aree paludose e di costruzione di tre fari, approvato dal Consiglio ordinario di Stato del 27 febbraio del 1842, e attuato nel 1859 sotto il regno Borbonico. Il faro, considerato come di VII livello, ossia un piccolo edificio, presenta un impianto a base circolare sul quale è stato eretto il volume cilindrico. Ubicato su una delle isole Pedagne (isolotto Traversa), all'imboccatura del porto di Brindisi, è raggiungibile soltanto via **mare** e per questo motivo alla sua base sono presenti alcuni edifici destinati sino al 1930 al personale impegnato al funzionamento dell' impianto. Condividi

Porto di Brindisi, via alla ristrutturazione del faro

BRINDISI Il progetto di ristrutturazione per il porto di Brindisi, predisposto dall'AdSp del Mar Adriatico Meridionale, mira non solo a ripristinare le condizioni di sicurezza e di decoro delle strutture, ma anche a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, ad esaltarne tutte le potenzialità rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. Un intervento strutturale complesso che sarà condotto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto morfologico esistente. La ditta Buonfrate si è aggiudicata l'appalto presentando il minor prezzo mediante ribasso a base d'asta, all'esito di una procedura negoziata, rivolta agli operatori economici presenti nell'Albo fornitori dell'AdSP MAM. Alla procedura hanno partecipato 10 aziende (in possesso della qualificazione nella categoria OG 2 classifica III e superiori) sorteggiate attraverso la piattaforma di e-procurement TuttoGare, in dotazione all'Ente, e nel rispetto del principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti. L'importo dell'appalto posto a base dell'affidamento è di circa 570 mila euro, l'importo complessivo di quadro economico è, invece, di 638 mila euro. #portodibrindisi : firmato il contratto di appalto per la ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole pedagne. Nei prossimi giorni al via i lavori. Leggi il comunicato stampa sul nostro sito <https://t.co/GqlzxXkyEM#brindisi#adspmam> AdSP Mare Adriatico Meridionale (@AdSPMAM) November 16, 2022 I fari e i segnalamenti marino costieri, oltre a garantire la sicurezza della navigazione, costituiscono un patrimonio storico-culturale da salvaguardare e tutelare commenta il presidente di AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi Abbiamo progettato, infatti, un intervento che miri a valorizzare l'impianto morfologico d'insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell'accoglienza e, più in generale, della fruizione pubblica. Ripoteremo al suo antico splendore il vecchio guardiano del porto, ultimo presidio della terra ferma e primo biglietto da visita per chi arriva in Città via mare; un landmark identitario per tutta la comunità che concorre alla formazione di un prodotto culturale collettivo. Il lavori, che dureranno circa 8 mesi dalla consegna, saranno avviati nei prossimi giorni. La realizzazione del faro rientra nel più vasto progetto di escavazione del porto interno di bonifica delle aree paludose e di costruzione di tre fari, approvato dal Consiglio ordinario di Stato del 27 febbraio del 1842, e attuato nel 1859 sotto il regno Borbonico. Il faro, considerato come di VII livello, ossia un piccolo edificio, presenta un impianto a base circolare sul quale è stato eretto il volume cilindrico. Ubicato su una delle isole Pedagne (isolotto Traversa), all'imboccatura del porto di Brindisi, è raggiungibile soltanto via mare e per questo motivo alla sua base sono presenti alcuni edifici destinati sino al 1930 al personale impegnato al funzionamento dell'impianto.



Port News

Brindisi

Brindisi, ristrutturazione del faro al via

Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM) **Ugo Patroni Griffi** ha stipulato un contratto di appalto con la ditta Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce che si è aggiudicata la gara per l' esecuzione dei lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne, nel porto di Brindisi. Secondo quanto comunicato dall' AdSP, il progetto di ristrutturazione, predisposto dall' Ente, mira non solo a ripristinare le condizioni di sicurezza e di decoro delle strutture, ma anche a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, ad esaltarne tutte le potenzialità rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. Un intervento strutturale complesso che sarà condotto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente.

PortNews

Brindisi, ristrutturazione del faro al via



11/16/2022 14:46

- Redazione Port

Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) Ugo Patroni Griffi ha stipulato un contratto di appalto con la ditta Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce che si è aggiudicata la gara per l' esecuzione dei lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le Isole Pedagne, nel porto di Brindisi. Secondo quanto comunicato dall' AdSP, il progetto di ristrutturazione, predisposto dall' Ente, mira non solo a ripristinare le condizioni di sicurezza e di decoro delle strutture, ma anche a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, ad esaltarne tutte le potenzialità rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. Un intervento strutturale complesso che sarà condotto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente.

Puglia Live

Brindisi

Porto di Brindisi - contratto di appalto per la ristrutturazione del faro, strutture annesse presso le isole Pedagne

Porto di Brindisi: firmato il contratto di appalto per la ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole pedagne. Nei prossimi giorni al via i lavori. Martedì 15 novembre, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) Ugo Patroni Griffi ha stipulato un contratto di appalto con la ditta Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce che si è aggiudicata la gara per l'esecuzione dei lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne, nel porto di Brindisi. Il progetto di ristrutturazione, predisposto dall'Ente, mira non solo a ripristinare le condizioni di sicurezza e di decoro delle strutture, ma anche a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, ad esaltarne tutte le potenzialità rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. Un intervento strutturale complesso che sarà condotto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto morfologico esistente. La ditta, oltre ad effettuare lo sgombero di rifiuti e vegetazione infestante, pulizia e disinfezione di tutti gli ambienti, ripristinerà l'estradosso del solaio. Saranno realizzati lavori di consolidamento delle voltine e di restauro, o di sostituzione, delle putrelle nell'avancorpo d'accesso e dei paramenti murari. Si provvederà alla sostituzione dei pluviali esistenti e al ripristino degli intonaci; alla rimozione e alla sostituzione integrale degli infissi; alla rivalorizzazione o alla rimozione delle pavimentazioni esistenti; al ripristino e alla regolarizzazione dell'antica rampa di alaggio, recuperando e integrando le basole esistenti: Verrà installata, peraltro, una fossa biologica a servizio del complesso, saranno realizzati nuovi impianti fotovoltaici e impianti tecnologici, idrico-sanitari, elettrici, antintrusione e di videosorveglianza. Infine, verranno rimosse la guaina, con la conseguente revisione e impermeabilizzazione del lastrico solare, e la banchina metallica esistente che sarà sostituita con nuovi pontili galleggianti. La ditta Buonfrate si è aggiudicata l'appalto presentando il minor prezzo mediante ribasso a base d'asta, all'esito di una procedura negoziata, rivolta agli operatori economici presenti nell'Albo fornitori dell'AdSP MAM. Alla procedura hanno partecipato 10 aziende (in possesso della qualificazione nella categoria OG 2 classifica III e superiori) sorteggiate attraverso la piattaforma di e-procurement TuttoGare, in dotazione all'Ente, e nel rispetto del principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti. L'importo dell'appalto posto a base dell'affidamento è di circa 570 mila euro, l'importo complessivo di quadro economico è, invece, di 638 mila euro. I fari e i segnalamenti marino costieri, oltre a garantire la sicurezza della navigazione, costituiscono un patrimonio storico-culturale da salvaguardare e tutelare - commenta il presidente di AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Abbiamo progettato, infatti, un intervento che miri a valorizzare l'impianto morfologico d'insieme, esaltando il suo segno



Puglia Live

Brindisi

identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell'accoglienza e, più in generale, della fruizione pubblica. Riporteremo al suo antico splendore il vecchio guardiano del porto, ultimo presidio della terra ferma e primo biglietto da visita per chi arriva in Città via **mare**; un landmark identitario per tutta la comunità che concorre alla formazione di un prodotto culturale collettivo. I lavori, che dureranno circa 8 mesi dalla consegna, saranno avviati nei prossimi giorni. La realizzazione del faro rientra nel più vasto progetto di escavazione del porto interno di bonifica delle aree paludose e di costruzione di tre fari, approvato dal Consiglio ordinario di Stato del 27 febbraio del 1842, e attuato nel 1859 sotto il regno Borbonico. Il faro, considerato come di VII livello, ossia un piccolo edificio, presenta un impianto a base circolare sul quale è stato eretto il volume cilindrico. Ubicato su una delle isole Pedagne (isolotto Traversa), all'imboccatura del porto di Brindisi, è raggiungibile soltanto via **mare** e per questo motivo alla sua base sono presenti alcuni edifici destinati sino al 1930 al personale impegnato al funzionamento dell'impianto.

Porto di Brindisi, firmato il contratto di appalto per la ristrutturazione del faro

Il lavori, che dureranno circa 8 mesi dalla consegna, saranno avviati nei prossimi giorni

Brindisi - Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM) **Ugo Patroni Griffi** ha stipulato un contratto di appalto con la ditta Buonfrate s.r.l. di Monteroni di Lecce che si è aggiudicata la gara per l' esecuzione dei lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne, nel porto di Brindisi "Il progetto di ristrutturazione, predisposto dall' Ente, mira non solo a ripristinare le condizioni di sicurezza e di decoro delle strutture, ma anche a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, ad esaltarne tutte le potenzialità rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. Un intervento strutturale complesso che sarà condotto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente. La ditta, oltre ad effettuare lo sgombero di rifiuti e vegetazione infestante, pulizia e disinfezione di tutti gli ambienti, ripristinerà l' estradosso del solaio. Saranno realizzati lavori di consolidamento delle voltine e di restauro, o di sostituzione, delle putrelle nell' avancorpo d' accesso e dei paramenti murari. Si provvederà alla sostituzione dei pluviali esistenti e al ripristino degli intonaci; alla rimozione e alla sostituzione integrale degli infissi; alla rivalorizzazione o alla rimozione delle pavimentazioni esistenti; al ripristino e alla regolarizzazione dell' antica rampa di alaggio, recuperando e integrando le basole esistenti: Verrà installata, peraltro, una fossa biologica a servizio del complesso, saranno realizzati nuovi impianti fotovoltaici e impianti tecnologici, idrico-sanitari, elettrici, antintrusione e di videosorveglianze. Infine, verranno rimosse la guaina, con la conseguente revisione e impermeabilizzazione del lastrico solare, e la banchina metallica esistente che sarà sostituita con nuovi pontili galleggianti", si legge nella nota stampa. La ditta Buonfrate si è aggiudicata l' appalto presentando il minor prezzo mediante ribasso a base d' asta, all' esito di una procedura negoziata, rivolta agli operatori economici presenti nell' Albo fornitori dell' AdSP MAM. Alla procedura hanno partecipato 10 aziende (in possesso della qualificazione nella categoria OG 2 - classifica III e superiori) sorteggiate attraverso la piattaforma di e-procurement TuttoGare, in dotazione all' Ente, e nel rispetto del principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti. L' importo dell' appalto posto a base dell' affidamento è di circa 570 mila euro, l' importo complessivo di quadro economico è, invece, di 638 mila euro. "I fari e i segnalamenti marino costieri, oltre a garantire la sicurezza della navigazione, costituiscono un patrimonio storico-culturale da salvaguardare e tutelare- c ommenta il presidente di AdSPMAM, **Ugo Patroni Griffi** . Abbiamo progettato, infatti, un intervento che miri a valorizzare l' impianto morfologico d' insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità



Ship Mag

Brindisi

con quelle tipiche dell' accoglienza e, più in generale, della fruizione pubblica. Riporteremo al suo antico splendore il vecchio guardiano del porto, ultimo presidio della terra ferma e primo biglietto da visita per chi arriva in Città via **mare**; un landmark identitario per tutta la comunità che concorre alla formazione di un prodotto culturale collettivo". Il lavori, che dureranno circa 8 mesi dalla consegna, saranno avviati nei prossimi giorni. La realizzazione del faro rientrò nel più vasto progetto di escavazione del porto interno di bonifica delle aree paludose e di costruzione di tre fari, approvato dal Consiglio ordinario di Stato del 27 febbraio del 1842, e attuato nel 1859 sotto il regno Borbonico. Il faro, considerato come di VII livello, ossia un piccolo edificio, presenta un impianto a base circolare sul quale è stato eretto il volume cilindrico. Ubicato su una delle isole Pedagne (isolotto Traversa), all' imboccatura del porto di Brindisi, è raggiungibile soltanto via **mare** e per questo motivo alla sua base sono presenti alcuni edifici destinati sino al 1930 al personale impegnato al funzionamento dell' impianto.

Il Nautilus

Manfredonia

Successo dell' 8^a REGATA DAUNIA CUP LIONS

Nella mattinata di domenica 13 novembre 2022, in una giornata inizialmente piovosa, ma poi riaperta da un tiepido e splendido sole, nello scenario delle limpide acque del golfo di Manfredonia, sul percorso Manfredonia - Mattinata, e ritorno, l'imbarcazione "SOUND OF SILENCE", per la Lega Navale di Trani, si è aggiudicata l' 8^a edizione della regata DAUNIA CUP LIONS CHALLENGE TROPHY. Mentre nelle due classifiche per categorie, si sono piazzati, e conquistato i relativi trofei: Categoria "ORC": 1° - "SOUND OF SILENCE", armatore Antonio Di Bari, Lega Navale Trani; 2° - "VEGA", armatore Attilio Manfrini, Lega Navale Manfredonia; 3° - "L' AMANTE ROSSA", armatore Pietro Di Cesare, Lega Navale Manfredonia; Categoria "Libera": 1° - "ATHANATOS", armatore Clemente Costigliola, Lega Navale Bacoli; 2° - "ROSETTA", armatore Gianluca Ciliberti, Lega Navale Manfredonia; 3° - "PEGASO", armatori Semeraro/Simone, Lega Navale Manfredonia; La Regata è inserita nel calendario ufficiale FIV Federazione Italiana Vela, zona VIII, Puglia, e quest' anno è una delle prove del campionato invernale di vela d' altura, organizzato dalla Lega Navale di Manfredonia, "GARGANO WINTER RACE" Città di Manfredonia (<http://www.regatedelgargano.it>). L' ottima riuscita della manifestazione grazie al partner tecnico, la LEGA NAVALE MANFREDONIA, con l' efficientissimo Presidente, Prof. Luigi Olivieri, in prima linea, e il coordinatore della regata, l' Ing. Salvatore Guglielmi del Lions Club "MANFREDONIA HOST", d' intesa con l' Avv. Mara Cerisano del Lions Club "FOGGIA U. Giordano", tutti costituenti il comitato organizzatore. Nella serata si è svolta la cerimonia di premiazione presso la bella sede della Lega Navale in Viale Miramare, con l' intervento del Sindaco di Manfredonia, Ing. Gianni ROTICE, dell' On. Giandiego GATTA, del Comandante in 2^a della Capitaneria di Porto di Manfredonia, C.C. Fabio PALOMBELLA, del Dr. Roberto LO SCOCCO, Presidente Lions Club Manfredonia Host, del Dr. Francesco MONTINI, Presidente Lions Club Foggia "U. Giordano", del Dr. Pier Luigi PINTO, Past Governatore Distretto 108AB (Puglia), dell' Ing. Salvatore GUGLIELMI, Responsabile "Cultura ed Economia del Mare" Lions Puglia. Il ricavato della regata, al netto delle spese sostenute, sarà devoluto in beneficenza alla LCIF Lions Club International Foundation (<http://www.lcif.org/IT>) per la realizzazione del service "Sight for Kids", un programma che mobilita professionisti del settore oculistico e volontari per condurre screening della vista in scuole a basso reddito e offrire agli insegnanti formazione sulla salute degli occhi. A oggi 150.000 insegnanti formati da Sight for Kids hanno sottoposto a screening per l' ipovisione 24,1 milioni di bambini in tutto il mondo. Il programma ha fornito servizi gratuiti a 500.000 bambini.



Puglia Live

Manfredonia

Manfredonia - Successo dell' 8^a REGATA DAUNIA CUP LIONS Vince l' imbarcazione "Sound of Silence"

Successo dell'8^a REGATA DAUNIA CUP LIONS Vince l'imbarcazione Sound of Silence Nella mattinata di domenica 13 novembre 2022, in una giornata inizialmente piovosa, ma poi riaperta da un tiepido e splendido sole, nello scenario delle limpide acque del golfo di **Manfredonia**, sul percorso **Manfredonia** - Mattinata, e ritorno, l'imbarcazione SOUND OF SILENCE, per la Lega Navale di Trani, si è aggiudicata l'8^a edizione della regata DAUNIA CUP LIONS CHALLENGE TROPHY. Mentre nelle due classifiche per categorie, si sono piazzati, e conquistato i relativi trofei: Categoria ORC: 1° - SOUND OF SILENCE, armatore Antonio Di Bari, Lega Navale Trani; 2° - VEGA, armatore Attilio Manfrini, Lega Navale **Manfredonia**; 3° - L'AMANTE ROSSA', armatore Pietro Di Cesare, Lega Navale **Manfredonia**; Categoria Libera: 1° - ATHANATOS, armatore Clemente Costigliola, Lega Navale Bacoli; 2° - ROSETTA, armatore Gianluca Ciliberti, Lega Navale **Manfredonia**; 3° - PEGASO, armatori Semeraro/Simone, Lega Navale **Manfredonia**; La Regata è inserita nel calendario ufficiale FIV Federazione Italiana Vela, zona VIII, Puglia, quest'anno è una delle prove del campionato invernale di vela d'altura, organizzato dalla Lega Navale di **Manfredonia**, GARGANO WINTER RACE Città di **Manfredonia** (<http://www.regatedelgargano.it>). L'ottima riuscita della manifestazione grazie al partner tecnico, la LEGA NAVALE **MANFREDONIA**, con l'efficientissimo Presidente, Prof. Luigi Olivieri, in prima linea, e il coordinatore della regata, l'Ing. Salvatore Guglielmi del Lions Club **MANFREDONIA HOST**", d'intesa con l'Avv. Mara Cerisano del Lions Club FOGGIA U. Giordano, tutti costituenti il comitato organizzatore. Nella serata si è svolta la cerimonia di premiazione presso la bella sede della Lega Navale in Viale Miramare, con l'intervento del Sindaco di **Manfredonia**, Ing. Gianni ROTICE, dell'On. Giandiego GATTA, del Comandante in 2^a della Capitaneria di **Porto di Manfredonia**, C.C. Fabio PALOMBELLA, del Dr. Roberto LO SCOCCO, Presidente Lions Club **Manfredonia** Host, del Dr. Francesco MONTINI, Presidente Lions Club Foggia U. Giordano, del Dr. Pier Luigi PINTO, Past Governatore Distretto 108AB (Puglia), dell'Ing. Salvatore GUGLIELMI, Responsabile Cultura ed Economia del Mare Lions Puglia. Il ricavato della regata, al netto delle spese sostenute, sarà devoluto in beneficenza alla LCIF Lions Club International Foundation (<http://www.lcif.org/IT>) per la realizzazione del service Sight for Kids, un programma che mobilita professionisti del settore oculistico e volontari per condurre screening della vista in scuole a basso reddito e offrire agli insegnanti formazione sulla salute degli occhi. A oggi 150.000 insegnanti formati da Sight for Kids hanno sottoposto a screening per l'ipovisione 24,1 milioni di bambini in tutto il mondo. Il programma ha fornito servizi gratuiti a 500.000 bambini.



Successo dell' 8^ Regata Daunia Cup Lions

anonimo

Vince l' imbarcazione 'Sound of Silence' Nella mattinata di domenica 13 novembre 2022, in una giornata inizialmente piovosa, ma poi riaperta da un tiepido e splendido sole, nello scenario delle limpide acque del golfo di Manfredonia, sul percorso Manfredonia - Mattinata, e ritorno, l' imbarcazione 'SOUND OF SILENCE', per la Lega Navale di Trani, si è aggiudicata l' 8^ edizione della regata DAUNIA CUP LIONS CHALLENGE TROPHY . Mentre nelle due classifiche per categorie, si sono piazzati, e conquistato i relativi trofei: Categoria 'ORC': 1° - 'SOUND OF SILENCE', armatore Antonio Di Bari, Lega Navale Trani; 2° - 'VEGA', armatore Attilio Manfrini, Lega Navale Manfredonia; 3° - 'L' AMANTE ROSSA", armatore Pietro Di Cesare, Lega Navale Manfredonia; Categoria 'Libera': 1° - 'ATHANATOS', armatore Clemente Costigliola, Lega Navale Bacoli; 2° - 'ROSETTA', armatore Gianluca Ciliberti, Lega Navale Manfredonia; 3° - 'PEGASO', armatori Semeraro/Simone, Lega Navale Manfredonia; La Regata è inserita nel calendario ufficiale FIV Federazione Italiana Vela, zona VIII, Puglia, e quest' anno è una delle prove del campionato invernale di vela d' altura, organizzato dalla Lega Navale di Manfredonia, 'GARGANO WINTER RACE' Città di Manfredonia (<http://www.regatedelgargano.it>).



L' ottima riuscita della manifestazione grazie al partner tecnico, la LEGA NAVALE MANFREDONIA , con l' efficientissimo Presidente, Prof. Luigi Olivieri , in prima linea, e il coordinatore della regata, l' Ing. Salvatore Guglielmi del Lions Club 'MANFREDONIA HOST" , d' intesa con l' Avv. Mara Cerisano del Lions Club 'FOGGIA U. Giordano' , tutti costituenti il comitato organizzatore. Nella serata si è svolta la cerimonia di premiazione presso la bella sede della Lega Navale in Viale Miramare, con l' intervento del Sindaco di Manfredonia, Ing. Gianni ROTICE , dell' On. Giandiego GATTA , del Comandante in 2^ della Capitaneria di Porto di Manfredonia, C.C. Fabio PALOMBELLA , del Dr. Roberto LO SCOCCO, Presidente Lions Club Manfredonia Host, del Dr. Francesco MONTINI , Presidente Lions Club Foggia 'U. Giordano', del Dr. Pier Luigi PINTO , Past Governatore Distretto 108AB (Puglia), dell' Ing. Salvatore GUGLIELMI , Responsabile 'Cultura ed Economia del Mare' Lions Puglia. Il ricavato della regata, al netto delle spese sostenute, sarà devoluto in beneficenza alla LCIF Lions Club International Foundation (<http://www.lcif.org/IT>) per la realizzazione del service 'Sight for Kids', un programma che mobilita professionisti del settore oculistico e volontari per condurre screening della vista in scuole a basso reddito e offrire agli insegnanti formazione sulla salute degli occhi. A oggi 150.000 insegnanti formati da Sight for Kids hanno sottoposto a screening per l' ipovisione 24,1 milioni di bambini in tutto il mondo . Il programma ha fornito servizi gratuiti a 500.000 bambini.

Occhiuto: «Il rigassificatore di Gioia Tauro strategico per il Paese e per la Calabria»

Il governatore a "24 Mattino", su Radio 24: «Manca solo la dichiarazione del governo che lo qualifichi come opera strategica»

«Spero che il rigassificatore di **Gioia Tauro** si faccia. La presidente Meloni ne ha fatto riferimento anche al Senato in sede di replica nel dibattito sulla fiducia. Io ne sto parlando da più di un anno, prima ancora che ci fosse la crisi energetica». Lo ha detto Roberto Occhiuto, presidente della Regione Calabria, intervenendo a "24 Mattino", su Radio 24. «Il rigassificatore di **Gioia Tauro** ha tutte le autorizzazioni valide, manca solo la dichiarazione del governo che lo qualifichi come opera strategica, dopodiché i lavori possono cominciare. Le risorse ci sono, si tratta di fondi privati che metterebbero in campo le società Iren e Sorgenia: circa 1 miliardo e mezzo utile a costruire una infrastruttura strategica, perché il rigassificatore avrebbe una capacità tale da poter produrre un terzo del gas che prima importavamo dalla Russia. E non è detto che debba funzionare sempre a pieno regime. Io mi auguro che ci sia un investimento sulle rinnovabili tale da portare il nostro Paese a produrre tutta l' energia necessaria, ma se così non fosse il rigassificatore può funzionare, per così dire, a fisarmonica, in maniera tale da rendere l' Italia energeticamente indipendente. Lo voglio anche perché connesso al rigassificatore c' è l' investimento della piastra del freddo che serve a rigassificare ma anche a surgelare i prodotti. Quindi si potrebbe costituire nell' area retroportuale di **Gioia Tauro** un grande distretto dell' agroalimentare e potremmo surgelare la metà dei prodotti che oggi si consumano in Europa. Il **porto** di **Gioia Tauro**, il primo **porto** d' Italia, il terzo d' Europa, al momento produce ricchezza soltanto per i terminalisti perché è un **porto** di transhipment, se invece ci fosse il rigassificatore sarebbe importante per il Paese e strategicamente importante per la mia Regione perché potrei far vivere anche l' area retroportuale. Ho dato l' avvio alle procedure per il raddoppio del terminalizzatore appena insediato alla guida della Regione. Ho chiesto anche il rigassificatore. A volte le popolazioni hanno protestato. Ho parlato con loro, ma ho spiegato che sarei andato comunque avanti, perché quando si governa bisogna fare quello che si ritiene giusto anche se impopolare, perché siccome è giusto poi diventerà popolare. Spesso le proteste sono animate anche dall' atteggiamento dei decisori politici locali che le assecondano, perdendo di vista quello che è importante per il Paese e per il territorio che governano", ha sottolineato il presidente Occhiuto.



Enormi potenzialità non sfruttate: il porto di Corigliano è un gigante coi piedi d' argilla

Tavolo tecnico tra autorità di sistema, politica e Regione. Sul tavolo tanti problemi e la banchina croceristica, ma servono una decina di milioni

CORIGLIANO ROSSANO Il futuro del **porto** di **Corigliano** al centro di un tavolo tecnico. Autorità di sistema portuale, le rappresentanze politiche locali e la Regione si sono incontrate per fare il punto sull' infrastruttura e sulle prospettive di sviluppo. Sul piatto della discussione anche due grandi temi, i cantieri navali con l' alaggio e varo - esistente ma da rifunzionalizzare con un finanziamento dell' autorità portuale da 1,2 milioni - e la banchina croceristica da realizzare. E se per il primo "scoglio" i problemi sembrano sulla via della definizione, perché come spiegherà l' ammiraglio Andrea Agostinelli, entro la fine dell' anno sarà pubblicata la manifestazione d' interesse per l' affido dei cantieri navali, la banchina croceristica sembra ancora "in alto mare". L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio già da quattro anni ha stanziato undici milioni per la realizzazione del molo dedicato alle piccole e medie navi da crociera. Il lustro trascorso fino ad oggi ha, però, raddoppiato i costi e servirà, quindi, un intervento della Regione per colmare il gap, circa 10 milioni. Il tavolo tecnico è servito anche per iniziare a ragionare sullo sviluppo dello scalo portuale a medio e lungo termine, ma partendo dall' iniziare a fornire servizi basilari come l' energia elettrica e l' acqua potabile ai moli dedicati alla pesca. In somma, il **porto** di **Corigliano** sembra oggi un gigante ma con i piedi di argilla. Spazi enormi, due darsene immense - che servono oggi prevalentemente il comparto pesca, nonostante sia sorto negli anni '70 del secolo scorso con scopi commerciali e come portale sul Mediterraneo - e pochissimi servizi. Nessun collegamento ferroviario e raccordi stradali alla già martoriata statale 106 ancora ai primordi.



Agenparl

Cagliari

certificazioni ISO

(AGENPARL) - mer 16 novembre 2022 COMUNICATO STAMPA All' AdSP del Mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato La Direzione Amministrazione e Bilancio ha ottenuto gli ISO 9001 e 14001 sulle attività di competenza Una gestione dei procedimenti al passo con gli standard internazionali sulla qualità e sulla protezione dell' ambiente. È, in sintesi, quanto emerge dall' approfondita analisi sull' attività dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che, dallo scorso 4 novembre, ha ottenuto, per la Direzione Amministrazione e Bilancio, la Certificazione del Sistema di Gestione Integrato secondo le Norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015. Traguardo che arriva dopo un' attenta verifica, da parte degli Enti certificatori (GCerti Italy per l' ISO 9001:2015 e United Registrar of Systems per l' ISO 14001: 2015), dell' intero processo gestionale degli Uffici delle sedi di Cagliari ed Olbia.



Ansa**Cagliari**

Porti sardi green, arriva il certificato internazionale

All' Adsp anche un attestato su gestione amministrativa

(ANSA) - CAGLIARI, 16 NOV - Una gestione dei procedimenti al passo con gli standard internazionali sulla qualità e sulla protezione dell' ambiente. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha ottenuto due importanti certificazioni internazionali. Diverse le attività amministrative ed economico - finanziarie interessate: accertamento e riscossione delle entrate, impegno e pagamento delle spese, bilancio e programmazione finanziaria, gestione del personale e dell' ufficio economato. Importante il certificato sulla gestione ambientale (prevenzione dell' inquinamento e riduzione del consumo di energia). "A distanza di qualche anno dal riconoscimento nazionale come ente pubblico più veloce nei pagamenti, oggi mettiamo nero su bianco due importanti certificazioni internazionali sul sistema di gestione integrato ISO 9001 e 14001, conseguite dalla nostra direzione amministrazione e bilancio", spiega il presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, **Massimo Deiana**. "Un ulteriore traguardo che evidenzia, ancora una volta, l' efficacia e l' efficienza del nostro operato, ma, soprattutto, un lavoro certosino e altamente professionale della dirigente Valeria Serra e di tutto il personale incardinato negli uffici di Cagliari ed Olbia della DAB al quale va il mio personale ringraziamento e riconoscimento", conclude **Deiana**. (ANSA).



