



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 01 dicembre 2022



Rassegna stampa

Prime Pagine

01/12/2022	Corriere della Sera	8
01/12/2022	Il Fatto Quotidiano	9
01/12/2022	Il Foglio	10
01/12/2022	Il Giorno	11
01/12/2022	Il Manifesto	12
01/12/2022	Il Mattino	13
01/12/2022	Il Messaggero	14
01/12/2022	Il Resto del Carlino	15
01/12/2022	Il Secolo XIX	16
01/12/2022	Il Sole 24 Ore	17
01/12/2022	Il Tempo	18
01/12/2022	Italia Oggi	19
01/12/2022	La Nazione	20
01/12/2022	La Repubblica	21
01/12/2022	La Stampa	22
01/12/2022	MF	23

Trieste

30/11/2022	Ansa	24

30/11/2022	Corriere Marittimo	25
Da Trieste alla Carinzia il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo mare-ferro		
30/11/2022	Il Nautilus	27
IL PRIMO CORRIDOIO DOGANALE INTERNAZIONALE D' EUROPA COLLEGHERÀ IL PORTO DI TRIESTE CON VILLACH IN CARINZIA		
30/11/2022	Informare	29
Domani a Vienna la firma degli accordi per l' attivazione del primo e unico corridoio doganale internazionale europeo		
30/11/2022	Sea Reporter	30
Trieste primo corridoio doganale europeo <i>Redazione Seareporter.it</i>		
30/11/2022	Ship Mag	32
A gennaio il porto di Trieste sarà collegato con l' interporto di Fûrnitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo		
30/11/2022	The Medi Telegraph	34
Trieste-Austria, via al primo corridoio doganale internazionale		

Venezia

30/11/2022	(Sito) Adnkronos	36
Nasce a Venezia nuovo modello crocieristica dove valore unisce sostenibilità		
30/11/2022	Ansa	39
Porti: Venezia e Chioggia, 238mila passeggeri nel 2022		
30/11/2022	Il Nautilus	40
NASCE A VENEZIA UN NUOVO MODELLO DI CROCIERISTICA DOVE IL VALORE SI UNISCE ALLA SOSTENIBILITA'		
30/11/2022	Rai News	43
Venezia, presentato il piano per il futuro delle crociere		
30/11/2022	Ship Mag	44
Di Blasio: "Vogliamo ospitare 1 milione di crocieristi a Venezia e Chioggia nel 2027"		
30/11/2022	Shipping Italy	47
Crociere a Venezia: Vtp verso allungamento e ampliamento della concessione		
30/11/2022	Venezia Today	49
Canale Nord, Marittima, porto di Chioggia: un modello crocieristico sostenibile a Venezia		

Savona, Vado

30/11/2022	The Medi Telegraph	51
Nuovi dragaggi in porto per ospitare le maxi navi		

Genova, Voltri

30/11/2022	Ansa	52
Porti: attracca a Genova prima nave larga 40 metri		
30/11/2022	BizJournal Liguria	53
A calata Bettolo la prima nave larga 40 metri da 6 mila teus		

30/11/2022	Genova Today	54
30/11/2022	Genova Today	55
30/11/2022	Genova Today	59
30/11/2022	PrimoCanale.it	60
30/11/2022	PrimoCanale.it	61
30/11/2022	Shipping Italy	62
30/11/2022	Shipping Italy	65
30/11/2022	The Medi Telegraph	66

La Spezia

30/11/2022	Citta della Spezia	67

Ravenna

30/11/2022	FerPress	69
30/11/2022	Ravenna Today	70
30/11/2022	Ravenna24Ore.it	72
30/11/2022	RavennaNotizie.it	73
30/11/2022	RavennaNotizie.it	74
30/11/2022	ravennawebtv.it	75
30/11/2022	ravennawebtv.it	76
30/11/2022	Settesere	78

Livorno

30/11/2022	(Sito) Adnkronos	79

30/11/2022	Shipping Italy	80
Spedizione nave+aereo di vaccini Gsk dal porto di Livorno al Sud America		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