Il Nautilus

Cagliari

All' AdSP del Mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato

La Direzione Amministrazione e Bilancio ha ottenuto gli ISO 9001 e 14001 sulle attività di competenza

Una gestione dei procedimenti al passo con gli standard internazionali sulla qualità e sulla protezione dell' ambiente. È, in sintesi, quanto emerge dall' approfondita analisi sull' attività dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che, dallo scorso 4 novembre, ha ottenuto, per la Direzione Amministrazione e Bilancio, la Certificazione del Sistema di Gestione Integrato secondo le Norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015. Traguardo che arriva dopo un' attenta verifica, da parte degli Enti certificatori (GCerti Italy per l' ISO 9001:2015 e United Registrar of Systems per l' ISO 14001: 2015), dell' intero processo gestionale degli Uffici delle sedi di Cagliari ed Olbia. Diverse le attività amministrative ed economico - finanziarie interessate: accertamento e riscossione delle entrate, impegno e pagamento delle spese, bilancio e programmazione finanziaria, gestione del personale e dell' ufficio economato. Aspetti dei quali è stata valutata - anche con la presenza di ispettori sul posto - la conformità ai requisiti previsti dalla norma, dalle circolari ministeriali, dai regolamenti generali ed interni dell' AdSP (questi ultimi approvati dal Comitato di Gestione e sottoposti al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Iter che si è concluso positivamente qualche settimana fa con il rilascio delle due certificazioni UNI EN ISO 9001:2015 per il sistema di gestione per la qualità e UNI EN ISO14001:2015 per quello di gestione ambientale (protezione dell' ambiente, prevenzione dell' inquinamento, nonché la riduzione del consumo di energia e risorse nell' ambito dei processi organizzativi). Diversi i benefici futuri per l' AdSP. Da una parte, attraverso il meccanismo della sorveglianza periodica, l' accreditamento permette all' Ente un monitoraggio costante sulla competenza e conformità alle norme dei procedimenti, consentendo, così, un miglioramento delle performance. Dall' altra, dal lato utenza, la garanzia di confronto con un Ente che rispetta stringenti requisiti di qualità e trasparenza. "A distanza di qualche anno dal riconoscimento nazionale come Ente pubblico più veloce nei pagamenti e, come evidenziato dagli studi sulle portualità del 2020, come Autorità di Sistema con il più alto indice di performance, oggi mettiamo nero su bianco due importanti certificazioni internazionali sul sistema di gestione integrato ISO 9001 e 14001, conseguite dalla nostra Direzione Amministrazione e Bilancio - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna -. Un ulteriore traguardo che evidenzia, ancora una volta, l' efficacia e l' efficienza del nostro operato, ma, soprattutto, un lavoro certosino e altamente professionale della dirigente Valeria Serra e di tutto il personale incardinato negli uffici di Cagliari ed Olbia della DAB al quale va il mio personale ringraziamento e riconoscimento".



Informatore Navale

Cagliari

All' AdSP del Mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato

La Direzione Amministrazione e Bilancio ha ottenuto gli ISO 9001 e 14001 sulle attività di competenza

Una gestione dei procedimenti al passo con gli standard internazionali sulla qualità e sulla protezione dell' ambiente. È, in sintesi, quanto emerge dall' approfondita analisi sull' attività dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che, dallo scorso 4 novembre, ha ottenuto, per la Direzione Amministrazione e Bilancio, la Certificazione del Sistema di Gestione Integrato secondo le Norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015. Traguardo che arriva dopo un' attenta verifica, da parte degli Enti certificatori (GCerti Italy per l' ISO 9001:2015 e United Registrar of Systems per l' ISO 14001: 2015), dell' intero processo gestionale degli Uffici delle sedi di Cagliari ed Olbia. Diverse le attività amministrative ed economico - finanziarie interessate: accertamento e riscossione delle entrate, impegno e pagamento delle spese, bilancio e programmazione finanziaria, gestione del personale e dell' ufficio economato. Aspetti dei quali è stata valutata - anche con la presenza di ispettori sul posto - la conformità ai requisiti previsti dalla norma, dalle circolari ministeriali, dai regolamenti generali ed interni dell' AdSP (questi ultimi approvati dal Comitato di Gestione e sottoposti al vaglio del

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Iter che si è concluso positivamente qualche settimana fa con il rilascio delle due certificazioni UNI EN ISO 9001:2015 per il sistema di gestione per la qualità e UNI EN ISO14001:2015 per quello di gestione ambientale (protezione dell' ambiente, prevenzione dell' inquinamento, nonché la riduzione del consumo di energia e risorse nell' ambito dei processi organizzativi). Diversi i benefici futuri per l' AdSP. Da una parte, attraverso il meccanismo della sorveglianza periodica, l' accreditamento permette all' Ente un monitoraggio costante sulla competenza e conformità alle norme dei procedimenti, consentendo, così, un miglioramento delle performance. Dall' altra, dal lato utenza, la garanzia di confronto con un Ente che rispetta stringenti requisiti di qualità e trasparenza. " A distanza di qualche anno dal riconoscimento nazionale come Ente pubblico più veloce nei pagamenti e, come evidenziato dagli studi sulle portualità del 2020, come Autorità di Sistema con il più alto indice di performance, oggi mettiamo nero su bianco due importanti certificazioni internazionali sul sistema di gestione integrato ISO 9001 e 14001, conseguite dalla nostra Direzione Amministrazione e Bilancio - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna -. Un ulteriore traguardo che evidenzia, ancora una volta, l' efficacia e l' efficienza del nostro operato, ma, soprattutto, un lavoro certosino e altamente professionale della dirigente Valeria Serra e di tutto il personale incardinato negli uffici di Cagliari ed Olbia della DAB al quale va il mio personale ringraziamento e riconoscimento".



Informazioni Marittime

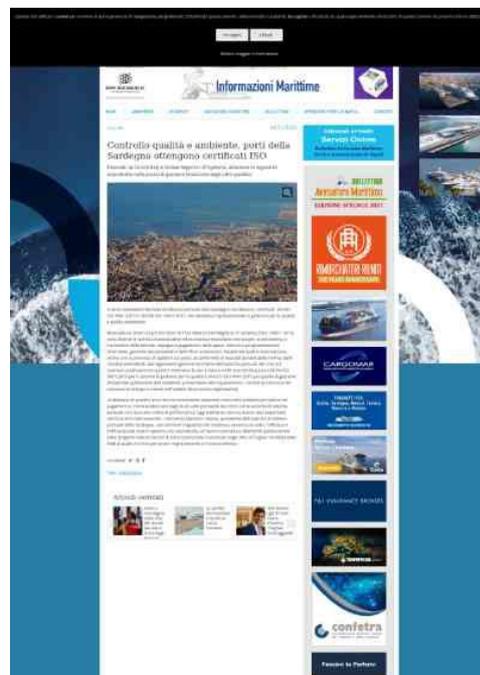
Cagliari

Controllo qualità e ambiente, porti della Sardegna ottengono certificati ISO

Rilasciati da GCerti Italy e United Registrar of Systems, attestano la regolarità soprattutto nella prassi di gestione finanziaria degli uffici pubblici

A inizio novembre l' Autorità di sistema portuale della Sardegna ha ottenuto i certificati UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015, che attestano rispettivamente la gestione per la qualità e quella ambientale. Rilasciate da GCerti Italy (l' ISO 9001:2015) e dalla United Registrar of Systems (l' ISO 14001: 2015), sono diverse le attività amministrative ed economico-finanziarie interessate: accertamento e riscossione delle entrate, impegno e pagamento delle spese, bilancio e programmazione finanziaria, gestione del personale e dell' ufficio economato. Aspetti dei quali è stata valutata, anche con la presenza di ispettori sul posto, la conformità ai requisiti previsti dalla norma, dalle circolari ministeriali, dai regolamenti generali ed interni dell' autorità portuale. Iter che si è concluso positivamente qualche settimana fa con il rilascio delle due certificazioni UNI EN ISO 9001:2015 per il sistema di gestione per la qualità e UNI EN ISO14001:2015 per quello di gestione ambientale (protezione dell' ambiente, prevenzione dell' inquinamento, nonché la riduzione del consumo di energia e risorse nell' ambito dei processi organizzativi). «A distanza di qualche anno dal riconoscimento nazionale

come ente pubblico più veloce nei pagamenti e, come evidenziato dagli studi sulle portualità del 2020, come autorità di sistema portuale con il più alto indice di performance, oggi mettiamo nero su bianco due importanti certificazioni internazionali», commenta **Massimo Deiana**, presidente dell' autorità di sistema portuale della Sardegna. «Un ulteriore traguardo che evidenzia, ancora una volta, l' efficacia e l' efficienza del nostro operato, ma, soprattutto, un lavoro certosino e altamente professionale della dirigente Valeria Serra e di tutto il personale incardinato negli uffici di Cagliari ed Olbia della DAB al quale va il mio personale ringraziamento e riconoscimento». Condividi



All'AdSp del mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato

Una gestione dei procedimenti al passo con gli standard internazionali sulla qualità e sulla protezione dell'ambiente. È, in sintesi, quanto emerge dall'approfondita analisi sull'attività dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna che, dallo scorso 4 novembre, ha ottenuto, per la Direzione Amministrazione e Bilancio, le Certificazioni del Sistema di Gestione Integrato secondo le Norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015. Traguado che arriva dopo un'attenta verifica, da parte degli Enti certificatori (GCerti Italy per l'ISO 9001:2015 e United Registrar of Systems per l'ISO 14001: 2015), dell'intero processo gestionale degli Uffici delle sedi di Cagliari ed Olbia. Diverse le attività amministrative ed economico finanziarie interessate: accertamento e riscossione delle entrate, impegno e pagamento delle spese, bilancio e programmazione finanziaria, gestione del personale e dell'ufficio economato. Aspetti dei quali è stata valutata anche con la presenza di ispettori sul posto la conformità ai requisiti previsti dalla norma, dalle circolari ministeriali, dai regolamenti generali ed interni dell'AdSP (questi ultimi approvati dal Comitato di Gestione e sottoposti al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Iter che si è concluso positivamente qualche settimana fa con il rilascio delle due certificazioni UNI EN ISO 9001:2015 per il sistema di gestione per la qualità e UNI EN ISO14001:2015 per quello di gestione ambientale (protezione dell'ambiente, prevenzione dell'inquinamento, nonché la riduzione del consumo di energia e risorse nell'ambito dei processi organizzativi). Diversi i benefici futuri per l'AdSp. Da una parte, attraverso il meccanismo della sorveglianza periodica, l'accreditamento permette all'Ente un monitoraggio costante sulla competenza e conformità alle norme dei procedimenti, consentendo, così, un miglioramento delle performance. Dall'altra, dal lato utenza, la garanzia di confronto con un Ente che rispetta stringenti requisiti di qualità e trasparenza. A distanza di qualche anno dal riconoscimento nazionale come Ente pubblico più veloce nei pagamenti e, come evidenziato dagli studi sulle portualità del 2020, come Autorità di Sistema con il più alto indice di performance, oggi mettiamo nero su bianco due importanti certificazioni internazionali sul sistema di gestione integrato ISO 9001 e 14001, conseguite dalla nostra Direzione Amministrazione e Bilancio spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna -. Un ulteriore traguardo che evidenzia, ancora una volta, l'efficacia e l'efficienza del nostro operato, ma, soprattutto, un lavoro certosino e altamente professionale della dirigente Valeria Serra e di tutto il personale incardinato negli uffici di Cagliari ed Olbia della DAB al quale va il mio personale ringraziamento e riconoscimento.



All' AdSP del Mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato

La Direzione Amministrazione e Bilancio ha ottenuto gli ISO 9001 e 14001 sulle attività di competenza

Redazione Seareporter.it

Una gestione dei procedimenti al passo con gli standard internazionali sulla qualità e sulla protezione dell' ambiente. È, in sintesi, quanto emerge dall' approfondita analisi sull' attività dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che, dallo scorso 4 novembre, ha ottenuto, per la Direzione Amministrazione e Bilancio, la Certificazione del Sistema di Gestione Integrato secondo le Norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015. Traguardo che arriva dopo un' attenta verifica, da parte degli Enti certificatori (GCerti Italy per l' ISO 9001:2015 e United Registrar of Systems per l' ISO 14001: 2015), dell' intero processo gestionale degli Uffici delle sedi di Cagliari ed Olbia. Diverse le attività amministrative ed economico - finanziarie interessate: accertamento e riscossione delle entrate, impegno e pagamento delle spese, bilancio e programmazione finanziaria, gestione del personale e dell' ufficio economato. Aspetti dei quali è stata valutata - anche con la presenza di ispettori sul posto - la conformità ai requisiti previsti dalla norma, dalle circolari ministeriali, dai regolamenti generali ed interni dell' AdSP (questi ultimi approvati dal Comitato di Gestione e sottoposti al vaglio del

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Iter che si è concluso positivamente qualche settimana fa con il rilascio delle due certificazioni UNI EN ISO 9001:2015 per il sistema di gestione per la qualità e UNI EN ISO14001:2015 per quello di gestione ambientale (protezione dell' ambiente, prevenzione dell' inquinamento, nonché la riduzione del consumo di energia e risorse nell' ambito dei processi organizzativi). Diversi i benefici futuri per l' AdSP. Da una parte, attraverso il meccanismo della sorveglianza periodica, l' accreditamento permette all' Ente un monitoraggio costante sulla competenza e conformità alle norme dei procedimenti, consentendo, così, un miglioramento delle performance. Dall' altra, dal lato utenza, la garanzia di confronto con un Ente che rispetta stringenti requisiti di qualità e trasparenza. ' A distanza di qualche anno dal riconoscimento nazionale come Ente pubblico più veloce nei pagamenti e, come evidenziato dagli studi sulle portualità del 2020, come Autorità di Sistema con il più alto indice di performance, oggi mettiamo nero su bianco due importanti certificazioni internazionali sul sistema di gestione integrato ISO 9001 e 14001, conseguite dalla nostra Direzione Amministrazione e Bilancio - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna -. Un ulteriore traguardo che evidenzia, ancora una volta, l' efficacia e l' efficienza del nostro operato, ma, soprattutto, un lavoro certosino e altamente professionale della dirigente Valeria Serra e di tutto il personale incardinato negli uffici di Cagliari ed Olbia della DAB al quale va il mio personale ringraziamento e riconoscimento'.



All' AdSP del Mare di Sardegna due nuove certificazioni sul sistema di gestione integrato

"La Direzione Amministrazione e Bilancio ha ottenuto gli ISO 9001 e 14001 sulle attività di competenza"

Cagliari - Una gestione dei procedimenti al passo con gli standard internazionali sulla qualità e sulla protezione dell' ambiente. È, in sintesi, quanto emerge dall' approfondita analisi sull' attività dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che, dallo scorso 4 novembre, ha ottenuto, per la Direzione Amministrazione e Bilancio, la Certificazione del Sistema di Gestione Integrato secondo le Norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015. Traguardo che arriva dopo un' attenta verifica, da parte degli Enti certificatori (GCerti Italy per l' ISO 9001:2015 e United Registrar of Systems per l' ISO 14001: 2015), dell' intero processo gestionale degli Uffici delle sedi di Cagliari ed Olbia. "Diverse le attività amministrative ed economico - finanziarie interessate: accertamento e riscossione delle entrate, impegno e pagamento delle spese, bilancio e programmazione finanziaria, gestione del personale e dell' ufficio economato. Aspetti dei quali è stata valutata - anche con la presenza di ispettori sul posto - la conformità ai requisiti previsti dalla norma, dalle circolari ministeriali, dai regolamenti generali ed interni dell' AdSP (questi ultimi approvati dal Comitato di Gestione e sottoposti al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Iter che si è concluso positivamente qualche settimana fa con il rilascio delle due certificazioni UNI EN ISO 9001:2015 per il sistema di gestione per la qualità e UNI EN ISO14001:2015 per quello di gestione ambientale (protezione dell' ambiente, prevenzione dell' inquinamento, nonché la riduzione del consumo di energia e risorse nell' ambito dei processi organizzativi)", si legge nella nota stampa. Diversi i benefici futuri per l' AdSP. Da una parte, attraverso il meccanismo della sorveglianza periodica, l' accreditamento permette all' Ente un monitoraggio costante sulla competenza e conformità alle norme dei procedimenti, consentendo, così, un miglioramento delle performance. Dall' altra, dal lato utenza, la garanzia di confronto con un Ente che rispetta stringenti requisiti di qualità e trasparenza. "A distanza di qualche anno dal riconoscimento nazionale come Ente pubblico più veloce nei pagamenti e, come evidenziato dagli studi sulle portualità del 2020, come Autorità di Sistema con il più alto indice di performance, oggi mettiamo nero su bianco due importanti certificazioni internazionali sul sistema di gestione integrato ISO 9001 e 14001, conseguite dalla nostra Direzione Amministrazione e Bilancio - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna -. Un ulteriore traguardo che evidenzia, ancora una volta, l' efficacia e l' efficienza del nostro operato, ma, soprattutto, un lavoro certosino e altamente professionale della dirigente Valeria Serra e di tutto il personale incardinato negli uffici di Cagliari ed Olbia della DAB al quale va il mio personale ringraziamento e riconoscimento".



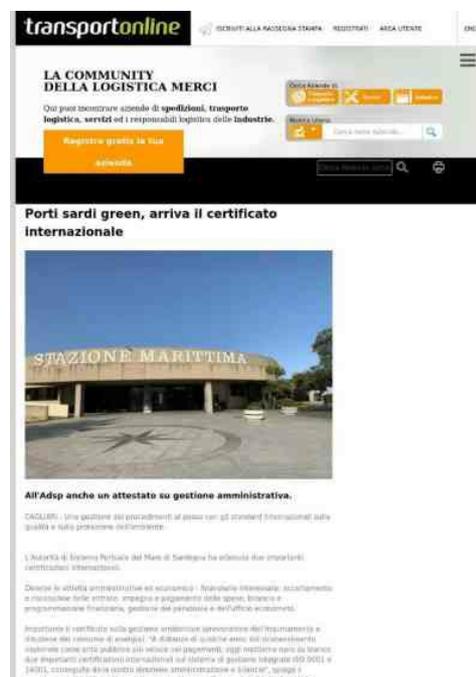
Transportonline

Cagliari

Porti sardi green, arriva il certificato internazionale

All'Adsp anche un attestato su gestione amministrativa.

CAGLIARI - Una gestione dei procedimenti al passo con gli standard internazionali sulla qualità e sulla protezione dell'ambiente. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha ottenuto due importanti certificazioni internazionali. Diverse le attività amministrative ed economico - finanziarie interessate: accertamento e riscossione delle entrate, impegno e pagamento delle spese, bilancio e programmazione finanziaria, gestione del personale e dell'ufficio economato. Importante il certificato sulla gestione ambientale (prevenzione dell'inquinamento e riduzione del consumo di energia). "A distanza di qualche anno dal riconoscimento nazionale come ente pubblico più veloce nei pagamenti, oggi mettiamo nero su bianco due importanti certificazioni internazionali sul sistema di gestione integrato ISO 9001 e 14001, conseguite dalla nostra direzione amministrazione e bilancio", spiega il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. Leggi tutta la notizia Fonte: ANSA



Salvini: «Ponte Stretto, nella manovra di Bilancio» - Conftrasporto: «Il progetto deve partire»

16 Nov, 2022 ROMA Il vice premier Salvini, intervenendo stamani a Monfalcone presso Fincantieri, per la cerimonia di consegna della nave da crociera MSC Seascape, ha annunciato « la riattivazione della società che porterà a termine il ponte sullo Stretto in questa manovra di bilancio ». Riguardo all' opera Salvini ha tenuto a precisare « l' opera potrà essere il simbolo del genio e dell' ingegneria italiana » - Per questo saranno necessarie competenze: «Se ci sarà bisogno chiederemo una mano anche all' ingegneria di Fincantieri» - ha annunciato il vice premier e ministro delle Infrastrutture, concludendo: «dopo 50 anni di chiacchiere portare la prima pietra del ponte che unisce una volta per tutte Sicilia, Calabria, Italia ed Europa è uno degli obiettivi che mi sono prefissato». Sul tema è intervenuta Conftrasporto-Confcommercio ribadendo il 'sì' al ponte sullo Stretto di **Messina**. «Il tempo che passa è nemico dell' opera e gioca a favore di coloro non la vogliono - aggiunge il presidente Paolo Uggè - Lo sosteniamo fortemente da tempo: il progetto deve partire per collegare il popolo siciliano e l' economia del nostro Paese al Nord Europa». «Apprezziamo la risolutezza con la quale oggi il



ministro Salvini è tornato sull' argomento esprimendo la volontà di accelerare e di creare i presupposti perché questa fondamentale infrastruttura sia realizzata, finalmente e al più presto», conclude il presidente di Conftrasporto-Confcommercio. Post correlati Laghezza SpA, Società leader in Italia nell' offerta di soluzioni di consulenza e assistenza doganale, in collaborazione con Giuffrè Francis Lefebvre, [] Trasportounito chiede al Governo, con una comunicazione al ministro Salvini ed al vice Ministro Rixi, di annullare il gap comunitario []

Messina, sequestrata droga nascosta su un camion di frutta e verdura - VIDEO

Lo Stretto di Messina ancora protagonista nel maxi-sequestro di 9,2 chili di cocaina e 11 chili di marijuana, effettuato dai Finanziari del Comando Provinciale di Messina nella notte del 16 novembre scorso. Ad essere attenzionato, questa volta, è stato il porto di Tremestieri, dove abitualmente sbarcano i mezzi pesanti che attraversano la città: tra questi, quello fermato dalle Fiamme Gialle del Gruppo di Messina dove, tra quintali di frutta e verdura, si nascondevano anche due borsoni con all' interno l' illecito remunerativo carico, non sfuggiti all' infallibile fiuto del cane Ghimly. Cocaina pura al 99% Le analisi chimiche esperite hanno dimostrato non solo l' ottima qualità della cocaina, pura al 99%, ma anche come la marijuana risultasse della migliore qualità, del tipo " Amnesia Haze ", una particolare varietà dall' alto principio attivo, considerata per questo tra le più potenti al mondo. Lo stupefacente sequestrato, opportunamente tagliato, avrebbe potuto fruttare nella vendita al dettaglio oltre 2,5 milioni di euro, andando così a finanziare le casse delle strutturate organizzazioni criminali destinatarie: un così rilevante quantitativo necessita certamente di importanti reti di ricezione e smercio.

Sulla base delle risultanze investigative, che dovranno comunque trovare conferma in dibattimento e nei successivi gradi di giudizio e fermo restando il generale principio di non colpevolezza sino a sentenza passata in giudicato, l' autista del mezzo pesante è stato tratto in arresto, in flagranza di reato, per detenzione di sostanze stupefacenti e condotto alla casa circondariale di Gazzi. L' operazione odierna e la frequenza con cui vengono effettuati importanti sequestri di sostanza stupefacente, oltre a testimoniare l' assoluta rilevanza attribuita al fenomeno dalle Fiamme Gialle messinesi, conferma l' importanza del territorio peloritano quale punto strategico di snodo di significativi traffici illeciti verso l' intera Isola e la sua unicità sul territorio nazionale.



L'AdSp dello Stretto libera aree per l'operatività portuale

REGGIO CALABRIA Continua l'opera di riordino degli spazi portuali da parte dell'AdSp dello Stretto nel porto di Reggio Calabria. Con l'assistenza del rimorchiatore Paul, appositamente intervenuto da Trapani, la nave Amadeo Maticena ha lasciato l'ormeggio nel porto di Reggio Calabria diretta in Grecia. L'unità è stata al centro di una vicenda giudiziaria legata ai precedenti armatori. Costruita nel 1986 nel cantiere olandese De Merwede, lunga 113 metri, larga 19, con una stazza lorda di 8.100 tonnellate e una capacità di trasporto per mille passeggeri e 210 auto per 400 metri lineari di garage, è rimasta ormeggiata in porto, in condizioni di disarmo, per oltre dieci anni. A Gennaio la Corte di Appello di Reggio Calabria, in costanza di sequestro preventivo, ha nominato un nuovo Amministratore Unico, Francesco Aricò dell'Ordine dei Commercialisti della provincia di Reggio Calabria, rimasto in carica anche all'indomani del dissequestro della nave, avvenuto a Marzo 2022. Da quel momento l'AdSp dello Stretto ha avviato con Aricò, un'intensa e proficua interlocuzione finalizzata a rappresentare la necessità che l'unità lasciasse il porto per consentire di dare seguito agli interventi previsti dalla programmazione dell'Ente portuale, al fine di garantire maggiore disponibilità di ormeggio e adeguati spazi di evoluzione nello specchio acqueo per le navi di maggiori dimensioni. Alla fine dello scorso mese di Agosto si è perfezionata la vendita dell'unità ed il nuovo armatore ha avviato le procedure per il suo definitivo trasferimento. Grazie all'impegno profuso dall'amministratore Aricò, al rapporto sinergico instaurato dall'AdSp ed alla disponibilità degli uffici del Tribunale e della Capitaneria di porto di Reggio Calabria, oggi il porto si riappropria di spazi operativi importanti di cui beneficerà l'intero cluster marittimo.



Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

La nave "Amedeo Maticena" lascia definitivamente il porto di Reggio Calabria. L' AdSP dello Stretto libera aree per l' operatività portuale

Continua l' opera di riordino degli spazi portuali da parte dell' **AdSP** dello Stretto nel porto di Reggio Calabria. Oggi 16 novembre, con l' assistenza del rimorchiatore Paul, appositamente intervenuto da Trapani, la M/N Amadeo Maticena ha lasciato l' ormeggio nel porto di Reggio Calabria diretta in Grecia. L' unità è stata al centro di una vicenda giudiziaria legata ai precedenti armatori. Costruita nel 1986 nel cantiere olandese De Merwede, lunga 113 metri, larga 19, con una stazza lorda di 8.100 tonnellate e una capacità di trasporto per mille passeggeri e 210 auto per 400 metri lineari di garage, è rimasta ormeggiata in porto, in condizioni di disarmo, per oltre dieci anni. A gennaio la Corte di Appello di Reggio Calabria, in costanza di sequestro preventivo, ha nominato un nuovo Amministratore Unico, il Dott. Francesco Aricò dell' Ordine dei Commercialisti della provincia di Reggio Calabria, rimasto in carica anche all' indomani del dissequestro della nave, avvenuto a marzo 2022. Da quel momento l' **AdSP** dello Stretto ha avviato con il Dott. Aricò, un' intensa e proficua interlocuzione finalizzata a rappresentare la necessità che l' unità lasciasse il porto per consentire di dare seguito agli interventi previsti dalla programmazione dell' Ente portuale, al fine di garantire maggiore disponibilità di ormeggio e adeguati spazi di evoluzione nello specchio acqueo per le navi di maggiori dimensioni. Alla fine dello scorso mese di agosto si è perfezionata la vendita dell' unità ed il nuovo armatore ha avviato le procedure per il suo definitivo trasferimento. Grazie all' impegno profuso dal Dott. Aricò, al rapporto sinergico instaurato dall' **AdSP** ed alla disponibilità degli uffici del Tribunale e della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, oggi il porto si riappropria di spazi operativi importanti di cui beneficerà l' intero cluster marittimo.



Messina Ora

La nave "Amedeo Maticena" lascia definitivamente il porto di Reggio Calabria. L' AdSP dello Stretto libera aree per l' operatività portuale



11/16/2022 12:04

Continua l' opera di riordino degli spazi portuali da parte dell' AdSP dello Stretto nel porto di Reggio Calabria. Oggi 16 novembre, con l' assistenza del rimorchiatore Paul, appositamente intervenuto da Trapani, la M/N Amadeo Maticena ha lasciato l' ormeggio nel porto di Reggio Calabria diretta in Grecia. L' unità è stata al centro di una vicenda giudiziaria legata ai precedenti armatori. Costruita nel 1986 nel cantiere olandese De Merwede, lunga 113 metri, larga 19, con una stazza lorda di 8.100 tonnellate e una capacità di trasporto per mille passeggeri e 210 auto per 400 metri lineari di garage, è rimasta ormeggiata in porto, in condizioni di disarmo, per oltre dieci anni. A gennaio la Corte di Appello di Reggio Calabria, in costanza di sequestro preventivo, ha nominato un nuovo Amministratore Unico, il Dott. Francesco Aricò dell' Ordine dei Commercialisti della provincia di Reggio Calabria, rimasto in carica anche all' indomani del dissequestro della nave, avvenuto a marzo 2022. Da quel momento l' AdSP dello Stretto ha avviato con il Dott. Aricò, un' intensa e proficua interlocuzione finalizzata a rappresentare la necessità che l' unità lasciasse il porto per

Il contrammiraglio Russo "Depuratori, malfunzionamenti sempre più frequenti"

Abbiamo incontrato nella sede della Capitaneria di **porto** di Catania il direttore marittimo della Sicilia orientale Giancarlo Russo CATANIA - Depuratori che non funzionano, scarichi irregolari, pesca illegale, abusi sul demanio marittimo. L' assalto al mare siciliano arriva da molteplici direzioni e con responsabilità diffuse: enti locali inoperosi o inadempienti, imprenditori "furbetti" e cittadini incivili. Molteplici criticità su cui vigila senza sosta la Guardia costiera con interventi mirati e costanti sia su terra che su mare. Abbiamo incontrato nella sede della Capitaneria di **porto** di Catania il Contrammiraglio Giancarlo Russo, Direttore marittimo della Sicilia orientale. La recente relazione pubblicata dalla Commissione parlamentare d' inchiesta sul ciclo dei rifiuti conferma quello che già da tempo era noto: in Sicilia lo stato del mare non è ottimale, soprattutto a causa della inadeguatezza dei sistemi di depurazione. Come interviene la Guardia costiera per reprimere gli abusi? "Premetto che i problemi di questo territorio sono comuni alla maggior parte delle regioni del Sud Italia e spesso traggono origine da comportamenti illeciti di individui che non hanno rispetto per l' ambiente in cui vivono o lavorano. Un aspetto degno di nota che è stato riscontrato nel corso delle attività d' indagine è stata la difficoltà ad interfacciarsi con gli enti preposti al funzionamento dei depuratori. Di norma, lavoriamo su un censimento dei depuratori e degli scarichi presenti nel territorio: sappiamo dove si trovano, se funzionano regolarmente o parzialmente, se sono del tutto guasti e se in passato hanno presentato criticità o specifiche avarie. Grazie al costante monitoraggio del territorio ed anche alle segnalazioni di potenziali inquinamenti dell' ambiente marino costiero riusciamo ad aggiornare la mappa degli scarichi, per il perpetrarsi di condotte ambientali delittuose o semplicemente perché si guastano per cause accidentali (malfunzionamento dell' impianto di pompaggio dei depuratori o la rottura di condotta dei reflui); in ogni caso oggetto nell' immediato di comunicazione di notizia di reato all' Autorità giudiziaria." E poi c' è il fenomeno delittuoso dei cosiddetti "scarichi abusivi" "Più che parlare di scarichi abusivi, come già accennato, quello che riscontriamo più frequentemente sono i comportamenti illeciti con immissioni irregolari di sostanze organiche e inorganiche frutto di attività umane, domestiche, industriali o agricole in scarichi censiti che possono recare danno alla salute e all' ambiente". Detto in altre parole ci sono imprese o privati cittadini che si allacciano alla rete in modo illegale e in questi casi come intervenite? "Si interviene d' iniziativa e sotto il coordinamento dell' Autorità giudiziaria che, se del caso, dispone i provvedimenti cautelari di sequestro degli impianti o aziende coinvolte in attività di smaltimento irregolare di reflui nelle acque bianche, o peggio di immissione diretta di acque di scarico nei corsi d' acqua, che in entrambi i casi finiscono per inquinare il nostro mare. Infatti,



le acque reflue se non trattate adeguatamente possono causare danni seri alla flora e alla fauna marina, oltre a minare la nostra stessa salute". In che modo collaborate con l' Arpa (Agenzia regionale per la protezione dell' ambiente) quando vengono segnalati casi di inquinamento? "Quale organo tecnico, l' Arpa è il nostro interlocutore istituzionale, che ci fornisce il suo supporto in materia di monitoraggio e controllo in campo ambientale. In caso di segnalazioni di presunti sversamenti si verifica congiuntamente lo stato delle acque di scarico, con un campionamento ed analisi in laboratorio. In quest' ottica, in caso di superamento dei valori limite di accettabilità delle sostanze inquinanti contenute nello scarico, oltre alla prevista segnalazione dell' inquinamento all' Autorità giudiziaria si provvede anche alla segnalazione dell' inquinamento in mare al Comune rivierasco competente territorialmente, per i provvedimenti di interdizione degli specchi d' acqua, a tutela della salute umana, specialmente se si tratta di un sito destinato alla balneazione". Qual è la sua opinione sullo stato di salute del mare siciliano? "Sarebbe bello poter dire che è in uno stato di salute ottimale. Purtroppo, per alcuni tratti di costa, non è così. Spesso la potenzialità degli impianti di depurazione biologica, in funzione del numero degli abitanti insistenti nel territorio, non è adeguata e sufficiente a garantire un idoneo trattamento delle acque reflue, in termini di conformità dei corpi idrici recettori e dei relativi obiettivi di qualità a protezione dell' ambiente. Inoltre, i malfunzionamenti negli impianti di depurazione continuano a verificarsi con sempre più frequenza e la capacità degli enti amministratori di intervenire in tempo reale non è pari all' esigenza della collettività. Il processo di depurazione deve essere effettuato secondo le normative italiane e comunitarie, che prevedono azioni necessarie a raggiungere o mantenere il buono stato di qualità delle acque superficiali o profonde, tutelando dall' inquinamento." La Commissione Ecomafie ha detto che in Sicilia vi è un intreccio di "cattiva gestione, incapacità e connivenze". Non si può dire insomma che nell' Isola la responsabilità provenga da una sola fonte, ma vi è un "concorso di colpa" "Ritengo, che a questa domanda possa rispondere l' Autorità giudiziaria, che ha un quadro completo circa le motivazioni che muovono questo sistema poco efficiente". Lei però è stato audito dalla Commissione. "In questi ultimi due anni, ho relazionato alla Commissione Parlamentare sulle attività di accertamento legate all' ambiente marino, sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati, al fine di fornire uno strumento di consultazione sulla situazione nel territorio di competenza della Direzione Marittima di Catania, mirato ad individuare le problematiche esistenti nei sorgitori sede di impianti di depurazione delle acque reflue urbane che recapitano nei corpi idrici. Sostanzialmente, fornire una fotografia delle attività espletate dalla Guardia costiera, aventi quali finalità la verifica del regolare svolgimento delle funzioni degli impianti di depurazione nei Comuni insistenti nella fascia costiera di competenza territoriale della Direzione Marittima della Sicilia Orientale. Analogamente qualche anno addietro, quando ero alla guida della Direzione marittima della Calabria, avevo già relazionato la Commissione ed in quell' occasione sono stato anche audito". In Sicilia la situazione è peggiore di quella calabrese? "In generale, l' origine degli inquinamenti ambientali è

lo stesso: il frequente malfunzionamento degli impianti di depurazione, le condotte avventate degli enti gestori, come ad esempio la messa in opera di bypass degli stessi impianti, per sovraccarichi nel sistema, con immissioni diretta nei canali di scarico e conseguente sversamento nell' ambiente (nel terreno, nei fiumi, nei laghi e nei mari), senza prima essere sottoposte a interventi di depurazione costantemente monitorati che poi portano a mare. Altro aspetto della cattiva depurazione è anche l' irregolare smaltimento dei fanghi, cioè lo scarto delle depurazioni. La depurazione delle acque reflue avviene attraverso diverse fasi, durante le quali vengono eliminate le sostanze tossiche dai rifiuti liquidi, trasformando il tutto in fanghi; questi ultimi, non essendo ancora del tutto privi di materiale dannoso, a loro volta subiscono altri particolari trattamenti. A questo punto, i fanghi ottenuti possono essere smaltiti in discariche speciali, oppure utilizzati in agricoltura o recati presso gli impianti adibiti al compostaggio. In Sicilia abbiamo riscontrato anche altri tipi di condotte anti-giuridiche verso la conservazione del bene ambientale, come l' abbandono indiscriminato degli scarti di lavorazione industriale, così come è stato riscontrato lungo il corso del fiume Alcantara. Si è trattato di rifiuti scaricati nel corso del fiume e che, non è difficile immaginarlo, come in occasione delle piene vanno a finire in mare. Situazioni analoghe le abbiamo riscontrate anche lungo il fiume Simeto". C' è insomma un' emergenza ambientale. Gli uomini e le donne che avete a disposizione sono sufficienti per farvi fronte? "Vorremmo averne sempre più. Il tema della tutela ambientale è una delle attività istituzionali per le quali il Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia costiera presta la massima attenzione in tutte i suoi aspetti e riflessi. Tanta è stata l' attenzione in passato sul sistema di costruzione delle navi, sul sistema di scarica a terra dei prodotti che venivano dai lavaggi delle cisterne, ma oggi questo tipo di inquinamento è diventato non dico residuale, ma contenuto e controllato. Attualmente, ritengo che la minaccia principale dell' ecosistema marino costiero sia quella dell' inquinamento che viene soprattutto da terra verso mare: la mancata o la non corretta depurazione delle acque di scarico". C' è una ricerca internazionale secondo cui il fondale dello Stretto di Messina è tra i più inquinati al mondo. Quali sono le cause secondo lei? "Lì non è il tipico inquinamento da cosiddetta macchia nera o marrone, ma qualcosa di più insidioso che non è visibile ad occhio nudo. Si tratta, infatti, di rifiuti come le microplastiche sospese in mare o di plastiche più pesanti che si depositano sul fondo. Occorre fare un attento studio sulle correnti e capire come mai si sia verificato, nel corso di un certo numero di anni, questo deposito di materiale. Si tratta di un problema non di poco conto: consideriamo infatti che le microplastiche finiscono per intaccare tutta la filiera alimentare del pesce, arrivando fino a ledere la salute del consumatore finale". A proposito di pesca. Come Quotidiano di Sicilia abbiamo fatto diverse inchieste sullo stato dei fondali e della biodiversità marina lungo le coste dell' Isola. Attraverso interviste con gli esperti dell' Arpa, professori e ricercatori è emerso come l' ecosistema non goda affatto di buona salute, con alcune specie a rischio di estinzione, tra queste i ricci. Come intervenite per contrastare il depauperamento del mare? "Le nostre attività di controlli sulla pesca

si svolgono sotto il coordinamento del Centro Controllo Area Pesca della Direzione marittima di Catania e sono effettuate dagli esperti ispettori pesca del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia costiera direttamente a bordo delle unità da pesca oppure nei luoghi di sbarco del pescato, nei centri di distribuzione, nei mercati rionali e nei ristoranti: in pratica lungo tutta la filiera della pesca: iniziando dalle fasi della cattura in mare fino alle tavole dei consumatori finali. Tra gli obiettivi prioritari rientrano i controlli sulla cattura, la detenzione e la commercializzazione delle specie ittiche come il 'tonno rosso' e il 'riccio di mare', che in determinati periodi dell' anno sono tutelati: la prima dal piano pluriennale comunitario per la ricostituzione nel mediterraneo e la seconda dalla regolamentazione nazionale per favorirne la riproduzione. Quando parliamo di controllo dell' attività di pesca, quindi per la tutela di esemplari e organismi di taglia minima, non possiamo non considerare l' attività di controllo sul fermo biologico, ossia quell' istituto individuato proprio per dare alle specie ittiche la possibilità di riprodursi. Infatti, nel momento in cui una specie ittica viene catturato nella fase riproduttiva oppure in uno in stato embrionale o neonatale (c.d. novellame sottomisura), è chiaro che non si dà alle specie ittica la naturale possibilità di riprodursi, con la conseguenza che avremo sempre meno pesce nei nostri mari". Quanto è ampio il fenomeno della pesca selvaggia? "L' attività per quel che riguarda in specifico la pesca e la cattura degli organismi marini sottomisura ci fa prudenzialmente dire che il fenomeno si è mitigato nel corso degli anni, grazie a una significativa campagna di controlli dei Team Ispettivi della Guardia costiera mirata alla tutela delle risorse ittiche attraverso l' individuazione di attrezzi da pesca, prevalentemente reti da strascico, illegali e non regolamentari rispetto alle stringenti normative comunitarie e nazionali che ne disciplinano limiti e modalità d' impiego, ma non possiamo dire che il fenomeno sia stato del tutto eradicato. Tra gli altri fenomeni illegali riscontrati nella Sicilia orientale, altrettanto dannosi per la fauna marina, vi è l' esercizio illecito della pesca ricreativa finalizzata alla commercializzazione irregolare del pescato." Cosa rischia chi non rispetta le regole? "Le sanzioni amministrative sono state aumentate notevolmente dal legislatore nel corso degli anni, proprio per scoraggiare e colpire dal punto di vista economico, quanti non osservano le norme in materia di pesca. In generale, le sanzioni pecuniarie vanno da un minimo di 200 euro ad un massimo di 75.000 mila euro ed in ogni caso come pena accessoria il sequestro di tutto il pescato. Nel caso di illecito perpetrato da unità da pesca professionali e unità che effettuano la pesca ricreativa anche il sequestro delle attrezzature. In aggiunta, nei casi più gravi, ai pescatori professionali vengono attribuiti sempre come sanzione accessoria l' assegnazione di punti sia al titolare della licenza di pesca che al Comandante del peschereccio, che al raggiungimento del massimo dei punti previsti incorre alla sospensione della licenza per un periodo massimo di un anno e la sospensione del titolo professionale del Comandante per un periodo massimo di due mesi". Voi intervenite solo sui pescatori o anche sui ristoranti che vendono prodotti non autorizzati? "Come già accennato, le nostre attività di controllo spaziano lungo tutta la filiera della pesca: dalla cattura alla tavola senza limiti geografici.

L'attività ispettiva non si ferma alla costa, al litorale, ma si estende anche nell'entroterra, soprattutto per quanto riguarda le attività di rivendita e della ristorazione. Aspetto importante è anche la verifica della etichettatura e della tracciabilità del pescato, azioni poste in essere proprio per il contrasto del fenomeno della pesca ricreativa illegale". Tutto quello che non è in regola, però, non viene buttato ma lo regalate agli enti caritatevoli. "Qui occorre fare chiarezza. Prima di procedere, il pesce deve essere sottoposto ad accertamenti sanitari, a cura dei veterinari delle competenti ASP locali, per stabilire se può essere destinato al consumo umano. Qualora si riscontrasse uno stato di cattiva conservazione del pescato e, quindi, la non idoneità al consumo umano andrà distrutto secondo normativa di settore. Nel caso di superamento dei controlli sanitari, normalmente il pesce viene destinato agli istituti caritatevoli o al banco alimentare che provvede, soprattutto in caso di pesce di grosse dimensioni, a lavorarlo e distribuirlo ai tanti bisognosi, anche insospettabili, che ogni giorno sono costretti a farne richiesta per necessità". Altro tema è quello degli abusi sulla costa. Quanto è ampio ancora oggi il fenomeno della cementificazione selvaggia in Sicilia? "Tanto danno è stato fatto nel corso degli anni, oggi parliamo di attività che possono essere circoscritte in determinate aree. C'è sempre maggior attenzione sulle attività abusive ai danni del litorale e sempre meno disponibilità di aree e possibilità di cementificare. Pensiamo solamente che nel corso del 2022 sono stati restituiti a libero uso circa 27 mila metri quadrati di superficie demaniale marittima occupata abusivamente. Sui comportamenti illeciti che attentano alla tutela delle coste, l'attenzione della Guardia costiera è sempre alta ed ai massimi livelli". Talora sulla costa dove si è costruito, specialmente su quella rocciosa, c'è anche un problema di sicurezza. È capitato la scorsa primavera che un minore ha perso la vita in un complesso residenziale a Brucoli, dove è stata sottoposta a sequestro la discesa a mare. "Certamente il problema di sicurezza esiste. Il fenomeno dell'erosione è importante lungo tutta la costa e non riguarda solo la riduzione degli arenili che è l'aspetto più evidente, ma anche i costoni rocciosi che franano. La costa del catanese è particolarmente fragile ed è monitorata costantemente con una serie di attività che prevedono anche il mantenimento delle zone di interdizione per pubblica incolumità. Sul caso che cita lei, c'è un procedimento giudiziario in corso e non posso esprimermi. Ma a carattere generale posso dire che spesso registriamo una scarsa attenzione verso le situazioni di pericolo e peggio ancora verso quei pericoli segnalati, vuoi per abitudine e consuetudini nella frequentazione dei luoghi, vuoi perché non si pensa al potenziale pericolo, buona parte dei bagnanti non presta la dovuta attenzione ai provvedimenti e alle misure di sicurezza prese dalle Autorità competenti". Quando vi rendete conto che la situazione è pericolosa, come vi activate? "Le segnalazioni vengono fatte sia agli enti locali (comuni costieri) che alla Regione siciliana, e questo va di pari passo con le misure interdittive che è chiaro provocano i dovuti effetti e funzionano se incontrano il buon senso e l'equilibrio, la volontà e il rispetto del potenziale pericolo".

La nave "Amedeo Maticena" lascia definitivamente il porto di Reggio Calabria

L' AdSP dello Stretto libera le aree per l' operatività portuale. Era ormeggiata da oltre 10 anni

Reggio Calabria - Continua l' opera di riordino degli spazi portuali da parte dell' AdSP dello Stretto nel **porto** di Reggio Calabria . Oggi 16 con l' assistenza del rimorchiatore Paul, appositamente intervenuto da Trapani, la M/N Amadeo Maticena ha lasciato l' ormeggio nel **porto** di Reggio Calabria diretta in Grecia. L' unità è stata al centro di una vicenda giudiziaria legata ai precedenti armatori. Costruita nel 1986 nel cantiere olandese De Merwede, lunga 113 metri, larga 19, con una stazza lorda di 8.100 tonnellate e una capacità di trasporto per mille passeggeri e 210 auto per 400 metri lineari di garage, è rimasta ormeggiata in **porto**, in condizioni di disarmo, per oltre dieci anni "A gennaio la Corte di Appello di Reggio Calabria, in costanza di sequestro preventivo, ha nominato un nuovo Amministratore Unico, il Dott. Francesco Aricò dell' Ordine dei Commercialisti della provincia di Reggio Calabria, rimasto in carica anche all' indomani del dissequestro della nave, avvenuto a marzo 2022. Da quel momento l' AdSP dello Stretto ha avviato con il Dott. Aricò, un' intensa e proficua interlocuzione finalizzata a rappresentare la necessità che l' unità lasciasse il **porto** per consentire di dare seguito agli interventi previsti dalla programmazione dell' Ente portuale, al fine di garantire maggiore disponibilità di ormeggio e adeguati spazi di evoluzione nello specchio acqueo per le navi di maggiori dimensioni. Alla fine dello scorso mese di agosto si è perfezionata la vendita dell' unità ed il nuovo armatore ha avviato le procedure per il suo definitivo trasferimento. Grazie all' impegno profuso dal Dott. Aricò, al rapporto sinergico instaurato dall' AdSP ed alla disponibilità degli uffici del Tribunale e della Capitaneria di **Porto** di Reggio Calabria, oggi il **porto** si riappropria di spazi operativi importanti di cui beneficerà l' intero cluster marittimo", si legge nella nota stampa dell' Autorità Portuale



Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ultimato il pontile di Giammoro: ora la port authority di Messina cerca un terminalista

L'opera alla fine è costata quasi 30 milioni di euro e secondo il presidente Mega potrà movimentare merci varie, project cargo e anche container

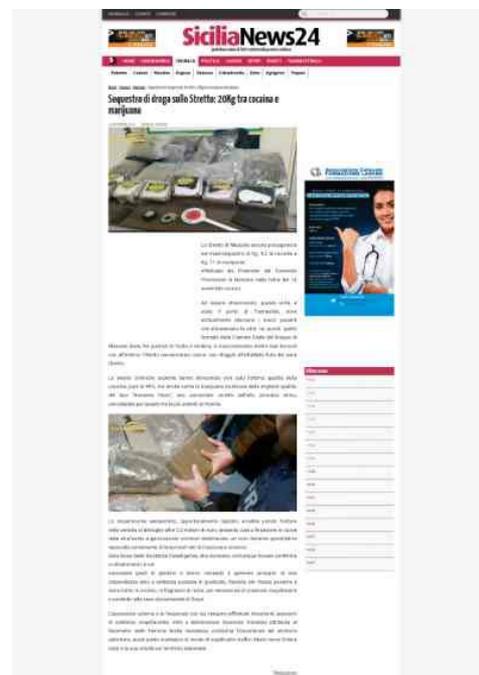
di Redazione SHIPPING ITALY 16 Novembre 2022 Sono stati ultimati i lavori al nuovo pontile di Giammoro (Messina). Ad annunciarlo è stato Mario Mega, presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto. "Tre anni fa, quando sono stato nominato, a Giammoro ho trovato un cantiere fermo, lavori realizzati appena al 10% dopo quasi due anni di attività e un contenzioso milionario con l'appaltatore. Oggi finalmente registriamo l'ultimazione dei lavori e la risoluzione del contenzioso" ha scritto il vertice della port authority messinese, precisando che i collaudi tecnici sono già stati completati con esito positivo e nel giro di qualche settimana termineranno anche quelli amministrativi. "Ora potrà partire la gara per individuare l'operatore economico che gestirà l'infrastruttura provvedendo alla realizzazione degli allestimenti e al montaggio delle attrezzature, in funzione delle tipologie di traffici che intenderà realizzare, tra cui una o due gru di banchina" ha aggiunto Mega. Che ancora ha detto: "L'investimento complessivo sarà alla fine di quasi 30 milioni di euro e consentirà di rilanciare i traffici commerciali nel porto di Milazzo consentendo di sviluppare nuove attività industriali e logistiche in un agglomerato industriale che può beneficiare di tutte le agevolazioni delle aree Zes". L'infrastruttura era stata originariamente pensata anche per l'acciaieria Duferco "che importa blocchi di acciaio e dopo la lavorazione esporta travi di acciaio. Questi traffici ora si svolgono sulla Banchina XX luglio nel porto di Milazzo" conclude Mega, spiegando che nel pontile appena realizzato a Giammoro "potranno essere movimentate merci varie, impiantistica e anche container". N.C.



Sequestro di droga sullo Stretto: 20Kg tra cocaina e marijuana

16 Novembre 2022 Cronaca Messina Lo Stretto di Messina ancora protagonista nel maxi-sequestro di Kg. 9,2 di cocaina e Kg. 11 di marijuana, effettuato dai Finanziieri del Comando Provinciale di Messina nella notte del 16 novembre scorso. Ad essere attenzionato, questa volta, è stato il **porto di Tremestieri**, dove abitualmente sbarcano i mezzi pesanti che attraversano la città: tra questi, quello fermato dalle Fiamme Gialle del Gruppo di Messina dove, tra quintali di frutta e verdura, si nascondevano anche due borsoni con all' interno l' illecito remunerativo carico, non sfuggiti all' infallibile fiuto del cane Ghimly. Le analisi chimiche esperite hanno dimostrato non solo l' ottima qualità della cocaina, pura al 99%, ma anche come la marijuana risultasse della migliore qualità, del tipo "Amnesia Haze", una particolare varietà dall' alto principio attivo, considerata per questo tra le più potenti al mondo. Lo stupefacente sequestrato, opportunamente tagliato, avrebbe potuto fruttare nella vendita al dettaglio oltre 2,5 milioni di euro, andando così a finanziare le casse delle strutturate organizzazioni criminali destinatarie: un così rilevante quantitativo necessita certamente di importanti reti di ricezione e smercio.

Sulla base delle risultanze investigative, che dovranno comunque trovare conferma in dibattimento e nei successivi gradi di giudizio e fermo restando il generale principio di non colpevolezza sino a sentenza passata in giudicato, l' autista del mezzo pesante è stato tratto in arresto, in flagranza di reato, per detenzione di sostanze stupefacenti e condotto alla casa circondariale di Gazzi. L' operazione odierna e la frequenza con cui vengono effettuati importanti sequestri di sostanza stupefacente, oltre a testimoniare l' assoluta rilevanza attribuita al fenomeno dalle Fiamme Gialle messinesi, conferma l' importanza del territorio peloritano quale punto strategico di snodo di significativi traffici illeciti verso l' intera Isola e la sua unicità sul territorio nazionale. [Redazione Lascia un commento](#)



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Reggio Calabria, la nave "Amedeo Maticena" lascia il porto dopo 10 anni

Reggio Calabria, l' AdSP dello Stretto libera aree per l' operatività portuale

Continua l' opera di riordino degli spazi portuali da parte dell' **AdSP** dello Stretto nel porto di Reggio Calabria. Oggi 16 novembre, con l' assistenza del rimorchiatore Paul, appositamente intervenuto da Trapani, la M/N Amadeo Maticena ha lasciato l' ormeggio nel porto di Reggio Calabria diretta in Grecia. L' unità è stata al centro di una vicenda giudiziaria legata ai precedenti armatori. Costruita nel 1986 nel cantiere olandese De Merwede, lunga 113 metri, larga 19, con una stazza lorda di 8.100 tonnellate e una capacità di trasporto per mille passeggeri e 210 auto per 400 metri lineari di garage, è rimasta ormeggiata in porto, in condizioni di disarmo, per oltre dieci anni. A gennaio la Corte di Appello di Reggio Calabria, in costanza di sequestro preventivo, ha nominato un nuovo Amministratore Unico, il Dott. Francesco Aricò dell' Ordine dei Commercialisti della provincia di Reggio Calabria, rimasto in carica anche all' indomani del dissequestro della nave, avvenuto a marzo 2022. Da quel momento l' **AdSP** dello Stretto ha avviato con il Dott. Aricò, un' intensa e proficua interlocuzione finalizzata a rappresentare la necessità che l' unità lasciasse il porto per consentire di dare seguito agli interventi previsti dalla programmazione dell' Ente portuale, al fine di garantire maggiore disponibilità di ormeggio e adeguati spazi di evoluzione nello specchio acqueo per le navi di maggiori dimensioni. Alla fine dello scorso mese di agosto si è perfezionata la vendita dell' unità ed il nuovo armatore ha avviato le procedure per il suo definitivo trasferimento. Grazie all' impegno profuso dal Dott. Aricò, al rapporto sinergico instaurato dall' **AdSP** ed alla disponibilità degli uffici del Tribunale e della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, oggi il porto si riappropria di spazi operativi importanti di cui beneficerà l' intero cluster marittimo.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, Occhiuto: "si farà, opera strategica"

Ponte sullo Stretto, Occhiuto: "strategico per fare del Sud l' hub dell' Europa sul Mediterraneo"

"Spero che sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto sia la volta buona. Il Mediterraneo, lo sto vedendo con i miei occhi perché governo la Regione che ha il porto di Gioia Tauro, sta diventando sempre più importante. Parliamo di uno spazio dove si scambiano merci in quantità crescenti e in cui acquisteremo sempre di più l' energia nei prossimi anni. È il luogo nel quale si affacciano Paesi di un continente che moltiplicherà la sua popolazione e da cui dovremo importare probabilmente anche manodopera". L' o ha detto Roberto Occhiuto, presidente della Regione Calabria, intervenendo a "24 Mattino", su Radio 24. "Il Mediterraneo quindi è davvero strategico, e credo che un' infrastruttura come il Ponte sullo Stretto sarebbe la dimostrazione di quanto il governo voglia investirci. Le Regioni del Sud, la Calabria in primo luogo, potrebbero essere veramente l' hub dell' Europa su questo bacino, per questo credo che il Ponte sia strategico. Certo, non serve solo il Ponte alla Calabria e alla Sicilia, ma anche altre infrastrutture strategiche. Nella mia Regione c' è un' unica strada di collegamento che è l' autostrada, e poi abbiamo soltanto un' altra strada che è definita da trent' anni la strada della morte, una cosa intollerabile in una Regione civile", ha sottolineato il presidente Occhiuto.



Strill

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

La nave "Amedeo Maticena" lascia definitivamente il porto di Reggio Calabria

Continua l'opera di riordino degli spazi portuali da parte dell' **AdSP** dello Stretto nel porto di Reggio Calabria. Oggi 16 novembre, con l'assistenza del rimorchiatore Paul, appositamente intervenuto da Trapani, la M/N Amadeo Maticena ha lasciato l'ormeggio nel porto di Reggio Calabria diretta in Grecia. L'unità è stata al centro di una vicenda giudiziaria legata ai precedenti armatori. Costruita nel 1986 nel cantiere olandese De Merwede, lunga 113 metri, larga 19, con una stazza lorda di 8.100 tonnellate e una capacità di trasporto per mille passeggeri e 210 auto per 400 metri lineari di garage, è rimasta ormeggiata in porto, in condizioni di disarmo, per oltre dieci anni. A gennaio la Corte di Appello di Reggio Calabria, in costanza di sequestro preventivo, ha nominato un nuovo Amministratore Unico, il Dott. Francesco Aricò dell'Ordine dei Commercialisti della provincia di Reggio Calabria, rimasto in carica anche all'indomani del dissequestro della nave, avvenuto a marzo 2022. Da quel momento l' **AdSP** dello Stretto ha avviato con il Dott. Aricò, un'intensa e proficua interlocuzione finalizzata a rappresentare la necessità che l'unità lasciasse il porto per consentire di dare seguito agli interventi previsti dalla programmazione dell'Ente portuale, al fine di garantire maggiore disponibilità di ormeggio e adeguati spazi di evoluzione nello specchio acqueo per le navi di maggiori dimensioni. Alla fine dello scorso mese di agosto si è perfezionata la vendita dell'unità ed il nuovo armatore ha avviato le procedure per il suo definitivo trasferimento. Grazie all'impegno profuso dal Dott. Aricò, al rapporto sinergico instaurato dall' **AdSP** ed alla disponibilità degli uffici del Tribunale e della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, oggi il porto si riappropria di spazi operativi importanti di cui beneficerà l'intero cluster marittimo.



La nave "Amedeo Maticena" lascia definitivamente il porto di Reggio Calabria



11/16/2022 11:19

Continua l'opera di riordino degli spazi portuali da parte dell'AdSP dello Stretto nel porto di Reggio Calabria. Oggi 16 novembre, con l'assistenza del rimorchiatore Paul, appositamente intervenuto da Trapani, la M/N Amadeo Maticena ha lasciato l'ormeggio nel porto di Reggio Calabria diretta in Grecia. L'unità è stata al centro di una vicenda giudiziaria legata ai precedenti armatori. Costruita nel 1986 nel cantiere olandese De Merwede, lunga 113 metri, larga 19, con una stazza lorda di 8.100 tonnellate e una capacità di trasporto per mille passeggeri e 210 auto per 400 metri lineari di garage, è rimasta ormeggiata in porto, in condizioni di disarmo, per oltre dieci anni. A gennaio la Corte di Appello di Reggio Calabria, in costanza di sequestro preventivo, ha nominato un nuovo Amministratore Unico, il Dott. Francesco Aricò dell'Ordine dei Commercialisti della provincia di Reggio Calabria, rimasto in carica anche all'indomani del dissequestro della nave, avvenuto a marzo 2022. Da quel momento l'AdSP dello Stretto ha avviato con il Dott. Aricò, un'intensa e proficua interlocuzione finalizzata a rappresentare la necessità che l'unità lasciasse il porto per consentire di dare seguito agli interventi previsti dalla programmazione dell'Ente portuale, al fine di garantire maggiore disponibilità di ormeggio e adeguati spazi di evoluzione nello

Vertenza portuali a Messina, lo sfogo di un lavoratore deluso

Pubblichiamo lo sfogo di un portuale rimasto senza lavoro, dopo la stabilizzazione degli altri lavoratori

Riceviamo e pubblichiamo la lettera aperta di un portuale che si sfoga dopo la stabilizzazione dei lavoratori del porto di Tremestieri. L' uomo, che plaude comunque all' atto aziendale, ci tiene a raccontare la sua storia. Per tenere alta l' attenzione sul comparto, spiega, dove ci sono ancora degli esclusi. Di seguito, la lettera. "Vi racconto la mia delusione per non essere stato più richiamato" La chiusura della vertenza portuali, con il passaggio a tempo pieno dei lavoratori del Porto di Tremestieri in un mondo normale e giusto suonerebbe come una bella notizia. Lo è stato certamente per gli stessi lavoratori e le loro famiglie. Tra crisi economica, pandemia, guerra e caro energia, riuscire ad ottenere un posto di lavoro stabile è certamente una grossa fortuna e in questo caso anche una grande vittoria. Purtroppo la realtà dei fatti racchiude anche altre storie che di buono e giusto hanno il nulla. Nessuno è santo né donatore di posti di lavoro, è fondamentale chiarirlo. Io che scrivo, ad esempio, sono uno dei tanti lavoratori storici che di fatto anziché essere inquadrato, com' era giusto e mi sarei aspettato, sono stato tagliato fuori. Il mio rapporto matura più di dieci anni fa quando la cooperativa portuale, in cui lavoravo stabilmente, si dichiara in liquidazione. Così mi ritrovo da un giorno all' altro in mobilità come tutti gli altri dipendenti. Successivamente scopro che questo passaggio serviva a non lasciare debiti da pagare a chi sarebbe subentrato. A quel punto entra la nuova società che stabilizza i portuali, anche loro come me provenienti da una cooperativa sciolta. Eredita tutte le mansioni svolte dalla precedente, inclusa quella che svolgevo di rizzatore per le navi a lunga percorrenza. In quel momento era una buona notizia per me. Ero ottimista perché non avrei perso il posto di lavoro. Ma le cose da subito non sono andate come avevo sperato. I dirigenti dissero che non ci potevano assumere: la condizione era contratto a tempo per tutti. Anche se poi non fu così, poiché siamo stati veramente in pochi, se non io l' unico, a non avere l' assunzione a tempo definitivo. Negato anche il diritto a una spiegazione. Per tranquillizzarmi mi dissero che sarei stato richiamato a lavorare nel giro di poco. Iniziai a non fidarmi più, quando seppi che altri colleghi proseguivano a lavorare e addirittura veniva reclutato anche nuovo personale mentre io rimanevo a casa. Chiesi aiuto a un politico, al quale decisi di parlare della mia situazione, e cercai in tutto modi di tornare. E in effetti ritornai a lavorare perché richiamato. Da allora il mio rapporto con l' azienda resta sempre uguale: contratti a breve tempo di 3, 4, 6 mesi (alla faccia della stabilità di cui si sta parlando tanto negli ultimi giorni) e pause forzate anche lunghe. In questi dieci anni (2011-2021), inoltre, la mia vita e quella della mia famiglia, purtroppo, sono state sconvolte da alcuni importanti problemi di salute che ho dovuto affrontare. Momenti



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

duri e dolorosi dove il conforto può rappresentare un grosso aiuto. Ma anche in quel caso nessuna parola di solidarietà e vicinanza arrivò mai. La risposta al mio ritorno, quando più volte mi recavo in ditta o telefonavo ai responsabili per chiedere di tornare a lavorare, è stata quella di continuare a convocarmi con contratti di pochi mesi e in dulcis fundo, nel luglio 2021, dopo la fine dell' ultimo contratto, di non chiamarmi più né rispondere a messaggi o telefonate per avere un chiarimento.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Pontile di Giammoro, lavori finiti. Ora la gara per il gestore

Conclusi anche i collaudi tecnici, ancora qualche settimana per quelli amministrativi

Sono stati ultimati i lavori al Pontile di Giammoro. "Tre anni fa, quando sono stato nominato, a Giammoro ho trovato un cantiere fermo, lavori realizzati appena al 10% dopo quasi due anni di attività ed un contenzioso milionario con l'appaltatore. Oggi finalmente registriamo l'ultimazione dei lavori e la risoluzione del contenzioso" - dice il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto di Messina, Mario Mega. I collaudi "I collaudi tecnici sono già stati completati con esito positivo e nel giro di qualche settimana termineranno anche quelli amministrativi - prosegue -. Ora potrà partire la gara per individuare l'operatore economico che gestirà l'infrastruttura provvedendo alla realizzazione degli allestimenti ed al montaggio delle attrezzature, in funzione delle tipologie di traffici che intenderà realizzare, tra cui una o due gru di banchina". Traffici commerciali nel porto di Milazzo "Non è stato facile arrivare a questo risultato che è frutto del lavoro sinergico di tanti colleghi e collaboratori, sia interni che esterni alla AdSP, che nei vari ruoli mi hanno supportato in scelte a volte anche difficili. Il ringraziamento va a tutti loro ma anche all'appaltatore ed alle sue maestranze che hanno reso possibile tutto ciò. L'investimento complessivo sarà alla fine di quasi trenta milioni di euro e consentirà di rilanciare i traffici commerciali nel Porto di Milazzo consentendo di sviluppare nuove attività industriali e logistiche in un agglomerato industriale che può beneficiare di tutto le agevolazioni delle aree Zes".