30/11/2022	vivereancona.it	81
L'azienda Fratubi festeggia i suoi 40 anni da protagonista nel porto di Ancona		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/11/2022	(Sito) Adnkronos	82
Musolino: "La sfida dei nostri porti: da snodi di scambio ad hub di impresa"		
30/11/2022	Affari Italiani	83
Porti, Musolino (Adsp): "A fine anno verso oltre 1 mln di tonnellate merci movimentate"		
30/11/2022	Agonparl	84
Comunicato Stampa AdSP MTCS - Resoconto della seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP		
30/11/2022	CivOnline	85
Parte la pulizia della Darsena		
30/11/2022	Il Nautilus	86
AdSP MTCS: Resoconto della seduta del Comitato di Gestione		
30/11/2022	Informazioni Marittime	87
Bilancio di previsione, a Civitavecchia il comitato di gestione approva la VI nota di variazione		
30/11/2022	Sea Reporter <i>Redazione Seareporter.it</i>	88
Resoconto della seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP di Civitavecchia		
30/11/2022	Ship Mag	89
Musolino: "Previsione per fine anno ? Aumento complessivo di oltre un milione di tonnellate"		

Napoli

30/11/2022	Gazzetta di Napoli	90
La superportaerei americana USS George H.W.Bush in sosta tecnica a Napoli.		
30/11/2022	Informatore Navale	91
MARINA MILITARE: NAVE ANDREA DORIA IN SOSTA NEL PORTO DI NAPOLI E NAVE CARABINIERE IN SOSTA NEL PORTO DI SALERNO		

Salerno

30/11/2022	Il Nautilus	92
Propeller Club di Salerno: COLD IRONING E TRANSIZIONE ENERGETICA NEI PORTI		
30/11/2022	Informare	94
Il Propeller Club di Salerno ha sviscerato le problematiche e le opportunità offerte dal cold ironing		

30/11/2022	Informatore Navale	96
30/11/2022	Sea Reporter <i>Redazione Seareporter.it</i>	98
30/11/2022	Ship Mag	100

Brindisi

30/11/2022	Brindisi Report	102

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

30/11/2022	Il Nautilus	103
30/11/2022	Informatore Navale	104
30/11/2022	Informazioni Marittime	105
30/11/2022	Sea Reporter <i>Redazione Seareporter.it</i>	106
30/11/2022	Ship Mag	107

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

30/11/2022	Messina Oggi	108
30/11/2022	Ship Mag	109
30/11/2022	Stretto Web	111

Palermo, Termini Imerese

30/11/2022	giornaledisicilia.it	112

Trapani

30/11/2022	LiveSicilia	114

Focus

30/11/2022	Ansa		115
30/11/2022	Ansa		116
30/11/2022	Informare		117
30/11/2022	Informare		120
30/11/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	122
30/11/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	124
30/11/2022	Ship Mag		127
30/11/2022	Ship Mag		128
30/11/2022	Shipping Italy		129
30/11/2022	The Medi Telegraph		130

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 638210
mail: servizioclienti@corriere.it



Il Mondiale
Messi sbaglia un rigore
Ma l'Argentina va avanti
di Bocci, Ravelli, Sconceri, Tomaselli
da pagina 50 a pagina 53



Domani su 7
Pif: voglio l'app
che salvi l'amore
di Micol Sarfatti
nel settimanale in edicola