Maxi sequestro di droga al porto di Tremestieri: nascosti tra la frutta 20 kg di coca e marijuana

Arrestato dai finanziari il conducente del mezzo appena sbarcato in città

MESSINA - Lo Stretto ancora protagonista di un maxi-sequestro di droga - 9,2 kg di cocaina e 11 kg di marijuana - effettuato la scorsa notte dai Finanziari del Comando Provinciale di Messina. Ad essere attenzionato, questa volta, è stato il **porto di Tremestieri**, dove abitualmente sbarcano i mezzi pesanti che attraversano la città: tra questi, quello fermato dalle Fiamme Gialle del Gruppo di Messina dove, tra quintali di frutta e verdura, erano nascosti due borsoni con all' interno il carico, non sfuggiti all' infallibile fiuto del cane Ghimly. Sequestrata droga per un valore di 2,5 milioni di euro. Le analisi chimiche hanno dimostrato non solo l' ottima qualità della cocaina, pura al 99%, ma anche come la marijuana risultasse della migliore qualità (tipo "Amnesia Haze"), una particolare varietà dall' alto principio attivo, considerata per questo tra le più potenti al mondo. Lo stupefacente sequestrato, opportunamente tagliato, avrebbe potuto fruttare nella vendita al dettaglio oltre 2,5 milioni di euro, andando così a finanziare le casse delle strutturate organizzazioni criminali destinate: un così rilevante quantitativo necessita certamente di importanti reti di ricezione e smercio. Sulla base delle risultanze investigative, l' autista del mezzo pesante è stato arrestato, in flagranza di reato, per detenzione di sostanze stupefacenti e condotto alla casa circondariale di Gazzi. L' operazione odierna e la frequenza con cui vengono effettuati importanti sequestri di sostanza stupefacente, oltre a testimoniare l' assoluta rilevanza attribuita al fenomeno dalle Fiamme Gialle messinesi, conferma l' importanza del territorio peloritano quale punto strategico di snodo di significativi traffici illeciti verso l' intera Isola e la sua unicità sul territorio nazionale. Tag: 0 commenti [Lascia un commento](#)



Informativa urgente del Ministro dell' Interno Matteo Piantedosi sulla gestione dei flussi migratori e, in particolare, sui recenti interventi di assetti navali di organizzazioni non governative nel Mediterraneo Centrale

(AGENPARL) - Roma, 16 nov 2022 - Signor Presidente, Onorevoli Senatori, ho accolto con piacere l' invito a riferire in Parlamento sulla gestione dei flussi migratori e, in particolare, sui recenti interventi svolti da assetti navali privati gestiti da Organizzazioni non governative nel Mediterraneo centrale in aree SAR non di competenza italiana. L' occasione di oggi mi consente di illustrare i fatti, gli atti adottati e le scelte assunte in attuazione di indirizzi in materia di politiche migratorie che il Governo ha ben chiari e che sono stati illustrati dai partiti della coalizione in maniera compiuta anche durante la campagna elettorale. Atti e scelte alla base dei quali vi è una priorità assoluta: la tutela della dignità umana, della dignità della persona. Vale la pena di ricordarlo al principio di questo mio intervento affinché il tema della dignità della persona sia la lente attraverso cui si possano mettere a fuoco le decisioni di questo Esecutivo a cui spetta tra gli altri, anche il delicatissimo compito di governare i flussi migratori. L' Italia conosce bene il significato di dignità, non più solo valore fondamentale, ma anche parametro di condotta dei cittadini e per chiunque eserciti un potere pubblico. E ne conosce bene il significato soprattutto il Governo, questo Governo, che lo intende come dovere delle Istituzioni di assicurare condizioni di Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari vita adeguate, appunto "dignitose", a tutti, a chi è accolto e a chi accoglie. L' attenzione alla dignità e alla sua declinazione non possono infatti fermarsi alle soglie dei centri d' accoglienza: rispetto all' ingresso in Italia, è prioritario valutare dove e come trovino alloggio i richiedenti asilo e se siano praticabili, allo stato, i processi di integrazione presso le comunità locali che li ospitano. Prima di entrare nel merito dell' informativa, sento il dovere di ringraziare tutti coloro - appartenenti alle forze di polizia, alla guardia costiera, personale sanitario, i prefetti, i sindaci, le donne e gli uomini della Croce Rossa e del volontariato - che hanno prestato la loro opera in occasione dei fatti in questione. Vorrei anche rivolgere un ringraziamento, a nome del Governo e mio personale, a quanti concorrono ogni giorno alla gestione dell' accoglienza e all' enorme sforzo che da anni va conducendo l' Italia per assicurare ai migranti condizioni dignitose di ospitalità in una cornice di legalità. In uno scenario internazionale già saturo di tensioni e conflitti - basti pensare all' aggressione russa all' Ucraina - la forte ripresa dei flussi migratori diretti in Europa attraverso il Mediterraneo risente di cause geopolitiche ed economiche, a partire dai persistenti squilibri strutturali tra Paesi avanzati e Paesi in via di sviluppo. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Tale situazione è ulteriormente aggravata dalla debolezza delle istituzioni statali e dalla crisi economica che affliggono alcuni Paesi dell' Africa settentrionale e del Medio Oriente e, in particolare,



Agenparl

Focus

dalla forte instabilità politica in Libia. Si tratta, come ha affermato il Presidente Meloni nelle dichiarazioni programmatiche del Governo, di una di quelle sfide epocali che non possono essere affrontate dai singoli Stati e sulle quali è arrivato il tempo che l'Unione europea sviluppi una grande politica per le migrazioni. L'azione del Governo è e resterà sempre ispirata ad umanità e fermezza. Non abbiamo nessuna intenzione di venir meno ai doveri di accoglienza e solidarietà nei confronti di persone in fuga da guerre e persecuzioni. Al contempo, affermiamo con determinazione il principio che in Italia non si entra illegalmente e che la selezione di ingresso in Italia non la faranno i trafficanti di esseri umani. Svilupperò più avanti questi impegni programmatici, ma non c'è dubbio che il percorso da seguire è quello di governare le migrazioni, anziché subirle. Anticipo soltanto adesso che la necessità di governare i flussi migratori e di fermare le partenze illegali trova conferma anche nelle difficoltà sta Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari _____ incontrando il sistema nazionale di accoglienza rispetto all'andamento in crescita dei flussi di ingresso. Sono difficoltà che ben conoscono i prefetti e i sindaci e che mettono a dura prova la sostenibilità dell'intero sistema, con evidenti ricadute in termini di inefficienza dei servizi offerti, di lievitazione dei costi e, non ultimo, di capacità di assicurare un'effettiva integrazione delle persone. D'altronde, quanto il tema della pianificazione di un'efficace azione di governo dei flussi sia decisivo per consentire un'autentica integrazione, è argomento risalente e condiviso, che spesso ha tuttavia messo a dura prova la coerenza anche di alcune posizioni ideologiche. Basti pensare alle voci ricorrenti di chi, anche da posizioni oggi critiche nei confronti dell'azione del Governo, ha sostenuto in passato la necessità di una razionale regolamentazione degli ingressi per favorire l'occupazione nei settori lavorativi trascurati dagli italiani oppure la posizione di chi sosteneva che aprire i porti fosse da irresponsabili, perché rischiava di indurre a partire migliaia di persone, difficilmente integrabili e che non saremmo stati in grado di accogliere. Affermazione che proveniva anche da chi, se non vado errato, ha definito in questi giorni la nostra posizione "un disastro e una sceneggiata". Comprendo che per qualcuno cambiare opinione possa essere anche Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari _____ sempre possibile, ma mi permetto di osservare che temi così delicati vanno affrontati con maggiore coesione tra le istituzioni. Come Ministro dell'Interno, devo poi sempre considerare che la sostenibilità dell'accoglienza si misura anche in termini di impatto sulla sicurezza delle nostre comunità. Intendo preliminarmente osservare che i numeri delle operazioni in mare - per oltre 90.000 ingressi di migranti solo nel 2022 - mostrano un aumento di circa il 60 per cento rispetto allo stesso periodo del 2021, incidendo pesantemente sul sistema di accoglienza nazionale già provato dagli arrivi dall'Ucraina (oltre 172.000 persone) che sono accolte in Italia. Nel periodo dal 1 gennaio 2021 al 9 novembre 2022, le ONG, nell'ambito di 91 eventi di sbarco, hanno portato sulle coste italiane 21.046 migranti, di cui 9.956 nel 2021 e 11.090 nel 2022. Secondo i dati FRONTEX, sul totale degli ingressi irregolari nel territorio dell'Unione nel 2022, gli attraversamenti lungo il Canale di Sicilia, rappresentano

Agenparl

Focus

la rotta principale degli ingressi illegali diretti in Europa via mare. Tali ingressi sono incomparabili ai flussi via terra per oneri, modalità tecnico-operative e complessità degli scenari di intervento. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Allo stato, sono presenti circa 100.000 migranti nei centri di accoglienza nazionale e le Prefetture stanno sempre più segnalando una tendenza alla saturazione dei posti disponibili e criticità nel reperimento di nuove soluzioni alloggiative anche a causa della particolare congiuntura economica. Un dato che mostra tale tendenza è quello delle gare indette e concluse nel 2022: nell' anno in corso sono state concluse 570 procedure di gara per la contrattualizzazione di oltre 66.000 posti, ma poiché ben 76 gare sono andate deserte, i posti messi a contratto sono stati soltanto poco più di 37.000, pari al 57 per cento del totale programmato. Un altro dato significativo aggiornato e utile per documentare la crescita della pressione migratoria è fornito dalle Commissioni territoriali per il riconoscimento della protezione internazionale. Alla data del 10 novembre scorso sono state presentate 69.078 richieste di protezione internazionale, vale a dire ben il 56 per cento in più rispetto al 2021 e sono state emesse 50.048 decisioni, pari a circa il 27 per cento in più rispetto al 2021. Di queste decisioni, il 57 per cento ha avuto come esito un diniego, mentre il 43 per cento si è concluso positivamente con l' attribuzione delle seguenti forme di protezione: il 13 per cento è stato riconosciuto come Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari rifugiato, il 12 per cento ha ottenuto la protezione sussidiaria e il 18 per cento quella speciale. Dal raffronto tra i dati degli arrivi, quelli di presentazione delle domande di asilo e del loro limitato accoglimento, si desume che la maggior parte delle persone che giungono in Italia è spinta da motivazioni di carattere economico e, quindi, non ha titolo a rimanere sul territorio nazionale. Questa rappresentazione mostra plasticamente che la specificità italiana è costituita dagli sbarchi che vedono il nostro Paese nella posizione di gran lunga più sfavorita circa gli ingressi via mare rispetto a qualunque altro Stato europeo. Con ciò rendendo del tutto inconferente qualsiasi comparazione che non ricomprenda gli sbarchi. Sotto il profilo delle attività di contrasto all' immigrazione irregolare, la complessa attività di monitoraggio degli sbarchi di migranti richiede un particolare sforzo operativo attraverso azioni immediate, al momento dello sbarco, e con approfondimenti investigativi coordinati dalle Procure della Repubblica per individuare le reti criminali transnazionali che gestiscono il traffico illecito. Solo in relazione agli sbarchi delle navi ONG nei porti di Catania e Reggio Calabria oggetto dell' odierna informativa, le locali Autorità provinciali di Pubblica sicurezza hanno dovuto mettere in campo un Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari imponente dispositivo costituito da misure di vigilanza e di sicurezza pubblica, che ha richiesto il concorso di ben 330 unità a Catania e di un' aliquota di 60 uomini dei reparti inquadrati a Reggio Calabria. Un incremento incontrollato dei flussi migratori rischierebbe di porre ancor più sotto stress tale sistema. Ma veniamo ora ai fatti di questi giorni. Gli interventi oggetto della presente informativa sono stati condotti dalle navi ONG Humanity 1, Geo Barents, Rise Above e Ocean Viking. È importante sottolineare

Agenparl

Focus

che la totalità degli interventi è avvenuta in aree SAR non italiane, e precisamente maltese e libica, e che nessuno di essi è stato coordinato dal Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo italiano, né di altri Paesi. Queste le singole vicende delle navi coinvolte. La nave Humanity 1, battente bandiera tedesca, della ONG SOS Humanity, ha eseguito 3 interventi di recupero nel periodo dal 22 al 24 ottobre scorso, per un totale di 180 migranti in aree SAR libica e maltese. A partire dal 23 ottobre, la Humanity 1 ha inoltrato alle Autorità italiane, oltre che a quelle maltesi e libiche e, per conoscenza allo Stato di bandiera, alla Germania, numerose richieste di "place of safety" (POS). Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Il 24 ottobre, il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, con una nota verbale indirizzata alla Repubblica federale tedesca, Stato di bandiera, ha sottolineato che gli interventi di recupero dei migranti erano stati svolti dalla nave in piena autonomia e in modo sistematico in aree SAR libica e maltese, senza ricevere indicazioni dalle autorità statali responsabili delle predette aree, informate, al pari dell'Italia, solo a operazioni avvenute. La nota ha, altresì, rilevato che la condotta della nave non era "in linea con lo spirito delle norme europee e italiane in materia di sicurezza e controllo delle frontiere e di contrasto all'immigrazione illegale", sollecitando pertanto lo Stato di bandiera a compiere ogni azione necessaria per l'individuazione di un POS per i migranti nell'esercizio dei propri poteri sulle navi. Lo stesso giorno, sulla base della predetta nota verbale, ho emanato una direttiva alle Forze di Polizia e al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con la quale ho chiesto di informare il Dipartimento della Pubblica Sicurezza sulle possibili evoluzioni della situazione, anche ai fini della valutazione dei presupposti per l'applicazione del divieto di transito e sosta della nave ONG nel mare territoriale italiano, come previsto dalle leggi vigenti. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Il 2 novembre, ho rappresentato al nostro Ministero degli Esteri l'esigenza di mantenere aperte le interlocuzioni con la Germania, al fine di sollecitare l'esercizio della sua giurisdizione sulla stessa nave e acquisire informazioni sulle persone a bordo. In pari data, l'Ambasciata tedesca, negando ogni responsabilità dello Stato di bandiera, ha chiesto al nostro Ministero degli Esteri di fornire un sollecito supporto allo sbarco in un porto italiano delle persone a bordo della nave ONG, invocando il rispetto delle Convenzioni internazionali in materia. Sempre il 2 novembre, la Farnesina ha inviato un'ulteriore nota verbale all'Ambasciata tedesca chiedendo informazioni sulle persone presenti a bordo - anche con riguardo ai profili di identificazione e a eventuali casi di vulnerabilità -, nonché sulle aree marine in cui la stessa aveva operato e sulle eventuali richieste di protezione internazionale. Nella serata del 4 novembre, a seguito dell'ingresso della Humanity 1 in acque territoriali nazionali, ho adottato, sulla base dell'art. 1, comma 2, del decreto legge n. 130/2020, di concerto con il Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, avendone preventivamente informato il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Consiglio dei Ministri, "il divieto di sostare nelle acque territoriali nazionali oltre il termine necessario ad assicurare

Agenparl

Focus

le operazioni di Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari soccorso e assistenza nei confronti delle persone in condizioni emergenziali e in precarie condizioni di salute segnalate dalle competenti Autorità nazionali". Il provvedimento specificava, altresì, che a tutte le persone rimaste a bordo dell' imbarcazione sarebbe stata comunque assicurata l' assistenza occorrente per uscire dalle acque territoriali. Sottolineo che l' adozione del provvedimento appena evocato non ha imposto un divieto di ingresso assoluto, ma ha stabilito un divieto di sosta nelle acque territoriali oltre il tempo necessario a consentire la presa in carico delle situazioni di vulnerabilità a bordo. Il 5 novembre, alla nave Humanity 1, è stato indicato il porto di Catania per le operazioni di soccorso e di assistenza alle persone in precarie condizioni di salute, e, nella serata, il locale ufficio di sanità marittima ha autorizzato lo sbarco di 143 dei 179 migranti a bordo. Il 6 novembre, il comandante della Humanity 1, nonostante gli fosse stato intimato, in ottemperanza al decreto interministeriale, di lasciare il porto di Catania, dichiarava di non volersi allontanare fino a che non fossero sbarcati anche i rimanenti 36 migranti. Dopo tre giorni, l' 8 novembre, a seguito di valutazione psichiatrica dell' equipe medica dell' Azienda sanitaria locale, salita a bordo della nave, tutti i migranti sono sbarcati. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Quanto alla seconda nave, la Geo Barents, battente bandiera norvegese, della ONG Medici Senza Frontiere, informo che, tra il 27 e il 29 ottobre, la nave ha eseguito 7 interventi nell' area SAR maltese recuperando 572 migranti. Dal 27 ottobre al 5 novembre la nave ha inoltrato alle autorità maltesi e italiane e, per conoscenza, a quelle norvegesi, ripetute richieste di POS. Il 29 ottobre, la Farnesina, con una nota verbale alle Autorità norvegesi, formulava rilievi analoghi a quelli espressi per la nave Humanity 1 con riguardo alle modalità di svolgimento degli interventi e al mancato coordinamento da parte delle Autorità italiane, sollecitando la Norvegia a svolgere ogni azione necessaria per l' individuazione di un POS per i migranti. Il 3 novembre, l' Ambasciata norvegese declinava ogni responsabilità come Stato di bandiera, affermando, di contro, la competenza dello Stato responsabile dell' area SAR, cioè Malta, e in subordine degli Stati costieri limitrofi. Anche in questo caso il nostro Ministero degli Esteri inviava un' ulteriore nota verbale all' Ambasciata norvegese con le medesime richieste formulate alla Germania per la Humanity 1. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari A seguito dell' ingresso della nave nelle acque territoriali nazionali, il 5 novembre, ho adottato il provvedimento di divieto nei confronti della Geo Barents analogo a quello della Humanity 1. Il 6 novembre, alla nave è stato comunicato il porto di Catania, quale luogo designato per le operazioni di soccorso e di assistenza e, nella serata, le autorità sanitarie competenti hanno autorizzato lo sbarco di 357 dei 572 migranti a bordo. Il 7 novembre, è stato intimato al Comandante della Geo Barents di lasciare il porto di Catania in ottemperanza al decreto interministeriale. Lo stesso giorno, la nave, con comunicazione telematica indirizzata alle autorità italiane, contestando il provvedimento di divieto, ha segnalato il progressivo deterioramento della situazione a bordo e la sussistenza di condizioni di pericolo per la vita e l' incolumità fisica

Agenparl

Focus

dei migranti, soggiungendo che tre di essi - immediatamente soccorsi - si erano gettati in mare dal ponte e che altri minacciavano di farlo. Anche qui dopo tre giorni, l' 8 novembre, a seguito di valutazione psichiatrica dell' equipe medica della locale ASL, salita a bordo della nave, tutti i migranti sono sbarcati. Una vicenda del tutto diversa riguarda la nave Rise Above, battente bandiera tedesca, della ONG Mission Lifeline, che ha tratto a bordo 95 Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari _____ persone, a seguito di 3 interventi operati il 3 novembre sempre in acque SAR di Malta. A partire dal 3 e fino al 7 novembre, la nave ha inoltrato alle autorità italiane, oltre che maltesi, libiche, tedesche e tunisine, diverse richieste di POS. Il 7 novembre, data la criticità delle condizioni descritte dal Comando di bordo - con particolare riferimento alla scarsità di viveri e di carburante che avrebbe permesso la navigazione per non oltre 24/48 ore: si trattava effettivamente di un vascello di molto più limitate dimensioni - il Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo italiano ha dichiarato lo stato di emergenza a bordo e, pertanto, d' intesa con il Ministero dell' Interno, ha comunicato alla nave di dirigersi verso il porto di Reggio Calabria, dove tutte le persone sono sbarcate il giorno seguente. Riferisco volentieri, infine, in merito alla nave Ocean Viking, battente bandiera norvegese, della ONG SOS Mediterranee, che ha operato, dal 22 al 26 ottobre, 6 interventi per un totale di 234 migranti in aree SAR libica e maltese. A partire dal 22 ottobre, la Ocean Viking ha inviato richieste di POS alle autorità italiane, maltesi, libiche, francesi, greche, spagnole e, per conoscenza, alla Norvegia, Stato di bandiera. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Nei confronti della Ocean Viking, è stata adottata, il 24 ottobre, una nota verbale da parte del Ministero degli Esteri con rilievi analoghi a quelli formulati per la Humanity 1 e per la Geo Barents, sollecitando la Norvegia, in quanto Stato di bandiera, a compiere ogni azione necessaria per l' individuazione di un POS per i migranti nell' esercizio dei propri poteri sulle navi. Lo stesso giorno, sulla base della predetta nota verbale, anche nei confronti della Ocean Viking, ho segnalato, con la stessa, già citata direttiva, alle Forze di Polizia e al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto la necessità di informare il Dipartimento della Pubblica Sicurezza sulle possibili evoluzioni della situazione, anche ai fini della valutazione dei presupposti per l' applicazione del divieto di transito e sosta nel mare territoriale italiano. Il 2 novembre, ho rappresentato al nostro Ministro degli Esteri l' esigenza di mantenere aperte le interlocuzioni con la Norvegia al fine di sollecitare l' esercizio della sua giurisdizione sulla nave ONG e acquisire informazioni sulle persone a bordo, che, lo dico a margine, ci sono sempre state negate. L' Ambasciata del Regno di Norvegia, il 3 novembre, ha negato qualunque responsabilità in ordine alle attività di search and rescue effettuate al di fuori della propria area SAR. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari _____ È, in proposito, appena il caso di evidenziare che l' intervento in questione non era avvenuto neppure in area SAR italiana. Anche nel caso di specie, il nostro Ministero degli Esteri ha inviato un' ulteriore nota verbale all' Ambasciata norvegese chiedendo informazioni sulle persone presenti a bordo della nave, sulle aree marine in cui

Agenparl

Focus

la stessa ha operato e sulle eventuali manifestazioni da parte delle persone a bordo della richiesta di protezione internazionale. Tuttavia, sulla vicenda della Ocean Viking ci sono dei passaggi che credo meritino di essere sottolineati. Innanzitutto, la Ocean Viking non è mai entrata in acque territoriali italiane. Di conseguenza, e lo sottolineo, alla nave in questione le autorità italiane non hanno mai notificato alcun provvedimento di divieto, al contrario di quanto avvenuto per la Humanity 1 e la Geo Barents. Inoltre, nel primo pomeriggio dell' 8 novembre i sistemi di rilevazione della posizione indicavano che la Ocean Viking, dopo aver sostato per diversi giorni davanti alle coste della Sicilia sud-orientale, aveva iniziato la navigazione in direzione ovest di sua spontanea volontà e senza fornire alcuna comunicazione né alle autorità italiane né a Malta, Paese assegnatario dell' area SAR e molto più vicino dell' Italia ai luoghi degli interventi. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari La decisione della Ocean Viking di allontanarsi dalle coste italiane risulta essere stata presa dopo - come coincidenza temporale- che i media avevano già diffuso la notizia che le persone soccorse a bordo delle altre navi ONG erano tutte sbarcate. I fatti, quindi, evidenziano come la Ocean Viking si sia diretta autonomamente verso le coste francesi. Una decisione, questa, non solo mai auspicata dall' Italia, ma che ha di fatto creato attriti sul piano internazionale - anch' essi assolutamente non voluti dal Governo - con il rischio di produrre ripercussioni sulle politiche migratorie a livello europeo. È un dato certo che le Convenzioni internazionali vigenti non stabiliscono a priori quale debba essere il POS, né che esso debba coincidere, come talvolta si dice frettolosamente, con il porto più vicino e, conseguentemente, che l' Italia debba farsi carico di tutti i migranti che vengono portati nelle nostre acque territoriali da assetti navali privati, perfettamente funzionanti, ben attrezzati e, quindi, senza problemi sotto il profilo della sicurezza della navigazione. Segnalo che, allo stato, la gran parte delle navi ONG che operano in quel quadrante del Mediterraneo presenta caratteristiche simili di struttura. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Ora, sebbene sia indubitabile che l' operazione di salvataggio si concluda solo quando l' incolumità dei naufraghi non è più in pericolo e le loro esigenze di base sono soddisfatte e che la normativa internazionale non individui la nave intervenuta di per sé come un "luogo sicuro", le "Linee guida" dell' IMO, organizzazione internazionale marittima onusiana, affermano che le navi "possano essere considerate Luoghi Sicuri Temporanei qualora esse siano in grado di ospitare in sicurezza i sopravvissuti". Lo sottolineo non solo perché molte delle navi ONG presentano le caratteristiche appena richiamate, ma soprattutto perché viene in questione, in base alla Convenzione UNCLOS e alla Convenzione europea sui diritti dell' uomo, la responsabilità degli Stati di bandiera, sia ai fini della tutela dei diritti fondamentali delle persone salvate, sia ai fini dell' individuazione di un appropriato POS. Sono queste le basi giuridiche delle interlocuzioni avvenute con le autorità tedesche e norvegesi, tenute a esercitare le proprie responsabilità di coordinamento delle operazioni SAR svolte da navi battenti la propria bandiera, impartendo loro le istruzioni necessarie. Gli Stati di bandiera, quindi, avrebbero dovuto operare in stretto raccordo coi comandanti delle

Agenparl

Focus

navi ONG, effettuando tutte le valutazioni preliminari della situazione esistente sulle navi e azionando, solo all' esito Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari _____ delle stesse e in mancanza di altre soluzioni, i meccanismi della cooperazione internazionale. Pertanto, nelle circostanze che hanno visto protagoniste le navi ONG in questione, l' individuazione del POS avrebbe dovuto essere effettuata, in prima battuta, dallo Stato competente per l' area SAR in cui sono avvenuti gli eventi, quindi Malta e Libia, in cooperazione con lo Stato di bandiera delle navi ovvero, in assenza del coordinamento quantomeno da parte di Malta, dallo Stato di bandiera in cooperazione con gli Stati costieri limitrofi. Conseguentemente, la richiesta di un POS in territorio italiano avrebbe dovuto essere inviata alle autorità italiane dallo Stato di bandiera delle navi ONG, e non da queste ultime, come è invece avvenuto. Ebbene, nonostante ciò, l' Italia ha adottato una linea di azione ispirata a criteri di salvaguardia della vita umana, intervenendo anche in situazioni che andavano molto al di là dei suoi obblighi di diritto del mare ed europeo. E qui assume rilievo la questione del comportamento delle navi delle ONG. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari A proposito delle quali vale osservare che, proprio perché intervengono in contesti difficili, esse devono coordinarsi con le autorità competenti, scambiando flussi informativi tempestivi e completi. È evidente che se le ONG agiscono sistematicamente in modo autonomo, diminuisce la capacità dello Stato di area SAR di dirigere e condurre a buon fine le operazioni di salvataggio. Se poi, come avvenuto nei casi di specie, le navi ONG si dirigono verso i porti di uno Stato diverso da quello responsabile del coordinamento nell' area SAR senza osservare le procedure previste e in violazione delle leggi nazionali dello Stato costiero in materia di immigrazione, è legittimo considerare il transito di tali navi quale "passaggio non inoffensivo", ai sensi dell' art. 19 della Convenzione UNCLOS, molto spesso invocato. Vengo ora ad alcune, ulteriori considerazioni che attengono al ruolo delle imbarcazioni delle ONG nelle dinamiche dei flussi di immigrazione irregolare nel Mediterraneo centrale. Sulla base delle più recenti analisi degli scenari di rischio periodicamente elaborate da Frontex, emerge che la presenza di assetti navali delle ONG, in prossimità delle coste libiche, continua a rappresentare un fattore di attrazione. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Il cosiddetto "pull factor", secondo Frontex, va riferito sia ai migranti che si sentono rassicurati dalla presenza in mare di tali assetti sia alle organizzazioni criminali dedite al favoreggiamento dell' immigrazione clandestina, le quali plasmano il loro modus operandi in rapporto alla presenza di assetti ONG nell' area. E questa constatazione prescinde dalle intenzioni umanitarie che muovono le ONG. Su un piano più generale, l' Italia ha sempre sottolineato la necessità che gli arrivi di migranti conseguenti ad interventi di recupero in mare non possano pesare sui soli Paesi che rappresentano la frontiera esterna dell' Europa e che geograficamente sono i più esposti ai flussi. Queste considerazioni valgono ancor più nel caso in cui gli interventi conseguano a operazioni non coordinate dagli Stati e condotte da navi facenti capo ad ONG e spesso in acque SAR non italiane, come avvenuto nei casi oggetto dell' odierna informativa. Per questo abbiamo sostenuto, e sosterremo, l' esigenza di un maggior

Agenparl

Focus

coinvolgimento dello Stato di bandiera dell' imbarcazione nel garantire che i propri comandanti rispettino le norme di diritto del mare e che assumano la responsabilità della gestione dei migranti. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Non può essere un soggetto privato a scegliere, in modo più o meno preordinato, il Paese dove sbarcare i migranti, determinando con ciò stesso l' applicazione delle regole di Dublino sugli Stati di primo ingresso. Aggiungo che gli stessi Stati che esortano l' Italia ad accollarsi gli oneri dell' accoglienza, sono tra i fautori più intransigenti, in sede europea, del contrasto ai movimenti secondari e tra i principali oppositori al mutamento del regime di asilo di Dublino. Come se fosse possibile bloccare i cosiddetti "movimenti secondari" e trascurare del tutto quelli primari che ne sono alla base e come se la solidarietà intra-europea fosse dovuta rispetto ai "movimenti secondari" e facoltativa per quelli primari. Lo scorso 12 novembre, con la Dichiarazione congiunta dei Ministri dell' interno di Italia, Malta e Cipro e del Ministro della migrazione e dell' asilo della Grecia abbiamo convenuto sulla necessità e urgenza di una discussione seria su come coordinare meglio gli interventi nel Mediterraneo, garantendo che tutte le navi ONG rispettino le convenzioni internazionali e le altre norme applicabili, e che tutti gli Stati di bandiera si assumano le loro responsabilità in conformità alle stesse. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari Quanto alle ulteriori iniziative intraprese sul piano politico a livello internazionale dal Governo, esse segnano sicuramente una discontinuità rispetto al recente passato. Nei prossimi mesi entreranno nel vivo i negoziati su alcune delle principali proposte normative previste nel pacchetto di iniziative unionali noto come Patto europeo su migrazione ed asilo, ma tale insieme di strumenti al momento non è soddisfacente. La già ricordata Dichiarazione congiunta dei 4 Stati membri più esposti ai flussi via mare, in linea con le finalità del Patto europeo, ha sostenuto la necessità di sviluppare una nuova politica europea in materia di migrazione e di asilo, realmente ispirata ai principi di solidarietà e responsabilità, e che sia equamente condivisa tra tutti gli Stati membri. Come Ministri dell' Interno abbiamo richiamato l' approvazione, lo scorso giugno, di una Dichiarazione Politica che istituisce un meccanismo di relocation temporaneo e volontario, nonostante i Paesi MED 5 (Italia, Grecia, Cipro, Malta e Spagna) sostenessero uno schema di relocation obbligatoria. Come è noto, questa forma volontaristica di ricollocazione non riesce a decollare sia perché il numero di impegni di relocation assunti dagli Stati membri partecipanti rappresenta solamente una frazione molto Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari esigua del numero effettivo di arrivi irregolari in Italia nel corso di quest' anno, sia perché il numero di trasferimenti finora effettuati è decisamente molto basso. Ad oggi, infatti, a fronte di una disponibilità manifestata da tredici Stati europei per oltre 8.000 ricollocamenti, sono state effettivamente trasferite dall' Italia solo 117 persone, di cui 74 in Germania, 38 in Francia, e 5 in Lussemburgo. Aggiungo che l' attuale meccanismo di ricollocazione, per come è strutturato, finisce per selezionare soltanto i potenziali aventi diritto alla protezione internazionale, lasciando, quindi, ai Paesi di primo ingresso, cioè l' Italia, tutti coloro che migrano per ragioni economiche. Segnalo che tale sistema

Agenparl

Focus

non è la prima esperienza di redistribuzione di migranti che ha mancato gli obiettivi: anche con il famoso Accordo di Malta i trasferimenti effettuati sono stati circa 1000 in un arco temporale di quasi 4 anni. Si tratta, come è evidente, di risultati del tutto insoddisfacenti e che ci rafforzano nella convinzione di dover superare le criticità registrate, attraverso un sensibile miglioramento del Patto europeo, lavorando insieme per politiche europee realmente efficaci.

Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari In questa prospettiva, nel solco dei recenti contatti con i Paesi Med 5, ho condiviso l'intenzione di presentare un Piano volto a rilanciare l'impegno europeo in favore dei principali Paesi terzi di origine e transito dei flussi migratori. L'Italia è favorevole ad un Piano complessivo di sostegno allo sviluppo del Nord Africa, che coniughi le misure per la crescita con quelle per la sicurezza e il contrasto al traffico di esseri umani e che, soprattutto, sia "condizionato" ad una maggiore collaborazione per la prevenzione delle partenze e per l'attuazione dei rimpatri. Come efficacemente indicato dal Presidente del Consiglio, serve un "Piano Mattei" per l'Africa, cioè programmi d'investimento di ampio respiro verso i Paesi destinatari che hanno dinamiche demografiche esplosive e che devono essere coinvolti nella gestione delle risorse messe a disposizione affinché si realizzino processi di crescita duraturi e sostenibili. È questa una scelta strategica per il futuro delle istituzioni e dei cittadini europei, ma anche per assicurare la realizzazione delle speranze delle giovani generazioni africane. Sempre in coerenza con gli impegni programmatici del Governo, stiamo affrontando il tema della migrazione legale, sia per proseguire e Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari incrementare le diverse iniziative di corridoi d'ingresso umanitario in Italia di persone vulnerabili, sia per verificare possibili strategie per utilizzare percorsi di migrazione legale come leva nei confronti dei Paesi terzi di origine e transito dei flussi. In una prospettiva globale di approccio ai temi migratori si inserisce infatti lo strumento collaudato dei corridoi umanitari che - ci tengo a evidenziarlo - assicura un percorso di accoglienza capace di coniugare sicurezza, tutela dell'incolumità delle persone e legalità, essendo imperniato su una logica diametralmente antitetica a quella del traffico dei migranti. Nella stessa direzione, in recenti contatti con i Paesi del cosiddetto gruppo Med 5, ho anticipato l'idea di un possibile intervento normativo nazionale per creare percorsi di ingresso legale in favore di quei Paesi terzi che garantiscano concretamente la loro collaborazione nella prevenzione delle partenze e soprattutto nell'attuazione dei rimpatri. Si tratta di un'iniziativa - da portare avanti d'intesa anche con i Ministeri del Lavoro e degli Esteri - che mira a rivedere gli attuali meccanismi previsti dal testo unico per l'immigrazione, a partire da quelli applicati per i decreti flussi, inserendo uno strumento premiale per i Paesi più impegnati nella lotta all'immigrazione illegale con l'obiettivo di Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari contrastare il traffico dei migranti e, al contempo, rafforzare i canali di ingresso legale. Queste sono le linee di azione del Governo per invertire una rotta che per anni non ha tenuto adeguatamente in conto l'interesse nazionale. È, infatti, indispensabile che la gestione dei flussi non sia abbandonata allo

Agenparl

Focus

spontaneismo, né tantomeno alle organizzazioni criminali dei trafficanti di esseri umani. Abdicare al controllo delle frontiere equivale a favorire le reti criminali e a mettere a repentaglio l'incolumità dei migranti e la sicurezza dei cittadini dei Paesi di destinazione dei flussi. È bene sottolinearlo: non ci resta altro tempo per dare una risposta seria e decisa alla necessità di ricondurre il fenomeno migratorio ad una rigorosa cornice di legalità. A testimoniarlo non ci sono soltanto i morti in mare, ma anche chi, sopravvissuto, si ritrova schiavo, costretto a vivere nei ghetti, vittima di tratta o anche, nella migliore delle ipotesi, di sedicenti cooperative che impiegano manodopera senza alcuna tutela. L'Italia continuerà, come ha sempre fatto, a rispettare i suoi impegni internazionali e pretenderà, a buon diritto, che gli altri Stati facciano lo stesso. Ufficio Affari Legislativi e Relazioni Parlamentari _____ L'Italia non è mai venuta meno, e certo non lo farà con questo Governo, alle sue tradizioni di solidarietà e accoglienza. Bisogna però riconoscere senza ipocrisia che l'accoglienza ha un limite invalicabile nella capacità dello Stato di ingresso di assicurare percorsi di integrazione concreti ed efficaci e in questo senso il controllo dei flussi migratori è condizione indispensabile per coniugare sicurezza, legalità e coesione sociale. In sostanza, dunque, il nostro approccio a questi temi, fondamentali per la convivenza civile e la sicurezza dei cittadini, sarà basato su pragmatismo e concretezza, nella continua ricerca di un dialogo costruttivo e di una piena collaborazione, sia in ambito bilaterale che europeo, come autorevolmente affermato dal nostro Presidente della Repubblica. Non smetteremo di costruire condizioni e strumenti, sul piano interno, europeo e internazionale, affinché accanto al diritto di emigrare sia assicurata a ogni persona la libertà di restare nel proprio Paese ovvero la possibilità di condurre una vita sicura e dignitosa nella propria terra. Il Governo perseguirà questa linea con determinazione e coraggio e sono sicuro che l'Unione europea saprà essere all'altezza delle sue radici di civiltà, dei suoi valori unificanti e delle sfide globali che abbiamo di fronte, mettendo in campo una grande politica comune per le migrazioni.

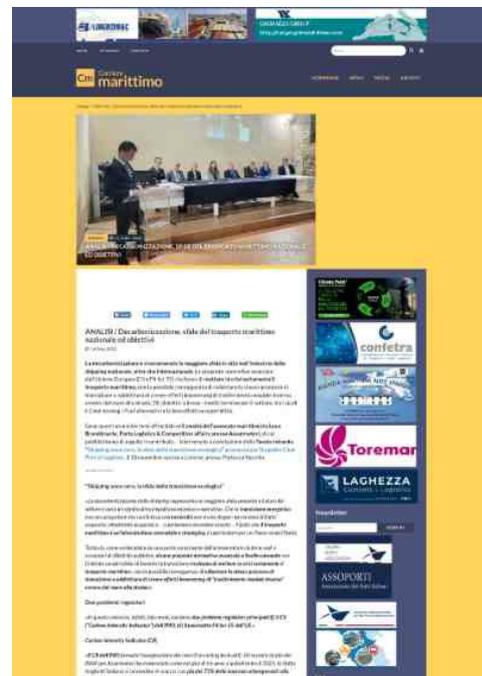
Trasporto aereo italiano, Fit-Cisl: "Tra recenti record e antiche fragilità una rotta per un nuovo protagonismo", Tavola Rotonda domani a Roma

(AGENPARL) - mer 16 novembre 2022 Trasporto aereo italiano: tra recenti record e antiche fragilità una rotta per un nuovo protagonismo": IV Quaderno Digitale Fit-Cisl "Trasporto aereo italiano: tra recenti record e antiche fragilità una rotta per un nuovo protagonismo": è il titolo dell' iniziativa organizzata dalla Fit-Cisl che si terrà mercoledì 16 novembre dalle h 9.30 alle 13.30 presso l' Auditorium Donat-Cattin a Roma. Sarà possibile seguire la diretta streaming sul sito [\[http://fitcisl.org\]](http://fitcisl.org)(<http://fitcisl.org/>). "Quaderni digitali" è il ciclo di appuntamenti inaugurato il 15 giugno 2022 dalla Fit-Cisl per approfondire una serie di temi che riguardano i trasporti e l' ambiente e che sono fondamentali per il nostro sistema Paese. Ad introdurre i lavori della Tavola Rotonda Monica Mascia, Segretario Nazionale Fit-Cisl. Intervengono: Pierluigi Di Palma, Presidente Enac; Paolo Simioni, AD Enav; Carlo Borgomeo, Presidente **Assoporti**; Alfonso Celotto, Presidente Aeroporti 2030; Giuseppe Mazzeo, Presidente Assaereo; Matteo Castioni, Presidente Aicalf. Modera e conclude i lavori il Segretario Generale del sindacato dei trasporti cislino, Salvatore Pellecchia. La Tavola Rotonda si pone come momento di riflessione e confronto tra stakeholder su criticità e opportunità di un asset strategico per l' Italia. I dati parlano chiaro e raccontano che tra il 2010 e il 2019 il flusso dei passeggeri in Italia è aumentato del 37% e nel 2019 i passeggeri transitati per i nostri aeroporti sono stati più di 192 milioni. Le tratte interne sono cresciute di quasi il 10% rispetto ai livelli pre covid raggiungendo un significativo 94% complessivo riferito allo stesso periodo, un dato migliore della media degli Stati europei che si attesta invece all' 88%. Non è frutto del caso, ma il prodotto di avvedute scelte politico-sociali che hanno permesso al nostro Paese di reagire prima e meglio degli altri alla crisi profonda che ha investito il settore soltanto pochi mesi fa e, di cui, ancora oggi permangono strascichi importanti all' interno degli scali europei e internazionali. Restano però ancora irrisolte alcune note fragilità frutto di una crisi che ha radici ben più profonde: la messa in atto di un piano nazionale di riordino del sistema aeroportuale e la presenza nel mercato di un vettore nazionale che, per flotta e partner sinergici, sia in grado di garantire in modo profittevole i movimenti globali di persone e merci con conseguenti effetti positivi sull' indotto e sull' economia del Paese. Questi e altri temi, non in ultimo l' anomalia delle retribuzioni non in linea con quelle di mercato, saranno approfonditi e discussi nel corso della nostra iniziativa, in cui gli illustri relatori condivideranno proposte, idee e riflessioni necessarie a imprimere una spinta propulsiva e ridare nuova linfa a un settore così importante per l' economia nazionale.



ANALISI / Decarbonizzazione, sfide del trasporto marittimo nazionale ed obiettivi

16 Nov, 2022 La decarbonizzazione è sicuramente la maggiore sfida in atto nell' industria dello shipping nazionale, oltre che internazionale . Le proposte normative avanzate dall' Unione Europea (CII e Fit for 55) rischiano di mettere in crisi seriamente il trasporto marittimo, con la possibile conseguenza di rallentare lo stesso processo di transizione o addirittura di creare effetti boomerang di trasferimento modale inverso ovvero dal mare alla strada; Gli obiettivi a breve - medio termine per il settore, tra i quali il Cold-ironing, i Fuel alternativi e la loro effettiva reperibilità. Sono questi alcuni dei temi affrontati nell 'analisi dell' avvocato marittimista Luca Brandimarte, Ports Logistics & Competition affairs presso Assarmatori, di cui pubblichiamo di seguito il contributo - intervenuto a conclusione della Tavola rotonda Shipping anno zero, la sfida della transizione ecologica promossa dal Propeller Club Port of Leghorn, il 10 novembre scorso a Livorno, presso Fortezza Vecchia. "Shipping anno zero, la sfida della transizione ecologica" « La decarbonizzazione dello shipping rappresenta la maggiore sfida presente e futura del settore e avrà un significativo impatto economico e operativo. Che la transizione energetica non sia un' opzione ma costituisca una necessità non è uno slogan ma un dato di fatto acquisito; altrettanto acquisito è - o perlomeno dovrebbe esserlo - il fatto che il trasporto marittimo è un' infrastruttura essenziale e strategica, in particolare per un Paese come l' Italia; Tuttavia, come evidenziato da una parte consistente dell' armamento in tutte le sedi e occasioni di dibattito pubblico, alcune proposte normative avanzate a livello unionale con l' intento condivisibile di favorire la transizione rischiano di mettere in crisi seriamente il trasporto marittimo, con la possibile conseguenza di rallentare lo stesso processo di transizione o addirittura di creare effetti boomerang di "trasferimento modale inverso" ovvero dal mare alla strada; » Due problemi regolatori «In questo contesto, infatti, lato mare, notiamo due problemi regolatori principali: (i) il CII ("Carbon Intensity Indicator") dell' IMO; (ii) il pacchetto Fit for 55 dell' UE. » Carbon Intensity Indicator (CII) « Il CII dell' IMO prevede l' assegnazione alle navi di un rating da A ad E. Un recente studio del RINA per Assarmatori ha evidenziato come nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025, la flotta traghetti italiana si troverebbe in scacco, con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare .» Fit for 55 « Il Fit for 55 (o cd. "Pacchetto clima") prevede, invece, l' estensione dell' ETS ("Emission Trading Scheme") al trasporto marittimo - vale a dire un sistema per lo scambio delle quote di emissione dell' UE che di fatto equivale ad una tassa - e l' iniziativa FuelEU Maritime . Quest' ultima, meno conosciuta, prevede che le navi che faranno scalo nei porti UE utilizzino combustibili la cui intensità di gas serra dovrà progressivamente diminuire fino al 2050 secondo determinati valori percentuali stabiliti



Corriere Marittimo

Focus

rispetto al 2020, pena l' applicazione di ammende per l' armatore. La proposta prevede, inoltre, che dal 2030 le navi passeggeri e le navi portacontainer utilizzino la fonte di energia elettrica di terra ("Cold-Ironing") a meno che a bordo non venga utilizzata una tecnologia più "pulita";» Rischi «Entrambe le proposte rischiano, in assenza di specifiche deroghe, di penalizzare fortemente il nostro comparto nazionale , in particolare i collegamenti insulari e le Autostrade del Mare (AdM) . Due segmenti strategici per la continuità territoriale e per il trasferimento modale delle merci dalla strada al mare . La sola applicazione dell' ETS potrebbe impattare sulla nostra flotta di traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all' anno . Se a questo si aggiungono gli effetti della revisione in parallelo della Energy Taxation Directive, l' impatto totale sulla la flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni di euro all' anno ;» Obiettivo di breve-medio termine «In questo contesto, posto che lato mare l' obiettivo di breve-medio termine non può che essere quello di estendere l' esenzione dallo schema dell' ETS e dall' iniziativa Fuel EU Maritime - già di fatto ottenuta per le tratte marittime operate nell' ambito delle Isole minori e per quelle esercite in regime di continuità territoriale - anche a tutti i collegamenti insulari ed alle AdM (così come tutelare il transshipment e la competitività dei nostri hubs dai rischi di delocalizzazione dei traffici verso porti non-UE) nonché far sì che i proventi dell' ETS siano destinati al settore marittimo in Italia , per finanziare investimenti a terra e a bordo, prevedere una tempistica applicativa più graduale e realistica e modificare la "metrica" del CII), lato terra, l' unico strumento per scongiurare una riduzione dell' operatività delle nostre navi è la realizzazione degli impianti di "Cold-Ironing" ;» Elettrificazione banchine «Ecco che, sul tema dell' elettrificazione delle banchine, occorrerebbe la previsione di uno specifico "business model" dell' infrastruttura in questione che tenga conto delle modalità di: (i) realizzazione degli impianti di Cold-Ironing all' interno dei porti (e, quindi, delle banchine) da individuare (tenendo conto di quanto previsto nell' ambito del PNRR) e nel rispetto dei limiti temporali sanciti dalla normativa unionale; (ii) gestione e manutenzione di detti impianti in considerazione delle necessità e degli effettivi fabbisogni dei soggetti coinvolti, sia lato terra che lato mare, per rendere un servizio efficiente; (iii) affidamento della regolare fornitura dell' energia elettrica; (iv) distribuzione delle responsabilità tra i vari attori coinvolti; Sul punto, la soluzione per l' elettrificazione delle banchine non può che essere l' apertura al mercato, con una netta separazione tra chi dovrà realizzare l' infrastruttura, chi dovrà alimentarla e chi dovrà mantenerla offrendo i servizi alla nave. L' obiettivo non può quindi che essere quello di assicurare un servizio sicuro ed efficiente oltre che fornito a condizioni economicamente più competitive.» Cold-ironing e responsabilità «Un altro tema caldo, poi, è quello dell' individuazione degli eventuali profili di responsabilità, nel caso in cui l' infrastruttura del Cold-Ironing non dovesse essere disponibile o, per diversi motivi, non dovesse funzionare. Se la nave sarà equipaggiata per attingere energia da terra ma non potrà farlo, di certo non potrà essere l' armatore a pagarne lo scotto economico per la mancata osservanza delle disposizioni nazionali ed europee sul tema delle emissioni navali nei

Corriere Marittimo

Focus

porti. » Fuel alternativi e reperibilità «Last but not least v' è il tema dei Fuel alternativi e della loro effettiva reperibilità. Qui, è importante comprendere quali saranno i carburanti realmente identificabili come "alternativi" così come capire quale sarà la loro disponibilità sul mercato. Nel frattempo occorre prevedere che i concessionari del servizio di bunkeraggio effettuino gli investimenti necessari per rendere disponibili nei terminal questi fuel attraverso un' adeguata infrastrutturazione e scongiurare così eventuali inefficienze del servizio che andrebbero altrimenti a detrimento della competitività dei nostri porti.»

Monfalcone, Fincantieri consegna la nave da crociera MSC Seascap

16 Nov, 2022 MONFALCONE - Il Gruppo Fincantieri ha consegnato, oggi, presso lo stabilimento di Monfalcone, la nave da crociera MSC Seascap. Ventunesima nave della flotta MSC Crociere e quarta nave già costruita per MSC da Fincantieri su un totale di 10 navi finora ordinate al cantiere italiano, per un investimento complessivo superiore a 7 miliardi di euro - MSC Seascap è la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia e presenta innovazioni importanti anche sotto il profilo ambientale. Alla cerimonia di consegna hanno partecipato il vice presidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, il presidente della Regione Friuli-Venezia-Giulia, Massimiliano Fedriga, la sindaca di Monfalcone, Anna Maria Cisint, l'ammiraglio Nicola Carlone, comandante generale delle Capitanerie di Porto, Gianluigi Aponte, fondatore e chairman del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, executive chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, la madrina della nave Zoe Africa Vago, per Fincantieri il generale Claudio Graziano e Pierroberto Folgiero, presidente e amministratore delegato, e il direttore generale della Divisione Navi Mercantili



Luigi Matarazzo, oltre a rappresentanti del team di costruzioni di MSC insieme a dirigenti e lavoratori del cantiere. Rendendo omaggio alle antiche tradizioni marinare, durante la cerimonia il Direttore del cantiere di Monfalcone, Cristiano Bazzara, ha consegnato al Comandante di MSC Seascap, Roberto Leotta, un'ampolla contenente l'acqua che ha toccato per la prima volta lo scafo quando la nave è stata messa in galleggiamento circa un anno fa. Un intenso e commovente ricordo è stato tributato da tutti i presenti al dott. Giuseppe Bono, per 20 anni e fino a maggio 2022 amministratore delegato di Fincantieri, venuto improvvisamente a mancare lo scorso 8 novembre. Pierfrancesco Vago ha annunciato che su MSC Seascap, nave che rappresenta l'ultimo grande progetto realizzato dal dott. Bono insieme a MSC Crociere, verrà apposta una targa a lui intitolata. "La costruzione di MSC Seascap testimonia, ancora una volta, il forte e duraturo impegno del Gruppo MSC nei confronti dell'Italia e della sua manifattura e rimarca la nostra fiducia nelle prospettive di ripresa di un Paese nel quale non abbiamo mai smesso di investire e di credere. MSC Seascap ha richiesto un investimento pari a oltre 1 miliardo di euro che ha generato una ricaduta sull'economia italiana che sfiora i 5 miliardi. Il nostro Gruppo - tra crociere, cargo, traghetti, terminal e altre attività - impiega in Italia circa 15.000 dipendenti diretti, generando un impatto occupazionale di ulteriori 40.000 persone," ha ricordato Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della divisione Crociere del Gruppo MSC. Rivolgendosi al Governo, ha sottolineato che "il settore dello shipping, della logistica e dei trasporti necessita di grandi investimenti e si basa su programmi di spesa pluriennali. Abbiamo dunque bisogno di stabilità politica e di una forte, autorevole e costante presenza in Europa. Occorre che l'Italia - al pari di Francia

Corriere Marittimo

Focus

e Germania - svolga in Europa un ruolo da protagonista. Poiché la maggior parte delle questioni legate al settore dello shipping viene ormai discussa e decisa in sede comunitaria". Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: "La consegna di MSC Seascapè assume una grande rilevanza sotto molti punti di vista, innanzitutto nel rapporto con la società armatrice. Infatti, questa nave è il sigillo di una classe di enorme successo, "Seaside", avviata oltre otto anni fa con due unità di nuova generazione, che sono ulteriormente evolute nelle due "Evo". In secondo luogo, sotto il profilo gestionale, per Fincantieri si tratta di un risultato di assoluto rilievo, raggiunto nel pieno rispetto dei tempi nonostante le difficoltà senza precedenti che hanno caratterizzato il contesto mondiale degli ultimi anni. Infine, in quanto a innovazione tecnologica, Seascapè si pone come all' avanguardia in termini di sostenibilità ambientale. In virtù di tutto ciò guardiamo con ottimismo al futuro del comparto, puntando a rimanere leader anche grazie a una partnership consolidata e ambiziosa come quella con MSC". Battesimo a New York, due itinerari ai Caraibi MSC Seascapè inizierà la stagione inaugurale negli Stati Uniti, dove verrà battezzata il 7 dicembre a New York. Si sposterà quindi ai Caraibi offrendo due diversi itinerari settimanali con partenza da Miami. Il primo, nei Caraibi orientali, scalando Ocean Cay Marine Reserve, Nassau (Bahamas), San Juan (Portorico) e Puerto Plata (Repubblica Dominicana). Il secondo itinerario, nei Caraibi occidentali, farà tappa a Ocean Cay Marine Reserve, Cozumel (Messico), George Town (Isole Cayman) e Ocho Rios (Giamaica). Tecnologia ambientale più recente e più avanzata MSC Crociere è da sempre impegnata a costruire alcune delle navi da crociera più innovative al mondo e questa attitudine si applica anche alle prestazioni ambientali. Con l' obiettivo di lungo periodo di raggiungere la neutralità carbonica delle operazioni entro il 2050, ogni nuova nave da crociera MSC rappresenta un ulteriore passo lungo questo percorso, insieme ad altri investimenti utili ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie ambientali di prossima generazione. MSC Seascapè non fa eccezione e dispone tecnologie e impianti di ultima generazione in grado di ridurre al minimo l' impatto sull' ambiente. Ciò comprende sistemi ibridi di lavaggio dei gas di scarico (EGCS) e sistemi selettivi di riduzione catalitica (SCR) all' avanguardia, ottenendo una riduzione del 98% delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e riducendo le emissioni di ossido di azoto (NOx) del 90%. Il sistema di trattamento delle acque reflue è stato progettato in linea con la risoluzione MEPC 227(64) dell' Organizzazione Marittima Internazionale e raggiunge standard di purificazione più elevati rispetto alla maggior parte degli impianti di trattamento delle acque reflue presenti a terra. Certificazione addizionale RINA MSC Seascapè ha ricevuto la «Green Plus», la notazione aggiuntiva di più alto livello nel campo della sostenibilità ambientale rilasciata dalla società di certificazione RINA. La notazione riconosce le soluzioni progettuali, le attrezzature di bordo e le procedure operative messe in atto volontariamente - sia in fase di costruzione sia durante l' operatività della nave - finalizzate al miglioramento delle prestazioni ambientali oltre i livelli minimi richiesti dalla normativa internazionale di riferimento. La nave MSC Seascapè è la seconda nave di classe Seaside EVO, un' evoluzione della rivoluzionaria classe Seaside

Corriere Marittimo

Focus

e va ad aggiungersi alle navi gemelle MSC Seaside e MSC Seaview, entrate in servizio rispettivamente nel 2017 e nel 2018, e alla gemella MSC Seashore, consegnata nel 2021. Questa classe di navi è nota per le sue caratteristiche di design innovative e glamour ed è stata concepita con l'obiettivo di avvicinare gli ospiti al mare. MSC Seascape offre numerose funzionalità, luoghi ed esperienze completamente nuovi per gli ospiti, poiché il 65% delle aree pubbliche è stato reinventato per migliorare ulteriormente l'esperienza degli ospiti a bordo. La nave offre 13.000 mq di spazi esterni, con un' ampia scelta di lounge bar e ristoranti all' aperto, piscine e aree per rilassarsi e prendere il sole, nonché diversi punti panoramici per ammirare suggestivi scorci sul mare. MSC Seascape in numeri Lunghezza/larghezza/altezza: 339m/41m/76m Stazza lorda: 170.400 tonnellate Ospiti: 5.632 Cabine: 2.270 Membri dell' equipaggio: 1.648 Velocità massima: 21,8 nodi circa Ammiraglia della flotta MSC Crociere 21ma nave della flotta MSC Crociere Post correlati Ancona - La nave Viking Neptune, consegnata da Fincantieri alla compagnia armatrice norvegese Viking Cruises nello stabilimento di Ancona, rappresenta [] Partnership tra il Gruppo Grimaldi ed Amazon Sea, nel 2022, strategica nel perseguimento degli obiettivi di efficienza ed ecosostenibilità del []

Gestori Carburanti

Focus

Oil&nonOil: la centralità della rete distributiva

E' partita oggi la tre giorni dedicata al futuro della filiera distributiva dei carburanti e della mobilità sostenibile in programma in fiera a Verona fino al 18 novembre e organizzata da Piemmeti Spa, l' unica manifestazione italiana e del bacino del Mediterraneo diretta agli operatori della filiera distributiva dei carburanti. Saranno 116 gli espositori provenienti da tutta Italia, contro i 56 della scorsa edizione, per un appuntamento che vede affiancati esposizione fieristica e dibattito collettivo tra tutti i settori facenti parte della filiera.

Oil&nonOil ha l' ambizione infatti di non essere solo un' esposizione fieristica del settore, ma anche un' agorà dove il mondo produttivo legato all' intera filiera del sistema petrolifero e dei carburanti, quello delle associazioni di categoria di riferimento e la classe dirigente nazionale, si incontrano per dibattere dei grandi temi legati alla questione energetica: una materia in continuo divenire, contestualizzata in un' attualità attraversata da complessità sempre maggiori che, nel loro insieme, definiscono l' opportunità di un approccio quanto più partecipato nell' individuazione delle strategie per affrontare funzionalmente le sfide di Innovazione e di Cambiamento. "L'

industria dei carburanti, della logistica e della rete di distribuzione dei prodotti petroliferi rappresenta un pilastro di competitività nazionale in Europa e nel mondo - sottolinea Giovanni Mantovani, presidente di Piemmeti SpA, organizzatrice di Oil&nonOil -. Di fronte alle sfide poste dal piano Next Generation Eu e dal Pnrr, Oil&nonOil offre il suo contributo, coinvolgendo in un dibattito pubblico aperto e informato gli operatori e le associazioni categoria, veri "carpentieri" della transizione energetica già in corso. Con 116 espositori presenti, tra cui le migliori aziende del comparto, Oil&nonOil ritorna con una formula rinnovata commenta Raul Barbieri, direttore generale di Piemmeti - caratterizzata da una grande attenzione alla comunicazione, da uno sguardo sempre più curioso verso l' innovazione e da un nuovo calendario, che dal 2023 vedrà la fiera diventare biennale". La fiera desidera avviare un processo partecipativo che metta in evidenza l' importanza strategica del mantenimento della competitività sul mercato e la possibilità di scandire un percorso che valorizzi il giusto rapporto tra tempi e obiettivi climatici dettato dal Green New Deal europeo per quanto concerne, ad esempio, lo stop alla produzione di auto con motore endotermico dal 2035 e il pacchetto Fit for 55 per il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. Un equilibrio che non deve poggiare solo sull' elettrificazione, ma alla varietà di tecnologie possibili nella nuova mobilità. Il richiamo è al principio della neutralità tecnologica, che si traduce in una giusta valorizzazione dei biocarburanti avanzati e degli e-fuel che possono giocare un ruolo importante nella decarbonizzazione del trasporto leggero: verso di essi il settore mantiene alta la sua attenzione, mentre segnali di apertura per il loro possibile impiego oltre il 2035 arrivano anche dall' Unione europea. Il settore valuta con



Gestori Carburanti

Focus

interesse, oltre all' elettrico, anche le possibilità offerte dalla sperimentazione dell' idrogeno verde. Una prospettiva che oggi vedrebbe un prezzo alla produzione ancora troppo alto, ma destinato a scendere nel tempo se la ricerca proseguirà in questa direzione, valorizzando lo studio di soluzioni ecosostenibili basate sull' impiego dell' idrogeno. Il mondo della produzione dei carburanti, d' altronde, non è nuovo all' innovazione, ma da decenni è impegnato in un processo di evoluzione qualitativa. Iniziava già negli anni '80, con l' avvento della benzina senza piombo, proseguendo con la sperimentazione sui biocarburanti, prodotti da componenti non fossili e oggi realtà consolidata, mentre si sta avviando la sperimentazione sui carburanti liquidi, derivati da fonti quali i rifiuti e la CO2. Il cambiamento, insomma, è già in atto, ma d' ora in avanti deve poggiare su strategie che siano riflesso di una visione integrata, frutto di un equilibrio tra istanze ambientali e di competitività economica europea. Le associazioni mettono a disposizione di questo percorso la rete distributiva dei carburanti, infrastruttura strategica e vero ponte della transizione, che in Italia conta più di 22mila impianti e impiega circa 24mila addetti (dati Istat). Reduce da anni di profondi cambiamenti, legati anche a una decisa azione di contrasto al fenomeno delle frodi, oggi la rete distributiva porta con sé l' esigenza di riforma del suo attuale assetto, da realizzarsi attraverso una riorganizzazione della stessa che sia funzionale a razionalizzarla e a renderla congrua alla sua riconversione verso la mobilità sostenibile. Le stazioni di servizio saranno sempre più veri e propri hub energetici, in grado di erogare servizi di qualità con impatti ambientali sempre più ridotti e il crescente utilizzo di tecnologie digitali, intelligenza artificiale, gestione smart dei dati. L' edizione 2022 ospiterà infine il primo Oil&nonOil Innovation Village, un' area tematica dedicata alle startup e all' innovazione dove troveranno spazio nove aziende innovative selezionate tramite un bando. Nel corso della fiera presenteranno le loro proposte al pubblico e a una giuria tecnica. Quest' ultima, sulla base del live pitch di presentazione e dei documenti inviati in fase di candidatura, decreterà la startup vincitrice di Oil&nonOil Innovation Village Award, proclamata nel corso dell' evento finale. Numerose le associazioni e gli enti che patrocinano la fiera: Unem-Unione energie per la mobilità, Assopetroli-Assoenergia, Assogasliquidi-Federchimica, Federmetano-Federazione nazionale distributori e trasportatori di metano, Assogasmetano-Associazione nazionale imprese distributrici metano autotrazione, Alis-Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile, Assocostieri, Faib-Federazione autonoma italiana benzinai, Assolavaghisti, Fegica-Federazione italiana gestori carburanti e affini, Fai-Federazione autotrasportatori italiani e Fiap-Federazione italiana autotrasportatori professionali, Ngv Italy, Figisc-Federazione Italiana Gestori Impianti Stradali Carburanti, Confartigianato Trasporti, Cib-Consorzio Italiano Biogas, **Assoporti**, Confesercenti, Aci-Automobile Club d' Italia, Grandi Reti, Autovie Venete ed Enea.

Il Nautilus

Focus

ENTRA IN FLOTTA «MSC SEASCAPE», LA NAVE PIÙ GRANDE E TECNOLOGICAMENTE AVANZATA MAI COSTRUITA IN ITALIA

Consegnata oggi a Monfalcone, alla presenza del Vice Premier Salvini, la ventunesima nave di MSC Crociere che vanta innovazioni importanti anche sotto il profilo ambientale -Con Fincantieri è in essere un piano d' investimento da 7 miliardi di euro per la costruzione di 10 navi, quattro delle quali già consegnate per il brand MSC Crociere, e altre sei per Explora Journeys - Dopo il Battesimo a New York il 7 dicembre, la nave rappresenterà l' eccellenza del «Made in Italy» ai Caraibi offrendo itinerari settimanali da Miami Monfalcone, 16 novembre 2022 - La Divisione Crociere del Gruppo MSC ha preso oggi ufficialmente in consegna da Fincantieri, alla presenza del Vice Presidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, On.le Matteo Salvini, la nuova ammiraglia MSC Seascap

Ventunesima nave della flotta - e quarta nave già costruita per MSC da Fincantieri su un totale di 10 navi finora ordinate al cantiere italiano, per un investimento complessivo superiore a 7 miliardi di euro -, MSC Seascap è la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia e presenta innovazioni importanti anche sotto il profilo ambientale. Alla

cerimonia di consegna, svoltasi presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone, hanno partecipato il Presidente della Regione Friuli-Venezia-Giulia, Massimiliano Fedriga, la Sindaca di Monfalcone, Anna Maria Cisint, l' Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, Gianluigi Aponte, Fondatore e Chairman del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, la madrina della nave Zoe Africa Vago, per Fincantieri il Generale Claudio Graziano e Pierroberto Folgiero, Presidente e Amministratore Delegato, e il Direttore Generale della Divisione Navi Mercantili Luigi Matarazzo, oltre a rappresentanti del team di costruzioni di MSC insieme a dirigenti e lavoratori del cantiere. Rendendo omaggio alle antiche tradizioni marinare, durante la cerimonia il Direttore del cantiere di Monfalcone, Cristiano Bazzara, ha consegnato al Comandante di MSC Seascap, Roberto Leotta, un' ampolla contenente l' acqua che ha toccato per la prima volta lo scafo quando la nave è stata messa in galleggiamento circa un anno fa. Un intenso e commovente ricordo è stato tributato da tutti i presenti al Dott. Giuseppe Bono, per 20 anni e fino a maggio 2022 Amministratore Delegato di Fincantieri, venuto improvvisamente a mancare lo scorso 8 novembre. Pierfrancesco Vago ha annunciato che su MSC Seascap, nave che rappresenta l' ultimo grande progetto realizzato dal Dott. Bono insieme a MSC Crociere, verrà apposta una targa a lui intitolata. "La costruzione di MSC Seascap testimonia, ancora una volta, il forte e duraturo impegno del Gruppo MSC nei confronti dell' Italia e della sua manifattura e rimarca la nostra fiducia nelle prospettive di ripresa di un Paese nel quale non abbiamo mai smesso di investire e di credere. MSC Seascap ha richiesto un investimento pari a oltre 1 miliardo di euro che ha generato una ricaduta sull' economia italiana



Il Nautilus

Focus

che sfiora i 5 miliardi. Il nostro Gruppo - tra crociere, cargo, traghetti, terminal e altre attività - impiega in Italia circa 15.000 dipendenti diretti, generando un impatto occupazionale di ulteriori 40.000 persone," ha ricordato Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della divisione Crociere del Gruppo MSC. Rivolgendosi al Governo, ha sottolineato che "il settore dello shipping, della logistica e dei trasporti necessita di grandi investimenti e si basa su programmi di spesa pluriennali. Abbiamo dunque bisogno di stabilità politica e di una forte, autorevole e costante presenza in Europa. Occorre che l'Italia - al pari di Francia e Germania - svolga in Europa un ruolo da protagonista. Poiché la maggior parte delle questioni legate al settore dello shipping viene ormai discussa e decisa in sede comunitaria". Pierroberto Folgiero, Amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: "La consegna di MSC Seascapes assume una grande rilevanza sotto molti punti di vista, innanzitutto nel rapporto con la società armatrice. Infatti, questa nave è il sigillo di una classe di enorme successo, "Seaside", avviata oltre otto anni fa con due unità di nuova generazione, che sono ulteriormente evolute nelle due "Evo". In secondo luogo, sotto il profilo gestionale, per Fincantieri si tratta di un risultato di assoluto rilievo, raggiunto nel pieno rispetto dei tempi nonostante le difficoltà senza precedenti che hanno caratterizzato il contesto mondiale degli ultimi anni. Infine, in quanto a innovazione tecnologica, Seascapes si pone come all'avanguardia in termini di sostenibilità ambientale. In virtù di tutto ciò guardiamo con ottimismo al futuro del comparto, puntando a rimanere leader anche grazie a una partnership consolidata e ambiziosa come quella con MSC".

Battesimo a New York, due itinerari ai Caraibi MSC Seascapes inizierà la stagione inaugurale negli Stati Uniti, dove verrà battezzata il 7 dicembre a New York. Si sposterà quindi ai Caraibi offrendo due diversi itinerari settimanali con partenza da Miami. Il primo, nei Caraibi orientali, scalando Ocean Cay Marine Reserve, Nassau (Bahamas), San Juan (Portorico) e Puerto Plata (Repubblica Dominicana). Il secondo itinerario, nei Caraibi occidentali, farà tappa a Ocean Cay Marine Reserve, Cozumel (Messico), George Town (Isole Cayman) e Ocho Rios (Giamaica). Tecnologia ambientale più recente e più avanzata MSC Crociere è da sempre impegnata a costruire alcune delle navi da crociera più innovative al mondo e questa attitudine si applica anche alle prestazioni ambientali. Con l'obiettivo di lungo periodo di raggiungere la neutralità carbonica delle operazioni entro il 2050, ogni nuova nave da crociera MSC rappresenta un ulteriore passo lungo questo percorso, insieme ad altri investimenti utili ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie ambientali di prossima generazione. MSC Seascapes non fa eccezione e dispone tecnologie e impianti di ultima generazione in grado di ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente. Ciò comprende sistemi ibridi di lavaggio dei gas di scarico (EGCS) e sistemi selettivi di riduzione catalitica (SCR) all'avanguardia, ottenendo una riduzione del 98% delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e riducendo le emissioni di ossido di azoto (NOx) del 90%. Il sistema di trattamento delle acque reflue è stato progettato in linea con la risoluzione MEPC 227(64) dell'Organizzazione Marittima Internazionale e raggiunge standard di purificazione più elevati rispetto alla maggior parte degli impianti di trattamento delle acque reflue presenti a terra. Certificazione addizionale RINA MSC Seascapes ha ricevuto la «Green

Il Nautilus

Focus

Plus», la notazione aggiuntiva di più alto livello nel campo della sostenibilità ambientale rilasciata dalla società di certificazione RINA. La notazione riconosce le soluzioni progettuali, le attrezzature di bordo e le procedure operative messe in atto volontariamente - sia in fase di costruzione sia durante l'operatività della nave - finalizzate al miglioramento delle prestazioni ambientali oltre i livelli minimi richiesti dalla normativa internazionale di riferimento. La nave MSC Seaside è la seconda nave di classe Seaside EVO, un'evoluzione della rivoluzionaria classe Seaside e va ad aggiungersi alle navi gemelle MSC Seaside e MSC Seaview, entrate in servizio rispettivamente nel 2017 e nel 2018, e alla gemella MSC Seashore, consegnata nel 2021. Questa classe di navi è nota per le sue caratteristiche di design innovative e glamour ed è stata concepita con l'obiettivo di avvicinare gli ospiti al mare. MSC Seaside offre numerose funzionalità, luoghi ed esperienze completamente nuovi per gli ospiti, poiché il 65% delle aree pubbliche è stato reinventato per migliorare ulteriormente l'esperienza degli ospiti a bordo. La nave offre 13.000 mq di spazi esterni, con un'ampia scelta di lounge bar e ristoranti all'aperto, piscine e aree per rilassarsi e prendere il sole, nonché diversi punti panoramici per ammirare suggestivi scorci sul mare. MSC Seaside in numeri -Lunghezza/larghezza/altezza: 339m/41m/76m -Stazza lorda: 170.400 tonnellate -Ospiti: 5.632 -Cabine: 2.270 -Membri dell'equipaggio: 1.648 -Velocità massima: 21,8 nodi circa -Ammiraglia della flotta MSC Crociere -21ma nave della flotta MSC Crociere Discorso di Pierfrancesco Vago (Executive Chairman della divisione Crociere del Gruppo MSC) Autorità, Signori e Signore Ringrazio tutti - sentitamente e a nome dell'intero Gruppo MSC - per essere qui. Questa di oggi è una giornata doppiamente importante e simbolica. Celebriamo infatti la consegna della nostra nuova ammiraglia, MSC Seaside. E la celebriamo a poco più di un anno dalla consegna della gemella MSC Seashore. Queste due navi - insieme alle due di Explora Journeys, il nostro brand del lusso, attualmente in costruzione presso Fincantieri - sono da un lato il simbolo concreto e tangibile del nostro grande impegno in Italia e per l'Italia. E dall'altro rappresentano il fiore all'occhiello del «Made in Italy» più avanzato. Dal punto di vista industriale, tecnologico e del design navale. Non ultimo, anche ambientale. Queste navi sono destinate a testimoniare l'eccellenza italiana nel mondo. MSC Seashore è già impegnata con grande successo ai Caraibi. MSC Seaside farà subito rotta per New York, dove il 7 dicembre verrà battezzata sotto gli occhi di tutta l'America e il mondo. E verrà quindi posizionata stabilmente nel Nord America, il più importante mercato crocieristico a livello internazionale. La costruzione di MSC Seaside ha richiesto 12 milioni di ore/uomo di lavoro e l'impiego di circa 4.300 maestranze. Vorrei esprimere a ciascuna di esse - così come all'intero team di MSC che ha seguito la progettazione e la costruzione - il mio più sentito, caloroso e personale ringraziamento. Desidero inoltre ringraziare il nuovo Amministratore Delegato di Fincantieri, il Dott. Pierroberto Folgiero, e il nuovo Presidente, il Generale Claudio Graziano. Siamo riusciti a stabilire con entrambi - fin da subito - un'ottima collaborazione. E apprezziamo il modo in cui sono riusciti - nel giro di pochi mesi - a prendere saldamente le redini di un gruppo come Fincantieri. Così complesso, articolato e altamente strategico per l'Italia,

Il Nautilus

Focus

i suoi interessi internazionali, la sua reputazione globale. Ma vorrei - in questa circostanza - rendere il giusto e doveroso tributo al Dott. Giuseppe Bono. Ricordandone e onorandone la figura carismatica di «civil servant», di lungimirante e illuminato capitano d'industria. La sua improvvisa scomparsa ha suscitato in me personalmente, nella mia famiglia e nella grande famiglia che è il Gruppo MSC dei sentimenti di grande commozione. Rinnovando nel contempo i sensi di una profonda gratitudine. Siamo vicini - con grande affetto e sincera amicizia - alla sua famiglia, alla moglie Antonietta e ai figli Emanuela e Nicola, ai quali rinnoviamo le nostre condoglianze. Ma siamo vicini anche a Fincantieri. Che - ne sono certo - il caro «Peppino» considerava una sua seconda famiglia. Partecipamo sentitamente al vostro immenso dolore. Insieme al Dott. Bono, in tanti anni di fruttuosa collaborazione, abbiamo visto realizzarsi progetti importantissimi e la costruzione di navi da crociera straordinarie che tutto il mondo invidia all'Italia. La nave che celebriamo oggi è una delle sue tante, meravigliose creature. E sono lieto di annunciare che oggi pomeriggio su MSC Seascope apporremo una targa in suo ricordo. Ma ad essergli debitore è anche l'intero Paese, per il ruolo cruciale svolto dal Dott. Bono in decenni di onorato e appassionato servizio alla guida di grandi e fondamentali aziende pubbliche come Finmeccanica e Fincantieri. Ha saputo guidarle con grande competenza, rilanciandole dal punto di vista industriale e facendole diventare leader a livello internazionale. A beneficio dell'Italia, della sua economia, di decine di migliaia di dipendenti e delle loro famiglie. Caro «Peppino», mancherai molto a noi e al Paese! La costruzione di MSC Seascope ha richiesto un investimento pari a oltre 1 miliardo di euro da parte del nostro Gruppo. È un investimento che - da solo - ha generato una ricaduta sull'economia italiana che sfiora i 5 miliardi. Questo, senza contare l'importante volano economico e di impiego che sarà attivato dalla nave nel corso della sua vita. In grado di generare benefici molto significativi in Italia e all'estero. Sia di tipo economico che di immagine. MSC Seascope - vorrei sottolinearlo - va ad arricchire una delle flotte più giovani e avanzate al mondo, soprattutto dal punto di vista tecnologico che della sostenibilità. Come tutte le nostre navi, anche questa adotta le migliori soluzioni disponibili sul mercato e segna nuovi standard ecologici a livello mondiale. Tra cui un innovativo sistema di controllo delle emissioni e un avanzatissimo sistema di trattamento delle acque reflue. Paragonata ad una nave tradizionale, MSC Seascope riduce del 98% le emissioni di ossido di zolfo (SOx) del 90% le emissioni di ossido di azoto (NOx). L'evento di oggi testimonia anche il forte e duraturo impegno del Gruppo MSC nei confronti dell'Italia e della sua manifattura. Testimonia la nostra fiducia nelle prospettive di ripresa di un Paese che vanta la tradizione marinairesca più antica del mondo. Il nostro piano di investimenti con Fincantieri ha previsto finora la costruzione di ben 10 navi. Quattro di esse - la quarta è MSC Seascope - ci sono già state consegnate. L'investimento complessivo è superiore a 7 miliardi di euro. E genera una ricaduta economica per l'Italia pari a circa 30 miliardi. Assicurando così al Paese molte migliaia di posti di «preziosissimo» lavoro negli anni a venire. Il nostro Gruppo - tra crociere, cargo, traghetti, terminal e altre attività - impiega in Italia circa 15.000 dipendenti

Il Nautilus

Focus

diretti, generando un impatto occupazionale di ulteriori 40.000 persone. Non abbiamo mai smesso di credere nel futuro della crocieristica né di investire in questo meraviglioso Paese. Nonostante le sfide durissime fronteggiate negli ultimi due anni. Vorrei ricordare - alla presenza del Vice Presidente Salvini - che il settore dello shipping, della logistica e dei trasporti necessita di grandi investimenti e si basa su programmi di spesa pluriennali. Esso ha dunque bisogno di stabilità politica. E di una forte, autorevole e costante presenza in Europa. Occorre che l'Italia - al pari di Francia e Germania - svolga in Europa un ruolo da protagonista. Poiché la maggior parte delle questioni legate al settore dello shipping viene ormai discussa e decisa in sede comunitaria. In Europa si fissano però obiettivi talora molto ambiziosi, talvolta anche «astratti». Senza però, nel contempo, investire in maniera adeguata nella ricerca e nelle tecnologie necessarie per conseguirli. È un fenomeno che constatiamo sempre più spesso, come nel caso del pacchetto «Fit for 55». Mi permetto di fare un altro esempio. A luglio dell'anno scorso, in occasione della consegna di MSC Seashore, abbiamo intrapreso una grande sfida. Annunciando una partnership con Fincantieri per la costruzione della prima nave da crociera alimentata ad idrogeno. Dunque, una nave a emissioni zero. È un progetto altamente innovativo. In grado di aprire nuove frontiere. Se realizzato, rappresenterebbe un importante primato anche per l'Italia. Ma constatiamo, purtroppo, una perdurante difficoltà nel reperire infrastrutture, strumenti e tecnologie adeguati per sostenere un'iniziativa ambiziosa e rivoluzionaria come questa. Per il successo non basta infatti l'impegno - seppur notevole - del privato. Occorrono anche una visione organica e una regia che possono essere garantite solo dal sistema-Paese. Senza ovviamente dimenticare il contributo essenziale dell'Europa. Come MSC Crociere siamo seriamente impegnati a raggiungere il traguardo delle emissioni net zero entro il 2050. Per riuscire a farlo, tuttavia, dobbiamo identificare fin d'ora le nuove possibili soluzioni. Un ruolo molto importante è svolto dai carburanti a basso contenuto di carbonio ("low-carbon fuels"). È possibile produrli in maniera sostenibile, ma a riguardo mancano ancora le infrastrutture necessarie. Per questo è necessario che armatori, cantieri, produttori di carburante e operatori infrastrutturali lavorino in stretta partnership. Insieme alle autorità e alle istituzioni. Ribadisco, anche a livello europeo. Riconosciamo che il PNRR - pur avendo trascurato il settore delle crociere - ha destinato risorse importanti al mondo dello shipping. Occorre però essere più efficaci nella progettazione delle opere, più tempestivi nell'implementazione. Sulle infrastrutture bisogna fare di più. Gli sforzi compiuti dagli armatori - varando navi sempre più ecologiche - rischiano infatti di essere vanificati se poi, nei porti, non si trovano banchine elettrificate e la possibilità di rifornimento di GNL e di idrogeno. Senza una gestione intelligente della transizione energetica, rischiamo di mettere in crisi interi settori. Signor Vice Presidente, auspichiamo che il suo cruciale lavoro per la crescita dell'Italia - affiancato da quello del Vice Ministro Rixi, che abbiamo già avuto modo di apprezzare in passato per le sue competenze e per il suo impegno - supporti il nostro percorso e i nostri sforzi. Vi sono numerose questioni ancora aperte: dall'evoluzione del registro internazionale, allo sforzo per incrementare la formazione degli equipaggi e degli esperti

Il Nautilus

Focus

di digitalizzazione e di cybersecurity. Come gruppo abbiamo necessità di assumere migliaia di persone nel settore tecnologico. Ma non riusciamo purtroppo a trovarle. Mi permetto poi di richiamare la sua attenzione sulla Direttiva europea relativa alla «Pianificazione dello Spazio Marittimo». Nell' approccio finora seguito, altri dicasteri - come i Beni culturali e l' Ambiente - hanno cercato di erodere ruoli e poteri di competenza del Ministero delle Infrastrutture. Ci auguriamo che si possa correre velocemente ai ripari, riportando la questione su binari corretti. Noi vogliamo continuare a investire in Italia. L' obiettivo del Gruppo MSC è quello sviluppare un sistema trasportistico e logistico che - essendo in Italia storicamente troppo parcellizzato - ha impedito al nostro Paese di competere con realtà internazionali più strutturate. Vorrei sottolineare che l' integrazione verticale delle modalità di trasporto non è un' invenzione degli armatori. Ma è un tentativo di rispondere alle richieste di efficientamento e di organizzazione che continuano a provenire dal mercato. Anche a seguito del crescente sviluppo dell' e-commerce. Credo che, a riguardo, si possano sviluppare collaborazioni positive tra operatori globali e operatori locali in un' ottica di sussidiarietà. Anche in tale contesto il ruolo del Governo è fondamentale, sotto molteplici punti vista. Penso, per esempio, alle semplificazioni burocratiche necessarie per mantenere competitivo il nostro sistema portuale. Nonché alla restituzione alla Sace del suo ruolo originario di sostegno e di accompagnamento all' esportazione. Evitando il rischio di un suo snaturamento e di una sua eccessiva finanziarizzazione. MSC Crociere ha costruito una solida partnership con Fincantieri. Grazie anche al ruolo determinante esercitato dalla Sace. E vorremmo che tale modello virtuoso si consolidasse. Allo stato attuale, tuttavia, non possiamo non considerare le politiche di attrazione degli investimenti messe in campo da altri paesi europei. Che sono spesso molto più favorevoli.

Informare

Focus

Nel 2021 il traffico delle merci nei porti dell' UE è aumentato del +4,1% (-3,5% sul 2019)

Nel segmento dei container, il traffico in Italia è rimasto stabile mentre è cresciuto nelle altre principali nazioni marittime

Lo scorso anno i porti dell' Unione Europea a 27 hanno movimentato un traffico delle merci pari a 3,46 miliardi di tonnellate, con un aumento del +4,1% sul 2020 quando l' attività degli scali portuali europei era particolarmente colpita dagli effetti della pandemia di Covid-19 e con una diminuzione del -3,5% sul 2019 quando la crisi sanitaria non era ancora iniziata. I dati sul traffico movimentato nel 2021 dai porti dell' UE, diffusi oggi da Eurostat, mostrano che nella gran parte delle nazioni marittime europee, se i volumi di carichi movimentati risultano superiori a quelli del 2020, il livello delle merci è stato inferiore a quello precedente l' emergenza sanitaria. In particolare, tra le prime nazioni europee per volume di trasporto marittimo, lo scorso anno i porti olandesi hanno movimentato 589,7 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del +5,8% sul 2020 e un calo del -2,9% sul 2019. A seguire i porti della Turchia con 519,9 milioni di tonnellate movimentate (rispettivamente +6,0% e +8,7%), quelli dell' Italia con 501,6 milioni di tonnellate (+6,8% e -1,3%), i porti della Spagna con 477,0 milioni di tonnellate (+4,7% e -4,0%), gli scali portuali della Germania con 289,1 milioni di tonnellate (+4,9% e -1,8%), quelli del Belgio con 288,8 milioni di tonnellate (+7,5% e +4,0%), i porti della Francia con 277,6 milioni di tonnellate (+1,1% e -8,2%), i porti della Norvegia con 225,8 milioni di tonnellate (+1,3% e +6,9%) e quelli della Grecia con 178,2 milioni di tonnellate (-0,1% e -8,4%). Relativamente al solo traffico dei container, nel 2021 i porti dell' UE a 27 ne hanno movimentato un totale pari a 98,15 milioni di teu, con una progressione del +4,1% sul 2020 e un rialzo del +1,6% sul 2019. Tra i porti delle nazioni europee che lo scorso anno hanno movimentato i maggiori volumi di carichi containerizzati, i porti spagnoli hanno totalizzano 17,66 milioni di teu (+5,9% e +1,5%), i porti tedeschi 14,84 milioni di teu (+5,8% e -1,5%), gli scali portuali olandesi 13,89 milioni di teu (+1,4% e +0,1%), i porti belgi 13,19 milioni di teu (+4,7% e +8,1%), i porti turchi 12,59 milioni di teu (+8,3% e +8,6%), i porti italiani 11,54 milioni di teu (-0,1% e +3,6%), i porti francesi 6,27 milioni di teu (+18,2% e +9,2%) e i porti greci 5,48 milioni di teu (-7,9% e -13,4%). Quanto al traffico dei passeggeri, nel 2021 nei porti dell' UE a 27 il traffico è stato di 267,9 milioni di persone, con un incremento del +16,4% sul 2020 e una diminuzione del -36,0% sul 2019. Lo scorso anno il più consistente volume di traffico è stato movimentato dai porti dell' Italia con 57,92 milioni di passeggeri (+5,0% e -33,1%) seguiti dai porti della Grecia con 52,26 milioni di passeggeri (+27,8% e -29,3%), dai porti della Danimarca con 33,51 milioni di passeggeri (+8,6% e -24,2%), dai porti della Croazia con 27,08 milioni di passeggeri (+44,2% e -20,7%), dagli scali della Germania con 19,50 milioni di passeggeri (+19,1% e -37,9%), da quelli della Spagna con 18,88 milioni



Informare

Focus

di passeggeri (+32,2% e -45,0%), dai porti della Svezia con 16,99 milioni di passeggeri (+21,2% e -44,3%), da quelli della Francia con 11,00 milioni di passeggeri (+5,4% e -55,4%) e da Malta con 9,49 milioni di passeggeri (+19,3% e -30,2%).

Informare

Focus

Fincantieri ha consegnato a MSC Crociere la nuova ammiraglia

Potrà ospitare 5.632 passeggeri

Oggi Fincantieri, nel proprio cantiere navale di Monfalcone, ha consegnato a MSC Crociere la nuova nave MSC Seascapes che è la nuova ammiraglia e la ventunesima nave della flotta della compagnia. Con una stazza lorda di 170mila tonnellate, una lunghezza di 339 metri e una larghezza di 41 metri, la nuova nave da crociera potrà ospitare 5.632 passeggeri e 1.648 membri dell'equipaggio. Dopo il battesimo, che si terrà a New York il prossimo 7 dicembre, l'unità effettuerà crociere settimanali nei Caraibi con partenza da Miami MSC Seascapes è la quarta nave già costruita per MSC da Fincantieri su un totale di dieci navi finora ordinate dalla compagnia al gruppo navalmeccanico italiano, per un investimento complessivo superiore a sette miliardi di euro.



ENTRA IN FLOTTA «MSC SEASCAPE», LA NAVE PIÙ GRANDE E TECNOLOGICAMENTE AVANZATA MAI COSTRUITA IN ITALIA

Consegnata oggi a Monfalcone, alla presenza del Vice Premier Salvini, la ventunesima nave di MSC Crociere che vanta innovazioni importanti anche sotto il profilo ambientale. Con Fincantieri è in essere un piano d'investimento da 7 miliardi di euro per la costruzione di 10 navi, quattro delle quali già consegnate per il brand MSC Crociere, e altre sei per Explora Journeys. Dopo il Battesimo a New York il 7 dicembre, la nave rappresenterà l'eccellenza del «Made in Italy» ai Caraibi offrendo itinerari settimanali da Miami Monfalcone, 16 novembre 2022 - La Divisione Crociere del Gruppo MSC ha preso oggi ufficialmente in consegna da Fincantieri, alla presenza del Vice Presidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, On.le Matteo Salvini, la nuova ammiraglia MSC Seascapè. Ventunesima nave della flotta - e quarta nave già costruita per MSC da Fincantieri su un totale di 10 navi finora ordinate al cantiere italiano, per un investimento complessivo superiore a 7 miliardi di euro -, MSC Seascapè è la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia e presenta innovazioni importanti anche sotto il profilo ambientale. Alla cerimonia di

consegna, svoltasi presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone, hanno partecipato il Presidente della Regione Friuli-Venezia-Giulia, Massimiliano Fedriga, la Sindaca di Monfalcone, Anna Maria Cisint, l'Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, Gianluigi Aponte, Fondatore e Chairman del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, la madrina della nave Zoe Africa Vago, per Fincantieri il Generale Claudio Graziano e Pierroberto Folgiero, Presidente e Amministratore Delegato, e il Direttore Generale della Divisione Navi Mercantili Luigi Matarazzo, oltre a rappresentanti del team di costruzioni di MSC insieme a dirigenti e lavoratori del cantiere. Rendendo omaggio alle antiche tradizioni marinare, durante la cerimonia il Direttore del cantiere di Monfalcone, Cristiano Bazzara, ha consegnato al Comandante di MSC Seascapè, Roberto Leotta, un'ampolla contenente l'acqua che ha toccato per la prima volta lo scafo quando la nave è stata messa in galleggiamento circa un anno fa. Un intenso e commovente ricordo è stato tributato da tutti i presenti al Dott. Giuseppe Bono, per 20 anni e fino a maggio 2022 Amministratore Delegato di Fincantieri, venuto improvvisamente a mancare lo scorso 8 novembre. Pierfrancesco Vago ha annunciato che su MSC Seascapè, nave che rappresenta l'ultimo grande progetto realizzato dal Dott. Bono insieme a MSC Crociere, verrà apposta una targa a lui intitolata. "La costruzione di MSC Seascapè testimonia, ancora una volta, il forte e duraturo impegno del Gruppo MSC nei confronti dell'Italia e della sua manifattura e rimarca la nostra fiducia nelle prospettive di ripresa di un Paese nel quale non abbiamo mai smesso di investire e di credere. MSC Seascapè ha richiesto un investimento pari a oltre 1 miliardo di euro che ha generato una ricaduta sull'economia



Informatore Navale

Focus

italiana che sfiora i 5 miliardi. Il nostro Gruppo - tra crociere, cargo, traghetti, terminal e altre attività - impiega in Italia circa 15.000 dipendenti diretti, generando un impatto occupazionale di ulteriori 40.000 persone," ha ricordato Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della divisione Crociere del Gruppo MSC. Rivolgendosi al Governo, ha sottolineato che " il settore dello shipping, della logistica e dei trasporti necessita di grandi investimenti e si basa su programmi di spesa pluriennali. Abbiamo dunque bisogno di stabilità politica e di una forte, autorevole e costante presenza in Europa. Occorre che l' Italia - al pari di Francia e Germania - svolga in Europa un ruolo da protagonista. Poiché la maggior parte delle questioni legate al settore dello shipping viene ormai discussa e decisa in sede comunitaria ". Pierroberto Folgiero, Amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: " La consegna di MSC Seascapè assume una grande rilevanza sotto molti punti di vista, innanzitutto nel rapporto con la società armatrice. Infatti, questa nave è il sigillo di una classe di enorme successo, "Seaside", avviata oltre otto anni fa con due unità di nuova generazione, che sono ulteriormente evolute nelle due "Evo". In secondo luogo, sotto il profilo gestionale, per Fincantieri si tratta di un risultato di assoluto rilievo, raggiunto nel pieno rispetto dei tempi nonostante le difficoltà senza precedenti che hanno caratterizzato il contesto mondiale degli ultimi anni. Infine, in quanto a innovazione tecnologica, Seascapè si pone come all' avanguardia in termini di sostenibilità ambientale. In virtù di tutto ciò guardiamo con ottimismo al futuro del comparto, puntando a rimanere leader anche grazie a una partnership consolidata e ambiziosa come quella con MSC ". Battesimo a New York, due itinerari ai Caraibi MSC Seascapè inizierà la stagione inaugurale negli Stati Uniti, dove verrà battezzata il 7 dicembre a New York. Si sposterà quindi ai Caraibi offrendo due diversi itinerari settimanali con partenza da Miami. Il primo, nei Caraibi orientali, scalando Ocean Cay Marine Reserve, Nassau (Bahamas), San Juan (Portorico) e Puerto Plata (Repubblica Dominicana). Il secondo itinerario, nei Caraibi occidentali, farà tappa a Ocean Cay Marine Reserve, Cozumel (Messico), George Town (Isole Cayman) e Ocho Rios (Giamaica). Tecnologia ambientale più recente e più avanzata MSC Crociere è da sempre impegnata a costruire alcune delle navi da crociera più innovative al mondo e questa attitudine si applica anche alle prestazioni ambientali. Con l' obiettivo di lungo periodo di raggiungere la neutralità carbonica delle operazioni entro il 2050, ogni nuova nave da crociera MSC rappresenta un ulteriore passo lungo questo percorso, insieme ad altri investimenti utili ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie ambientali di prossima generazione. MSC Seascapè non fa eccezione e dispone tecnologie e impianti di ultima generazione in grado di ridurre al minimo l' impatto sull' ambiente. Ciò comprende sistemi ibridi di lavaggio dei gas di scarico (EGCS) e sistemi selettivi di riduzione catalitica (SCR) all' avanguardia, ottenendo una riduzione del 98% delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e riducendo le emissioni di ossido di azoto (NOx) del 90%. Il sistema di trattamento delle acque reflue è stato progettato in linea con la risoluzione MEPC 227(64) dell' Organizzazione Marittima Internazionale e raggiunge standard di purificazione più elevati rispetto alla maggior parte degli impianti di trattamento delle acque reflue presenti a terra. Certificazione

Informatore Navale

Focus

addizionale RINA MSC Seascope ha ricevuto la «Green Plus», la notazione aggiuntiva di più alto livello nel campo della sostenibilità ambientale rilasciata dalla società di certificazione RINA. La notazione riconosce le soluzioni progettuali, le attrezzature di bordo e le procedure operative messe in atto volontariamente - sia in fase di costruzione sia durante l'operatività della nave - finalizzate al miglioramento delle prestazioni ambientali oltre i livelli minimi richiesti dalla normativa internazionale di riferimento. La nave MSC Seascope MSC Seascope è la seconda nave di classe Seaside EVO, un'evoluzione della rivoluzionaria classe Seaside e va ad aggiungersi alle navi gemelle MSC Seaside e MSC Seaview, entrate in servizio rispettivamente nel 2017 e nel 2018, e alla gemella MSC Seashore, consegnata nel 2021. Questa classe di navi è nota per le sue caratteristiche di design innovative e glamour ed è stata concepita con l'obiettivo di avvicinare gli ospiti al mare. MSC Seascope offre numerose funzionalità, luoghi ed esperienze completamente nuovi per gli ospiti, poiché il 65% delle aree pubbliche è stato reinventato per migliorare ulteriormente l'esperienza degli ospiti a bordo. La nave offre 13.000 mq di spazi esterni, con un'ampia scelta di lounge bar e ristoranti all'aperto, piscine e aree per rilassarsi e prendere il sole, nonché diversi punti panoramici per ammirare suggestivi scorci sul mare. MSC Seascope in numeri Lunghezza/larghezza/altezza: 339m/41m/76m Stazza lorda: 170.400 tonnellate Ospiti: 5.632 Cabine: 2.270 Membri dell'equipaggio: 1.648 Velocità massima: 21,8 nodi circa Ammiraglia della flotta MSC Crociere 21ma nave della flotta MSC Crociere

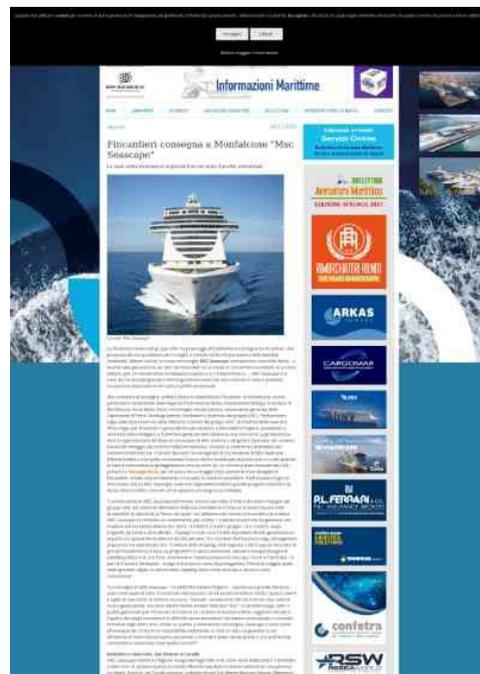
Informazioni Marittime

Focus

Fincantieri consegna a Monfalcone "Msc Seascape"

La nave vanta innovazioni importanti anche sotto il profilo ambientale

La divisione crociere del gruppo MSC ha preso oggi ufficialmente in consegna da Fincantieri, alla presenza del vice presidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Matteo Salvini, la nuova ammiraglia MSC Seascape. Ventunesima nave della flotta - e quarta nave già costruita per MSC da Fincantieri su un totale di 10 navi finora ordinate al cantiere italiano, per un investimento complessivo superiore a 7 miliardi di euro -, MSC Seascape è la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia e presenta innovazioni importanti anche sotto il profilo ambientale. Alla cerimonia di consegna, svoltasi presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone, hanno partecipato il presidente della Regione Friuli-Venezia-Giulia, Massimiliano Fedriga, la Sindaca di Monfalcone, Anna Maria Cisint, l'ammiraglio Nicola Carlone, comandante generale delle Capitanerie di Porto, Gianluigi Aponte, fondatore e chairman del gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, executive chairman della divisione crociere del gruppo MSC, la madrina della nave Zoe Africa Vago, per Fincantieri il generale Claudio Graziano e Pierroberto Folgiero, presidente e amministratore delegato, e il direttore generale della divisione navi mercantili Luigi Matarazzo, oltre a rappresentanti del team di costruzioni di MSC insieme a dirigenti e lavoratori del cantiere. Rendendo omaggio alle antiche tradizioni marinare, durante la cerimonia il Direttore del cantiere di Monfalcone, Cristiano Bazzara, ha consegnato al Comandante di MSC Seascape, Roberto Leotta, un'ampolla contenente l'acqua che ha toccato per la prima volta lo scafo quando la nave è stata messa in galleggiamento circa un anno fa. Un ricordo è stato tributato da tutti i presenti a Giuseppe Bono, per 20 anni e fino a maggio 2022 amministratore delegato di Fincantieri, venuto improvvisamente a mancare lo scorso 8 novembre. Pierfrancesco Vago ha annunciato che su MSC Seascape, nave che rappresenta l'ultimo grande progetto realizzato da Bono insieme a MSC Crociere, verrà apposta una targa a lui intitolata. "La costruzione di MSC Seascape testimonia, ancora una volta, il forte e duraturo impegno del gruppo MSC nei confronti dell'Italia e della sua manifattura e rimarca la nostra fiducia nelle prospettive di ripresa di un Paese nel quale non abbiamo mai smesso di investire e di credere. MSC Seascape ha richiesto un investimento pari a oltre 1 miliardo di euro che ha generato una ricaduta sull'economia italiana che sfiora i 5 miliardi. Il nostro gruppo - tra crociere, cargo, traghetti, terminal e altre attività - impiega in Italia circa 15.000 dipendenti diretti, generando un impatto occupazionale di ulteriori 40.000 persone," ha ricordato Pierfrancesco Vago. Rivolgendosi al governo, ha sottolineato che "il settore dello shipping, della logistica e dei trasporti necessita di grandi investimenti e si basa su programmi di spesa pluriennali. Abbiamo dunque bisogno di stabilità politica e di una forte, autorevole e costante presenza in Europa. Occorre che l'Italia - al pari di



Informazioni Marittime

Focus

Francia e Germania - svolga in Europa un ruolo da protagonista. Poiché la maggior parte delle questioni legate al settore dello shipping viene ormai discussa e decisa in sede comunitaria". "La consegna di MSC Seascapes - ha detto Pierroberto Folgiero - assume una grande rilevanza sotto molti punti di vista, innanzitutto nel rapporto con la società armatrice. Infatti, questa nave è il sigillo di una classe di enorme successo, "Seaside", avviata oltre otto anni fa con due unità di nuova generazione, che sono ulteriormente evolute nelle due "Evo". In secondo luogo, sotto il profilo gestionale, per Fincantieri si tratta di un risultato di assoluto rilievo, raggiunto nel pieno rispetto dei tempi nonostante le difficoltà senza precedenti che hanno caratterizzato il contesto mondiale degli ultimi anni. Infine, in quanto a innovazione tecnologica, Seascapes si pone come all'avanguardia in termini di sostenibilità ambientale. In virtù di tutto ciò guardiamo con ottimismo al futuro del comparto, puntando a rimanere leader anche grazie a una partnership consolidata e ambiziosa come quella con MSC".

Battesimo a New York, due itinerari ai Caraibi MSC Seascapes inizierà la stagione inaugurale negli Stati Uniti, dove verrà battezzata il 7 dicembre a New York. Si sposterà quindi ai Caraibi offrendo due diversi itinerari settimanali con partenza da Miami. Il primo, nei Caraibi orientali, scalando Ocean Cay Marine Reserve, Nassau (Bahamas), San Juan (Portorico) e Puerto Plata (Repubblica Dominicana). Il secondo itinerario, nei Caraibi occidentali, farà tappa a Ocean Cay Marine Reserve, Cozumel (Messico), George Town (Isole Cayman) e Ocho Rios (Giamaica). Tecnologia ambientale più recente e più avanzata MSC Crociere è da sempre impegnata a costruire alcune delle navi da crociera più innovative al mondo e questa attitudine si applica anche alle prestazioni ambientali. Con l'obiettivo di lungo periodo di raggiungere la neutralità carbonica delle operazioni entro il 2050, ogni nuova nave da crociera MSC rappresenta un ulteriore passo lungo questo percorso, insieme ad altri investimenti utili ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie ambientali di prossima generazione. MSC Seascapes non fa eccezione e dispone tecnologie e impianti di ultima generazione in grado di ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente. Ciò comprende sistemi ibridi di lavaggio dei gas di scarico (EGCS) e sistemi selettivi di riduzione catalitica (SCR) all'avanguardia, ottenendo una riduzione del 98% delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e riducendo le emissioni di ossido di azoto (NOx) del 90%. Il sistema di trattamento delle acque reflue è stato progettato in linea con la risoluzione MEPC 227(64) dell'Organizzazione Marittima Internazionale e raggiunge standard di purificazione più elevati rispetto alla maggior parte degli impianti di trattamento delle acque reflue presenti a terra. Certificazione aggiuntiva RINA MSC Seascapes ha ricevuto la «Green Plus», la notazione aggiuntiva di più alto livello nel campo della sostenibilità ambientale rilasciata dalla società di certificazione RINA. La notazione riconosce le soluzioni progettuali, le attrezzature di bordo e le procedure operative messe in atto volontariamente - sia in fase di costruzione sia durante l'operatività della nave - finalizzate al miglioramento delle prestazioni ambientali oltre i livelli minimi richiesti dalla normativa internazionale di riferimento. La nave MSC Seascapes è la seconda nave di classe Seaside EVO, un'evoluzione della rivoluzionaria classe Seaside e va ad aggiungersi alle navi gemelle MSC Seaside e MSC Seaview,

Informazioni Marittime

Focus

entrate in servizio rispettivamente nel 2017 e nel 2018, e alla gemella MSC Seashore, consegnata nel 2021. Questa classe di navi è nota per le sue caratteristiche di design innovative e glamour ed è stata concepita con l'obiettivo di avvicinare gli ospiti al mare. MSC Seascope offre numerose funzionalità, luoghi ed esperienze completamente nuovi per gli ospiti, poiché il 65% delle aree pubbliche è stato reinventato per migliorare ulteriormente l'esperienza degli ospiti a bordo. La nave offre 13.000 mq di spazi esterni, con un'ampia scelta di lounge bar e ristoranti all'aperto, piscine e aree per rilassarsi e prendere il sole, nonché diversi punti panoramici per ammirare suggestivi scorci sul mare. Condividi

Fedriga "Navi da crociera prodotte a Monfalcone orgoglio Fvg"

RIESTE (ITALPRESS) - "Il Friuli Venezia Giulia è orgoglioso delle meravigliose e modernissime navi che Fincantieri realizza nel cantiere di Monfalcone. La mia speranza è che il rafforzamento del rapporto con le grandi compagnie crocieristiche, come Msc, che scelgono Trieste e Monfalcone come scali per le proprie navi continui a crescere negli anni perchè sta portando notevole impulso al comparto turistico e garantendo una grande visibilità al Friuli Venezia Giulia". Così il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, durante la cerimonia di varo della Msc Seascope, la nuova ammiraglia del gruppo crocieristico realizzata da Fincantieri nei cantieri di Monfalcone. Il governatore ha ricordato la figura di Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri per oltre 20 anni recentemente scomparso al quale sarà dedicata una targa apposta sulla Msc Seaside e ha evidenziato come "la sua impronta e la sua capacità imprenditoriale sono ormai parte del Dna dell' azienda e questa è la grande eredità da lui lasciata a Fincantieri. Un' azienda che Bono ha saputo risollevarsi da un momento di crisi e trasformarla in una realtà leader nel settore navalmeccanico". Fedriga ha poi rimarcato che "la Fincantieri e gli stabilimenti di Monfalcone sono strategici per lo sviluppo del Paese. Il Friuli Venezia Giulia ha investito moltissimo sul sistema logistico: i porti, gli interporti e i sistemi intermodali. Lo scalo portuale di Trieste non è in competizione con gli altri porti italiani perchè si rivolge essenzialmente a un target internazionale. Il nostro obiettivo è stabilire collaborazioni con Austria, Ungheria, centro Europa; il nuovo contesto geopolitico darà sempre più rilevanza al Nordest che, essendo venute meno le altre vie di comunicazione, diverrà la porta verso l' est. Un contesto nel quale il Friuli Venezia Giulia può essere strategico purchè tutti i soggetti pubblici, e anche quelli privati, facciano squadra e remino nella stessa direzione". Il ministro delle Infrastrutture Salvini si è detto orgoglioso che l' 80% dei materiali usati per la Msc Seaside siano italiani e che lo sia anche la maggior parte delle maestranze, inoltre ha ringraziato la comunità locale evidenziando che è con essa che i cantieri devono convivere. Salvini ha poi confermato che per crescere i porti di Trieste e Monfalcone hanno bisogno di strade e infrastrutture ferroviarie all' altezza e che quindi questo è uno dei dossier alla sua attenzione. Presente alla cerimonia anche l' assessore regionale alle Attività produttive e turismo Sergio Emidio Bini, il quale ha osservato che "la Msc Seaside è un altro gioiello del made in Italy, e in particolare made in Friuli Venezia Giulia, che darà lustro al nostro Paese e alla nostra regione solcando i mari di tutto il mondo. Una nave enorme, altamente tecnologica e rispettosa dell' ambiente che conferma la leadership mondiale di Fincantieri nel settore della crocieristica". Bini ha poi sottolineato



Italpress

Focus

che "la nostra regione non si limita a costruire navi meravigliose, ma le ospita anche sulla propria costa. I numeri legati alla presenza di crocieristi sono molto positivi: Trieste ha registrato presenze significative e anche Monfalcone si sta dimostrando una città con vocazione turistica grazie anche alle navi da crociera". Il sindaco di Monfalcone Annamaria Cisint ha quindi evidenziato che la consegna di una nuova nave rappresenta sempre l'emozione del raggiungimento di un nuovo traguardo produttivo e la Msc Seascope simboleggia la capacità di eccellenza del quale il nostro Paese può essere fiero. -foto ufficio stampa Regione Fvg- (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all' indirizzo info@italpress.com

L'agenzia di Viaggi

Focus

Msc, Massa da Doha: «Otto crociere su 10 vendute in adv»

(DOHA, QATAR) - Msc World Europa e non solo nel 2022 di Msc Crociere raccontato a bordo della nave dal managing director Leonardo Massa, che parla dei volumi di crescita, della capacità alberghiera, dell' apporto delle agenzie di viaggi al booking record, di destagionalizzazione e poi guarda al futuro dell' industria e dell' azienda. «Nel 2022 il 50% della crescita del settore crociere è appannaggio di Msc - dice - E quanto ai numeri record delle prenotazioni, in Italia l' 80% è stato intermediato dagli agenti di viaggi sia tradizionali che online; il 20% arriva dal canale diretto. Quest' anno hanno lavorato con noi circa 7.000 agenzie di viaggi, con una penetrazione vicina al 100% delle adv che fanno outgoing». Sono cambiati però i modelli di scelta del consumatore «perché fino a 15 anni fa si andava in agenzia a prendere i cataloghi, poi se ne discuteva e si andava a prenotare il viaggio. Oggi, invece, a qualsiasi ora del giorno o della notte, quando si parla di vacanza si guarda il telefonino per cercare informazioni sulla destinazione. Il processo di acquisto del viaggio immaginario è completamente diverso, anche se poi il processo si va a concludere con l' intermediazione. Ma nel nuovo contesto vincono gli agenti che sanno leggere i cambiamenti di mercato: prima per l' agenzia era sufficiente essere collocata sulla strada principale del paese per avere tanti clienti; oggi deve rendersi visibile in altro modo». Msc Crociere sta per archiviare una stagione 2022 di grandi volumi «nonostante la pandemia ci abbia consentito quest' anno di ripartire realmente solo ad aprile con viaggi e prenotazioni. Per un' industria come la nostra, abituata al booking in anticipo, è stata una rincorsa. Però l' estate è andata bene e ha portato grande entusiasmo per il futuro e per le navi a venire». Msc ha navigato quest' estate con 19 navi in flotta, che diventeranno 22 entro l' estate 2023. «Msc World Europa è la nave più grande e tecnologicamente avanzata della flotta, la prima a gas naturale liquefatto. Tra qualche settimana ne vareremo un' altra a New York, Msc Seascape, e un' altra, Msc Euribia, arriverà nel 2023. Cosa significa tre navi in più in pochi mesi? Poco meno di 3 miliardi di investimenti e 7.500 cabine in più - ricorda Massa - Non credo che in Europa nell' ultimo anno siano stati costruiti 75 hotel da 100 camere l' uno, per dare una dimensione del fenomeno. L' azienda sta continuando a investire e a credere nelle potenzialità di quest' industria, che post Covid sta dando segnali di valore molto. In questa situazione di incertezza internazionale, la crociera viene scelta ancor di più come formula di vacanza ideale dagli ospiti». Tornando alla capacità alberghiera di Msc Wolrd Europa - che tra l' altro per un mese diventa hotel galleggiante per ospitare gli spettatori della Fifa World Cup in Qatar - la nave ha più di 2.600 camere, «l' equivalente di 26 hotel da 100 camere; ditemi se in Italia sono stati costruiti negli ultimi 5 anni 26 hotel da 100 camere con le tecnologie oggi disponibili. E quando parlo di 2.600 camere intendo



L'agenzia di Viaggi

Focus

che all' offerta turistica italiana si aggiungono 5.000 ospiti in più, che ogni settimana possono salire a bordo delle nostre navi». Dal Medio Oriente, lo sguardo va immancabilmente al Mediterraneo. «Se l' estate 2023 ci vedrà protagonisti con 13 navi nella regione, per l' inverno abbiamo previsto tre navi nel Mediterraneo. Guardo indietro a 15 anni fa, quando le crociere d' inverno nel Mare Nostrum non venivano fatte per tre motivi: il mare era agitato, il tempo brutto, e i villaggi a settembre-ottobre chiudevano. Abbiamo provato a lanciare le crociere in questa stagione perché esisteva un pubblico per quei viaggi, cominciando con una nave da circa 1.000 camere. E quest' anno ne abbiamo tre e potremo ospitare circa 11.000 persone a settimana. Oltre 60mila italiani hanno già prenotato. Sapete qual è il bello di questa storia? Che il mare d' inverno continua a essere agitato, il tempo continua a essere brutto, i villaggi continuano a chiudere a settembre e ottobre. Gli itinerari invernali ci hanno permesso di destagionalizzare un prodotto tipicamente estivo, generando benefici economici sul territorio, penso ai tanti porti italiani, 365 giorni all' anno».

Port Logistic Press

Focus

Fincantieri has delivered the MSC Seascapes cruise ship, the largest and most technological ever built in Italy

Monfalcone - The Cruise Division of the MSC Group today took delivery from Fincantieri, in the presence of the Deputy Prime Minister and Minister of Infrastructure and Sustainable Mobility, Honorable Matteo Salvini, the new MSC Seascapes flagship. Twenty-first ship in the fleet - and fourth ship already built for MSC by Fincantieri out of a total of 10 ships ordered so far from the Italian shipyard, for a total investment of more than 7 billion euros - MSC Seascapes is the largest and most technologically advanced cruise ship ever built in Italy and presents important innovations also from an environmental point of view. The delivery ceremony, held at the Fincantieri plant in Monfalcone, was attended by the President of the Friuli-Venezia-Giulia Region, Massimiliano Fedriga, the Mayor of Monfalcone, Anna Maria Cisint, Admiral Nicola Carlone, Commander General of the Port Authorities, Gianluigi Aponte, Founder and Chairman of the MSC Group, Pierfrancesco Vago, Executive Chairman of the Cruise Division of the MSC Group, the godmother of the ship Zoe Africa Vago, for Fincantieri General Claudio Graziano and Pierroberto Folgiero, President and Chief Executive Officer, and the General Manager of the Merchant Ships Division Luigi Matarazzo, as well as representatives of the MSC construction team together with shipyard managers and workers. Paying homage to ancient seafaring traditions, An intense and moving memory was paid by all those present to Dr. Giuseppe Bono, for 20 years and until May 2022 Chief Executive Officer of Fincantieri, who suddenly passed away on 8 November. Pierfrancesco Vago announced that a plaque named after him will be affixed to MSC Seascapes, the ship that represents the latest major project carried out by Dr. Bono together with MSC Cruises. "The construction of MSC Seascapes demonstrates, once again, the strong and lasting commitment of the MSC Group towards Italy and its manufacturing and underlines our confidence in the recovery prospects of a country in which we have never stopped investing and to believe. MSC Seascapes has required an investment of over 1 billion euros which has generated an impact on the Italian economy of almost 5 billion. Our Group - between cruises, cargo, ferries, terminals and other activities - employs around 15,000 direct employees in Italy, generating an employment impact of a further 40,000 people," he recalled Pierfrancesco Vago, Executive Chairman of the Cruise Division of the MSC Group. Rivolgendosi al Governo, ha sottolineato che "il settore dello shipping, della logistica e dei trasporti necessita di grandi investimenti e si basa su programmi di spesa pluriennali. Abbiamo dunque bisogno di stabilità politica e di una forte, autorevole e costante presenza in Europa. Occorre che l'Italia - al pari di Francia e Germania - svolga in Europa un ruolo da protagonista. Poiché la maggior parte delle questioni legate al settore dello shipping viene ormai discussa e decisa in sede comunitaria". Pierroberto Folgiero, Amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: "La consegna di MSC Seascapes

Port Logistic Press

Fincantieri has delivered the MSC Seascapes cruise ship, the largest and most technological ever built in Italy



11/16/2022 16:34

Ufficio Stampa

Reading time: minutes Monfalcone - The Cruise Division of the MSC Group today took delivery from Fincantieri, in the presence of the Deputy Prime Minister and Minister of Infrastructure and Sustainable Mobility, Honorable Matteo Salvini, the new MSC Seascapes flagship. Twenty-first ship in the fleet - and fourth ship already built for MSC by Fincantieri out of a total of 10 ships ordered so far from the Italian shipyard, for a total investment of more than 7 billion euros - MSC Seascapes is the largest and most technologically advanced cruise ship ever built in Italy and presents important innovations also from an environmental point of view. The delivery ceremony, held at the Fincantieri plant in Monfalcone, was attended by the President of the Friuli-Venezia-Giulia Region, Massimiliano Fedriga, the Mayor of Monfalcone, Anna Maria Cisint, Admiral Nicola Carlone, Commander General of the Port Authorities, Gianluigi Aponte, Founder and Chairman of the MSC Group, Pierfrancesco Vago, Executive Chairman of the Cruise Division of the MSC Group, the godmother of the ship Zoe Africa Vago, for Fincantieri General Claudio Graziano and Pierroberto Folgiero, President and Chief Executive Officer, and the General Manager of the Merchant Ships Division Luigi Matarazzo, as well as representatives of the MSC construction team together with shipyard managers and workers. Paying homage to ancient seafaring traditions, An intense and moving memory was paid by all those present to Dr. Giuseppe Bono, for 20 years and until May 2022 Chief Executive Officer of Fincantieri, who suddenly passed away on 8 November. Pierfrancesco Vago announced that a plaque named after him

Port Logistic Press

Focus

assume una grande rilevanza sotto molti punti di vista, innanzitutto nel rapporto con la società armatrice. Infatti, questa nave è il sigillo di una classe di enorme successo, "Seaside", avviata oltre otto anni fa con due unità di nuova generazione, che sono ulteriormente evolute nelle due "Evo". In secondo luogo, sotto il profilo gestionale, per Fincantieri si tratta di un risultato di assoluto rilievo, raggiunto nel pieno rispetto dei tempi nonostante le difficoltà senza precedenti che hanno caratterizzato il contesto mondiale degli ultimi anni. Infine, in quanto a innovazione tecnologica, Seascope si pone come all' avanguardia in termini di sostenibilità ambientale. In virtù di tutto ciò guardiamo con ottimismo al futuro del comparto, puntando a rimanere leader anche grazie a una partnership consolidata e ambiziosa come quella con MSC". Battesimo a New York, due itinerari ai Caraibi MSC Seascope inizierà la stagione inaugurale negli Stati Uniti, dove verrà battezzata il 7 dicembre a New York. Si sposterà quindi ai Caraibi offrendo due diversi itinerari settimanali con partenza da Miami. Il primo, nei Caraibi orientali, scalando Ocean Cay Marine Reserve, Nassau (Bahamas), San Juan (Portorico) e Puerto Plata (Repubblica Dominicana). Il secondo itinerario, nei Caraibi occidentali, farà tappa a Ocean Cay Marine Reserve, Cozumel (Messico), George Town (Isole Cayman) e Ocho Rios (Giamaica). Tecnologia ambientale più recente e più avanzata MSC Crociere è da sempre impegnata a costruire alcune delle navi da crociera più innovative al mondo e questa attitudine si applica anche alle prestazioni ambientali. Con l' obiettivo di lungo periodo di raggiungere la neutralità carbonica delle operazioni entro il 2050, ogni nuova nave da crociera MSC rappresenta un ulteriore passo lungo questo percorso, insieme ad altri investimenti utili ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie ambientali di prossima generazione. MSC Seascope non fa eccezione e dispone tecnologie e impianti di ultima generazione in grado di ridurre al minimo l' impatto sull' ambiente. Ciò comprende sistemi ibridi di lavaggio dei gas di scarico (EGCS) e sistemi selettivi di riduzione catalitica (SCR) all' avanguardia, ottenendo una riduzione del 98% delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e riducendo le emissioni di ossido di azoto (NOx) del 90%. Il sistema di trattamento delle acque reflue è stato progettato in linea con la risoluzione MEPC 227(64) dell' Organizzazione Marittima Internazionale e raggiunge standard di purificazione più elevati rispetto alla maggior parte degli impianti di trattamento delle acque reflue presenti a terra. Certificazione addizionale RINA MSC Seascope ha ricevuto la «Green Plus», la notazione aggiuntiva di più alto livello nel campo della sostenibilità ambientale rilasciata dalla società di certificazione RINA. La notazione riconosce le soluzioni progettuali, le attrezzature di bordo e le procedure operative messe in atto volontariamente - sia in fase di costruzione sia durante l' operatività della nave - finalizzate al miglioramento delle prestazioni ambientali oltre i livelli minimi richiesti dalla normativa internazionale di riferimento. La nave MSC Seascope è la seconda nave di classe Seaside EVO, un' evoluzione della rivoluzionaria classe Seaside e va ad aggiungersi alle navi gemelle MSC Seaside e MSC Seaview, entrate in servizio rispettivamente nel 2017 e nel 2018, e alla gemella MSC Seashore, consegnata nel 2021. Questa classe di navi è nota per le sue caratteristiche di design innovative e glamour ed è stata concepita con l' obiettivo di avvicinare gli ospiti al mare.

Port Logistic Press

Focus

MSC Seascope offre numerose funzionalità, luoghi ed esperienze completamente nuovi per gli ospiti, poiché il 65% delle aree pubbliche è stato reinventato per migliorare ulteriormente l'esperienza degli ospiti a bordo. La nave offre 13.000 mq di spazi esterni, con un' ampia scelta di lounge bar e ristoranti all' aperto, piscine e aree per rilassarsi e prendere il sole, nonché diversi punti panoramici per ammirare suggestivi scorci sul mare. MSC Seascope in numbers Length/width/height: 339m/41m/76m Gross tonnage: 170,400 tons Guests: 5,632 Cabins: 2,270 Crew members: 1,648 Maximum speed: approximately 21.8 knots Flagship of the MSC Cruises fleet 21st ship in the MSC Cruises fleet

MSC Crociere prende in consegna da Fincantieri la nuova ammiraglia MSC Seascapes

Redazione Seareporter.it

Monfalcone, 16 novembre 2022 - La Divisione Crociere del Gruppo MSC ha preso oggi ufficialmente in consegna da Fincantieri, alla presenza del Vice Presidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, On.le Matteo Salvini, la nuova ammiraglia MSC Seascapes. Ventunesima nave della flotta - e quarta nave già costruita per MSC da Fincantieri su un totale di 10 navi finora ordinate al cantiere italiano, per un investimento complessivo superiore a 7 miliardi di euro -, MSC Seascapes è la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia e presenta innovazioni importanti anche sotto il profilo ambientale. Alla cerimonia di consegna, svoltasi presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone, hanno partecipato il Presidente della Regione Friuli-Venezia-Giulia, Massimiliano Fedriga, la Sindaca di Monfalcone, Anna Maria Cisint, l'Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, Gianluigi Aponte, Fondatore e Chairman del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, la madrina della nave Zoe Africa Vago, per Fincantieri il Generale Claudio Graziano e Pierroberto Folgiero, Presidente e Amministratore Delegato, e il Direttore Generale della Divisione Navi Mercantili Luigi Matarazzo, oltre a rappresentanti del team di costruzioni di MSC insieme a dirigenti e lavoratori del cantiere. Rendendo omaggio alle antiche tradizioni marinare, durante la cerimonia il Direttore del cantiere di Monfalcone, Cristiano Bazzara, ha consegnato al Comandante di MSC Seascapes, Roberto Leotta, un' ampolla contenente l' acqua che ha toccato per la prima volta lo scafo quando la nave è stata messa in galleggiamento circa un anno fa. Un intenso e commovente ricordo è stato tributato da tutti i presenti al Dott. Giuseppe Bono, per 20 anni e fino a maggio 2022 Amministratore Delegato di Fincantieri, venuto improvvisamente a mancare lo scorso 8 novembre. Pierfrancesco Vago ha annunciato che su MSC Seascapes, nave che rappresenta l' ultimo grande progetto realizzato dal Dott. Bono insieme a MSC Crociere, verrà apposta una targa a lui intitolata. 'La costruzione di MSC Seascapes testimonia, ancora una volta, il forte e duraturo impegno del Gruppo MSC nei confronti dell' Italia e della sua manifattura e rimarca la nostra fiducia nelle prospettive di ripresa di un Paese nel quale non abbiamo mai smesso di investire e di credere. MSC Seascapes ha richiesto un investimento pari a oltre 1 miliardo di euro che ha generato una ricaduta sull' economia italiana che sfiora i 5 miliardi. Il nostro Gruppo - tra crociere, cargo, traghetti, terminal e altre attività - impiega in Italia circa 15.000 dipendenti diretti, generando un impatto occupazionale di ulteriori 40.000 persone,' ha ricordato Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della divisione Crociere del Gruppo MSC . Rivolgendosi al Governo, ha sottolineato che 'il settore dello shipping, della logistica e dei trasporti necessita di grandi investimenti e si basa su programmi di spesa pluriennali. Abbiamo dunque



Sea Reporter

Focus

bisogno di stabilità politica e di una forte, autorevole e costante presenza in Europa. Occorre che l'Italia - al pari di Francia e Germania - svolga in Europa un ruolo da protagonista. Poiché la maggior parte delle questioni legate al settore dello shipping viene ormai discussa e decisa in sede comunitaria'. Pierroberto Folgiero, Amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: 'La consegna di MSC Seascapes assume una grande rilevanza sotto molti punti di vista, innanzitutto nel rapporto con la società armatrice. Infatti, questa nave è il sigillo di una classe di enorme successo, 'Seaside', avviata oltre otto anni fa con due unità di nuova generazione, che sono ulteriormente evolute nelle due 'Evo'. In secondo luogo, sotto il profilo gestionale, per Fincantieri si tratta di un risultato di assoluto rilievo, raggiunto nel pieno rispetto dei tempi nonostante le difficoltà senza precedenti che hanno caratterizzato il contesto mondiale degli ultimi anni. Infine, in quanto a innovazione tecnologica, Seascapes si pone come all'avanguardia in termini di sostenibilità ambientale. In virtù di tutto ciò guardiamo con ottimismo al futuro del comparto, puntando a rimanere leader anche grazie a una partnership consolidata e ambiziosa come quella con MSC'. Battesimo a New York, due itinerari ai Caraibi MSC Seascapes inizierà la stagione inaugurale negli Stati Uniti, dove verrà battezzata il 7 dicembre a New York. Si sposterà quindi ai Caraibi offrendo due diversi itinerari settimanali con partenza da Miami. Il primo, nei Caraibi orientali, scalando Ocean Cay Marine Reserve, Nassau (Bahamas), San Juan (Portorico) e Puerto Plata (Repubblica Dominicana). Il secondo itinerario, nei Caraibi occidentali, farà tappa a Ocean Cay Marine Reserve, Cozumel (Messico), George Town (Isole Cayman) e Ocho Rios (Giamaica). Tecnologia ambientale più recente e più avanzata MSC Crociere è da sempre impegnata a costruire alcune delle navi da crociera più innovative al mondo e questa attitudine si applica anche alle prestazioni ambientali. Con l'obiettivo di lungo periodo di raggiungere la neutralità carbonica delle operazioni entro il 2050, ogni nuova nave da crociera MSC rappresenta un ulteriore passo lungo questo percorso, insieme ad altri investimenti utili ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie ambientali di prossima generazione. MSC Seascapes non fa eccezione e dispone tecnologie e impianti di ultima generazione in grado di ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente. Ciò comprende sistemi ibridi di lavaggio dei gas di scarico (EGCS) e sistemi selettivi di riduzione catalitica (SCR) all'avanguardia, ottenendo una riduzione del 98% delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e riducendo le emissioni di ossido di azoto (NOx) del 90%. Il sistema di trattamento delle acque reflue è stato progettato in linea con la risoluzione MEPC 227(64) dell'Organizzazione Marittima Internazionale e raggiunge standard di purificazione più elevati rispetto alla maggior parte degli impianti di trattamento delle acque reflue presenti a terra. Certificazione aggiuntiva di più alto livello nel campo della sostenibilità ambientale rilasciata dalla società di certificazione RINA. La notazione riconosce le soluzioni progettuali, le attrezzature di bordo e le procedure operative messe in atto volontariamente - sia in fase di costruzione sia durante l'operatività della nave - finalizzate al miglioramento delle prestazioni ambientali oltre i livelli minimi richiesti dalla normativa internazionale di riferimento. La nave MSC Seascapes MSC Seascapes è

Sea Reporter

Focus

la seconda nave di classe Seaside EVO, un' evoluzione della rivoluzionaria classe Seaside e va ad aggiungersi alle navi gemelle MSC Seaside e MSC Seaview, entrate in servizio rispettivamente nel 2017 e nel 2018, e alla gemella MSC Seashore, consegnata nel 2021. Questa classe di navi è nota per le sue caratteristiche di design innovative e glamour ed è stata concepita con l' obiettivo di avvicinare gli ospiti al mare. MSC Seascope offre numerose funzionalità, luoghi ed esperienze completamente nuovi per gli ospiti, poiché il 65% delle aree pubbliche è stato reinventato per migliorare ulteriormente l' esperienza degli ospiti a bordo. La nave offre 13.000 mq di spazi esterni, con un' ampia scelta di lounge bar e ristoranti all' aperto, piscine e aree per rilassarsi e prendere il sole, nonché diversi punti panoramici per ammirare suggestivi scorci sul mare. I numeri di MSC Seascope Lunghezza/larghezza/altezza: 339m/41m/76m Stazza lorda: 170.400 tonnellate Ospiti: 5.632 Cabine: 2.270 Membri dell' equipaggio: 1.648 Velocità massima: 21,8 nodi circa Ammiraglia della flotta MSC Crociere 21ma nave della flotta MSC Crociere Matteo Salvini.

Diego Aponte: "Non vogliamo fermarci. La flessione dei noli? Non preoccupa"

"Genova è la nostra casa, è strategica e fondamentale per noi. Investire ancora? Vediamo. Se ci saranno opportunità saremo pronti a coglierle"

Ginevra - "Noi non ci fermeremo mai. Continueremo a crescere in modo organico". Lo ha detto Diego Aponte al Secolo XIX. Per quanto riguarda la flessione dei noli, Aponte ha risposto: "Non sono preoccupato. Noi continuiamo a diversificare e questo ci consente di gestire molto bene l'andamento ciclico del mercato. E' stata e sarà una mossa vincente: così oggi siamo molto forti nel cargo, ma siamo in grado di bilanciare bene tutte le divisioni del gruppo. C'è un po' di crisi sui noli dei container, ma è in atto un ulteriore consolidamento del settore e per il futuro non vedo problemi insormontabili". Infine, un riferimento a Genova: "Genova è la nostra casa, è strategica e fondamentale per noi. Investire ancora? Vediamo. Se ci saranno opportunità saremo pronti a coglierle".



Appello di Vago, MSC Crociere, al ministro Salvini: "Sulle infrastrutture occorre fare molto di più. E maggiore attenzione all' armamento"

Monfalcone - Più attenzione al settore dell' armamento e la realizzazione delle infrastrutture necessarie alla crescita del settore marittimo. Il presidente esecutivo di MSC Crociere, Pierfrancesco Vago, genero di Gianluigi Aponte, si rivolge direttamente al ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, seduto in platea, alla cerimonia di consegna della MSC Seascope, la più grande nave da crociera mai costruita in Italia, gemella della Seashore. "Sulle infrastrutture occorre fare molto di più - dice Vago - Perché gli sforzi degli armatori rischiano di essere vanificati se nei porti non si trovano banchine elettrificate né rifornimenti di Gnl e di idrogeno. Rischiamo di mettere in crisi interi settori". MSC occupa in Italia 15mila dipendenti, 40mila con l' indotto. "Auspico che il cruciale lavoro per la crescita dell' Italia supporti il nostro percorso e i nostri sforzi". Insiste Vago: "Occorre più formazione per gli equipaggi, più sforzi per la cybersecurity. Dobbiamo assumere migliaia di persone nel settore tecnologico, ma non riusciamo a trovarle. Shipping, logistica e trasporti necessitano di grandissimi investimenti e si basano su programmi di spesa pluriennali, quindi serve stabilità politica e costante presenza in Europa, perché, come Francia e Germania, l' Italia svolga un ruolo da protagonista. Gran parte dei temi dello shipping vengono decisi lì". Vago sottolinea che in Europa si fissano talvolta obiettivi ambiziosi, anche astratti, ma senza investire in modo adeguato nella ricerca per conseguirli, come nel caso del pacchetto fifty for fifty five. "Occorrono - spiega - tavoli tecnici per capire come arrivare a queste soluzioni". Infine, Venezia e l' annoso problema delle navi da crociera in laguna. "Serve una soluzione definitiva per le navi da crociera a Venezia. Il repentino cambiamento delle rotte ha causato danni. Abbiamo chiesto una soluzione alternativa, ma è difficile da individuare". Nel suo intervento, Vago spezza una lancia a sostegno dei lavoratori dello stabilimento Wartsila, chiuso dalla proprietà finlandese. "Rivolgo un pensiero ai mille dipendenti della Wartsila di Trieste, mi sono speso personalmente per scongiurare la chiusura della fabbrica, che ritengono essere uno dei più prestigiosi siti produttivi per il comparto. Per l' Italia sarebbe una gravissima perdita rinunciare a quella fabbrica nella sua filiera".



Rixi, da Salvini investitura ufficiale di fronte ad Aponte: "Avrà le deleghe ai porti e al mare"

Il numero uno di MSC: "I francesi hanno un' ottima burocrazia e un' ottima organizzazione, c' è poco da fare Quindi noi dobbiamo riorganizzare l' intero settore"

"Edoardo Rixi avrà le deleghe ai porti e al mare. Da genovese è uomo di mare e ha le idee chiare". L' investitura da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, avviene in pubblico, in maniera un po' inconsueta. Salvini lo dice, presente anche Luigi Merlo, all' armatore Gianluigi Aponte, a Monfalcone, a margine della consegna della nave da crociera Seascape al gruppo MSC controllato dal tycoon sorrentino residente a Ginevra. Crociere. "I francesi - aggiunge Aponte, uno dei più importanti armatori globali a livello mondiale, che da sempre utilizza i cantieri navali di Saint-Nazaire per costruire le proprie navi da crociera e solo negli ultimi anni si è avvicinato a Fincantieri - hanno un' ottima burocrazia e un' ottima organizzazione, c' è poco da fare Quindi noi dobbiamo riorganizzare l' intero settore". Salvini parla anche del ponte sullo Stretto. "In questa manovra di bilancio ci sarà la riattivazione della società che dovrà portare a termine il ponte sullo Stretto di Messina - dice - "Un simbolo del genio e dell' ingegneria italiana. Se ci sarà bisogno chiederemo una mano anche all' ingegneria di Fincantieri. Dopo 50 anni di chiacchiere portare la prima pietra del ponte che unisce una volta per tutte Sicilia, Calabria, Italia e Europa è uno degli obiettivi che mi sono prefissato".



Shipping Italy

Focus

Ancanap cessa di esistere: l'ultimo saluto di Giancarlo Casani

Secondo lo storico direttore i cantieri navali privati non posso rimanere isolati ma andrebbero inseriti in una sezione autonoma all'interno di una associazione armatoriale

di Redazione SHIPPING ITALY 16 Novembre 2022 A.N.CA.NA.P.

(Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati), dopo oltre 65 anni, cessa l'attività. Un'associazione che ha avuto un ruolo importante per la navalmeccanica nazionale, definita "Voce di una cantieristica minore solo in termini numerici ma eccellente per qualità e innovazione" (Angelo Marletta TTM 1/2022 p. 28/29). Associazione piccola, ma con grandi competenze e passione, ha rappresentato cantieri sparsi in tutta Italia, dall'Adriatico alla Sicilia, dalla Campania alla Toscana e Liguria. Nei suoi cantieri sono state costruite navi tecnologicamente all'avanguardia che hanno aperto nuove strade per il trasporto di merci e persone. La prima nave portacontainer - Vento di Levante - è stata costruita nel Cantiere C.N.A.S.A. di Marina di Carrara (poi N.C.A.), per la compagnia Grendi della famiglia Musso di Genova. Anche le prime navi gasiere, ora di grande moda, sono state costruite dal Cantiere N.C.A. su intuizione del Commendatore Leone e dell'Armatore francese Boudet, grazie alla visione della famiglia Telesio e Oceangas di Londra. I collegamenti con le isole hanno avuto uno sviluppo decisivo con i traghetti, le navi RO-RO costruite nei cantieri A.N.CA.NA.P. Grandi imprenditori, con visione e coraggio, hanno dato vita a un'industria non facile che ha svolto un ruolo significativo per l'economia nazionale che ha sempre vissuto sull'import e sull'export. L'Associazione ha avuto contatti e rapporti con i Ministeri, con gli organismi comunitari, con le altre associazioni nazionali di categoria, nella formazione della politica del mare e dello shipping. Ha sempre fatto parte del Comitato Consultivo della Cantieristica, in cui si formavano le politiche, i progetti e le leggi per il settore, svolgendo un ruolo, a volte decisivo, per la competenza e la professionalità dei singoli cantieri e dei loro rappresentanti. È stata presente anche nel processo di trasformazione del Rina, da ente monopolistico, una specie di catasto del mare, a società per azioni d'eccellenza, moderna e competitiva di livello mondiale. Il rispetto e la stima dello shipping verso A.N.CA.NA.P. andavano al di là del suo peso numerico ed erano dovuti al valore professionale delle persone. Vale la pena ricordare questi coraggiosi precursori, da Renzo Pozzo con la SEC di Viareggio, a Davino De Poli di Venezia, a Mario Sardella di Ancona, alla famiglia Foresio di Varese, poi la GEPI per il Cantiere NCA di Marina di Carrara, alla famiglia Visentini di Rovigo (Francesco e Attilio e i loro figli), al Cantiere Orlando di Livorno, al cantiere Mariotti di Genova delle famiglie Bisagno e Zanetti, al Cantiere Rosetti della famiglia Rosetti-Magnani di Ravenna, al Cantiere Vittoria della famiglia Duò di Venezia, al Cantiere Di Pesaro della Famiglia Cecchini, al Cantiere Giacalone di Trapani, al Cantiere Palumbo di Napoli, al Cantiere INMA di La Spezia. Un ringraziamento speciale va agli armatori italiani e stranieri che in questi oltre 60 anni hanno avuto fiducia nei cantieri



Shipping Italy

Focus

navali privati di A.N.CA.NA.P.. Ne citiamo alcuni: la famiglia Grimaldi, Aldo in particolare, che ha avuto un forte legame con NCA, dove sono nate molte delle sue navi traghetto, le cruise ferry che hanno segnato un nuovo modo di andare per mare, la famiglia Amoretti, la famiglia Ievoli, la Corsica Ferries, la famiglia Lefebvre, la famiglia Bertani, la famiglia Castaldi, la famiglia Telesio, la famiglia Novella, l'armatore Stolt-Nielsen, la famiglia Cafiero, i fratelli Neri, Luigi D'Amato, la società Capieci, nonché Silversea, Seaborn Cruise Line, la Guardia Costiera, l'Armed Forces of Malta, la guardia Costiera Croata e la Marina Militare Italiana. Un ringraziamento ad Assonave e Fincantieri, imprescindibili nel settore e un punto di riferimento, con cui, non si può nascondere, A.N.CA.NA.P. ha avuto anche qualche momento di frizione in tanti anni di rapporti stretti e proficui. Un grazie anche ai dirigenti del Ministero che si sono occupati delle problematiche di interesse del settore con cui l'associazione ha collaborato con spirito costruttivo. Un ringraziamento sincero anche ai media che hanno sempre seguito l'attività dell'Associazione con interesse e simpatia. In questo momento una domanda si impone. Ha ancora senso oggi una associazione di cantieri navali privati? È vero che sono rimasti pochi cantieri italiani privati che costruiscono navi mercantili, molti cantieri di A.N.CA.NA.P. sono stati la base su cui sono nate realtà aziendali per la costruzione di navi da diporto che hanno dato all'Italia la leadership mondiale del settore con oltre il 50% del mercato. Prima di rispondere alla domanda occorre fare alcune considerazioni. Nel giro di 10/15 anni, per imprescindibili motivi legati all'ecologia, ai combustibili non fossili da impiegare per la propulsione delle navi, alla sostenibilità, alla riduzione dei consumi, dovrà essere rinnovata la flotta mondiale. Una grande opportunità che non può essere sprecata dall'industria nazionale e dai cantieri. Occorrono imponenti fondi per la ricerca e gli studi, al di fuori della portata dei singoli cantieri, in particolare di quelli privati, per non perdere irreversibilmente un intero settore. Provvedimenti in materia sono già in stato di avanzata predisposizione. Come è successo negli anni cinquanta del secolo scorso, utilizzando i fondi del PNRR e altri, si tratta di avviare progetti e stanziare mezzi finanziari per la costruzione di navi che utilizzino i nuovi combustibili non inquinanti, idrogeno in primis e riducano i consumi. Del resto ultimamente A.N.CA.NA.P., come ultimo servizio, aveva elaborato un progetto di legge che andava in questa direzione, facendo anche un bilancio di costi e benefici largamente positivo tra importo dei contributi e ritorno di imposte allo Stato dalla produzione. L'Italia non può rimanere fuori da questo nascente mercato. Rischierebbe di trovarsi nella situazione delle mascherine all'inizio della pandemia Covid, dove non si riusciva a trovarle perché tutto il mondo aveva delegato la produzione alla Cina. Questa esperienza dovrebbe insegnare molte cose. Nasce una grande opportunità da queste rivoluzioni epocali mondiali. Nel 1949 a firma di un grande visionario, Giuseppe Saragat, fu emanata una legge creativa e innovativa da cui è sorta la cantieristica nazionale moderna e una classe armatoriale di grande livello. Ora si tratterebbe, mutatis mutandis, di creare un processo analogo per le nuove tecnologie di navi per ridurre consumi e inquinamento. Ne trarrebbero grande beneficio l'occupazione, il Pil e lo sviluppo tecnologico del paese. Quindi la risposta è sì, ha ancora senso avere una Associazione

Shipping Italy

Focus

di Cantieri navali privati, ovviamente con nuovi collegamenti, struttura e personaggi. I Cantieri Navali Privati non possono rimanere isolati, andrebbero inseriti in una organizzazione più grande con una propria autonomia e libertà di strategia. La soluzione più adatta potrebbe essere una sezione autonoma all'interno di una associazione armatoriale. Con gli armatori, società private, potenziali clienti, ci sono profonde affinità e comunanza di intenti, consolidati nel tempo, con ottimi risultati. Ci sono risorse umane, giovani e competenti, già pronte per assumere un ruolo di guida in grado di dare nuovo linfa e un contributo significativo nella costituzione di una nuova Associazione. Per concludere un sincero ringraziamento ai Presidenti di A.N.CA.NA.P. degli ultimi anni, Stefano Silvestroni, Cesario Mondelli, al facente funzione Gabriele Busetto, e ai componenti del Comitato Direttivo che tanto si sono impegnati per sostenere le sorti dei cantieri navali privati.

Fincantieri, consegnata a Monfalcone la nave Msc Seascap

Un commovente ricordo è stato tributato da tutti i presenti a Giuseppe Bono, per 20 anni e fino a maggio 2022 amministratore delegato di Fincantieri

Monfalcone - Msc ha preso oggi ufficialmente in consegna da Fincantieri, alla presenza del vicepresidente del Consiglio e ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, la nuova ammiraglia Msc Seascap. Ventunesima nave della flotta - e quarta nave già costruita per Msc da Fincantieri su un totale di 10 navi finora ordinate al cantiere italiano, per un investimento complessivo superiore a 7 miliardi di euro -, Seascap è la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia e presenta innovazioni importanti anche sotto il profilo ambientale. Un commovente ricordo è stato tributato da tutti i presenti a Giuseppe Bono, per 20 anni e fino a maggio 2022 amministratore delegato di Fincantieri, morto lo scorso 8 novembre. Pierfrancesco Vago ha annunciato che su Seascap, nave che rappresenta l'ultimo grande progetto realizzato da Bono insieme a Msc Crociere, verrà apposta una targa a lui intitolata. "La costruzione di Seascap testimonia, ancora una volta, il forte e duraturo impegno del gruppo Msc nei confronti dell'Italia e della sua manifattura e rimarca la nostra fiducia nelle prospettive di ripresa di un Paese nel quale non abbiamo mai smesso di investire e di credere. Msc Seascap ha richiesto un investimento pari a oltre 1 miliardo di euro che ha generato una ricaduta sull'economia italiana che sfiora i 5 miliardi. Il nostro gruppo - tra crociere, cargo, traghetti, terminal e altre attività - impiega in Italia circa 15.000 dipendenti diretti, generando un impatto occupazionale di ulteriori 40.000 persone," ha ricordato Vago. Rivolgendosi al governo, ha sottolineato che "il settore dello shipping, della logistica e dei trasporti necessita di grandi investimenti e si basa su programmi di spesa pluriennali. Abbiamo dunque bisogno di stabilità politica e di una forte, autorevole e costante presenza in Europa. Occorre che l'Italia - al pari di Francia e Germania - svolga in Europa un ruolo da protagonista. Poiché la maggior parte delle questioni legate al settore dello shipping viene ormai discussa e decisa in sede comunitaria".



Cantieri navali, Ancanap cessa l'attività dopo 65 anni

L'annuncio del direttore Giancarlo Casani: "Siamo stati un punto di riferimento per lo shipping italiano"

Genova - "L' Associazione Nazionale Cantieri navali Privati, dopo oltre 65 anni, cessa l' attività. Un' associazione che ha avuto un ruolo importante per la navalmeccanica nazionale, definita " Voce di una cantieristica minore solo in termini numerici ma eccellente per qualità e innovazione " (Angelo Marletta TTM 1/2022 p. 28/29). Associazione piccola, ma con grandi competenze e passione, ha rappresentato cantieri sparsi in tutta Italia, dall' Adriatico alla Sicilia, dalla Campania alla Toscana e Liguria. Nei suoi cantieri sono state costruite navi tecnologicamente all' avanguardia che hanno aperto nuove strade per il trasporto di merci e persone". Inizia così la lettera con la quale Giancarlo Casani, una delle voci più autorevoli dello shipping e direttore dell' associazione dei cantieri navali privati, ha annunciato la chiusura di Ancanap. "L' Associazione ha avuto contatti e rapporti con i Ministeri, con gli organismi comunitari, con le altre associazioni nazionali di categoria, nella formazione della politica del mare e dello shipping. Ha sempre fatto parte del Comitato Consultivo della Cantieristica, in cui si formavano le politiche, i progetti e le leggi per il settore, svolgendo un ruolo, a volte decisivo, per la competenza e la professionalità dei singoli cantieri e dei loro rappresentanti. È stata presente anche nel processo di trasformazione del RINA, da ente monopolistico, una specie di catasto del mare, a società per azioni d' eccellenza, moderna e competitiva di livello mondiale. Il rispetto e la stima dello Shipping verso A.N.CA.NA.P. andavano al di là del suo peso numerico ed erano dovuti al valore professionale delle persone". Continua Casani: "Vale la pena ricordare questi coraggiosi precursori, da Renzo Pozzo con la SEC di Viareggio, a Davino De Poli di Venezia, a Mario Sardella di Ancona, alla famiglia Foresio di Varese, poi la GEPI per il Cantiere NCA di Marina di Carrara, alla famiglia Visentini di Rovigo (Francesco a Attilio e i loro figli), al Cantiere Orlando di Livorno, al cantiere Mariotti di Genova delle famiglie Bisagno e Zanetti, al Cantiere Rosetti della famiglia Rosetti-Magnani di Ravenna, al Cantiere Vittoria della famiglia Duò di Venezia, al Cantiere Di Pesaro della Famiglia Cecchini, al Cantiere Giacalone di Trapani, al Cantiere Palumbo di Napoli, al Cantiere INMA di La Spezia". "Ha ancora senso oggi - si chiede il direttore - una associazione di cantieri navali privati? È vero che sono rimasti pochi cantieri italiani privati che costruiscono navi mercantili, molti cantieri di A.N.CA.NA.P. sono stati la base su cui sono nate realtà aziendali per la costruzione di navi da diporto che hanno dato all' Italia la leadership mondiale del settore con oltre il 50% del mercato. Prima di rispondere alla domanda occorre fare alcune considerazioni. Nel giro di 10/15 anni, per imprescindibili motivi legati all' ecologia, ai combustibili non fossili da impiegare per la propulsione delle navi,



The Medi Telegraph

Focus

alla sostenibilità, alla riduzione dei consumi, dovrà essere rinnovata la flotta mondiale. Una grande opportunità che non può essere sprecata dall' industria nazionale e dai cantieri. Occorrono imponenti fondi per la ricerca e gli studi, al di fuori della portata dei singoli cantieri, in particolare di quelli privati, per non perdere irreversibilmente un intero settore. Provvedimenti in materia sono già in stato di avanzata predisposizione".