Le scelte del Pd

LA DIFFICILE IDENTITÀ A SINISTRA

di Ernesto Galli della Loggia

Nelle due maggiori candidature che allo stato attuale appaiono destinate a disputarsi la segreteria del Partito democratico — quella di Ely Schlein e quella di Stefano Bonaccini — non si confrontano le due anime che erano tradizionalmente presenti nell'antico Partito comunista (l'anima diciamo così movimentista e quella governativo-riformista), le quali sia pure con mille modifiche si sono in seguito riprodotte anche nel Pd. Quelle due candidature non esprimono in alcun modo due diverse linee politiche (e infatti finora né l'una né l'altra ha fatto parola di qualcosa del genere: sembra che nel Pd di politica sia ormai difficilissimo parlare). Appaiono soprattutto due specie di marchi tratti dal patchwork identitario «democratico», i quali entrano in lizza sul mercato elettorale contando sul potere di attrazione delle rispettive immagini. «Con quale brand siamo più accattivanti come partito? Con il brand usato sicuro del "partito dei territori" incarnato da Stefano Bonaccini o con il brand moderno del "partito della soggettività" incarnato da Ely Schlein?» «Territori» è uno dei tanti termini che nella sua collaudata capacità mimetica la sinistra ha mutuato altrove, in questo caso dal localismo leghista. Lo ha poi per così dire integrato in quella che era da sempre la sua vocazione egemonica espressa nelle amministrazioni dei Comuni e nelle Regioni, specie dell'Italia centrale, e ne ha fatto una propria divisa.

continua a pagina 32

L'esecutivo vuole rivedere tempi e costi del Pnrr. Fitto: lontani dai 22 miliardi previsti per fine anno

Fondi Ue, allarme del governo

Apertura a Calenda: «Valutiamo ogni proposta». Ma Salvini è contrario

di Federico Fubini e Enrico Marro

Il governo è convinto che si debbano rivedere «tempi e costi» per la realizzazione del Pnrr. Pesa «l'effetto dell'inflazione» sugli interventi programmati e, a questo proposito, ieri sono usciti allo scoperto vari ministri. Proprio nel giorno in cui a Roma sono arrivati i tecnici del Piano nazionale di ripresa e resilienza della Commissione europea. «La previsione di spesa dei 22 miliardi entro fine anno è molto lontana», l'allarme del ministro Fitto. E intanto, dalla maggioranza l'apertura a Calenda: «Valutiamo ogni proposta». Ironico Salvini: «Diamogli un cantiere».

da pagina 2 a pagina 6



IL TESTO PER LE FORNITURE ALL'UCRAINA

Il decreto sulla scia di Draghi

di Francesco Verderami

Oggi Meloni «copierà» Draghi e il titolare della Difesa Crosetto varerà lo stesso decreto redatto dal suo predecessore Guerini, quando l'Italia s'impegnò a difendere l'Ucraina dall'invasione russa.

continua a pagina 9

LE TRATTATIVE E I NOMI PER IL COPASIR

I partiti e l'ossessione 007

di Roberto Gressi

Toglietemi tutto ma non i Servizi (segreti). Meglio: toglietemi tutto ma non la possibilità di controllarli, i Servizi segreti. L'ansia che accomuna i partiti sta tutta quanta in un acronimo: Copasir.

continua a pagina 8

IL 26ENNE MORTO IN AUTO

«La tesi, le bugie: mio figlio vittima delle aspettative. Non l'ho capito»

di Andrea Priante



Riccardo Faggin, 26 anni, si è sentito in trappola. Aveva mentito alla famiglia, non si sarebbe laureato, ed è morto schiantandosi contro un albero. «Vittima di troppe aspettative — dice il padre —. Ai genitori mi sento di dire: non caricate i vostri figli. Io non l'ho capito in tempo».

a pagina 25

Vicenza Il ciclista travolto mentre si allenava. L'autista non si è fermato



Addio a Rebellin, l'ex campione ucciso da un tir

di Marco Bonarrigo e Rebecca Luisetto

È morto in bici, travolto da un tir che dopo l'incidente non si è fermato. Davide Rebellin, 51 anni, era il professionista più anziano del mondo del ciclismo, con 64 corse vinte in carriera. Ieri mattina si stava allenando a Montebello Vicentino e il mezzo pesante non avrebbe rispettato una precedenza.

a pagina 22

Il caso I dirigenti Juve intercettati

«Ci siamo messi in una situazione alla Calciopoli»

di Simona Lorenzetti e Massimiliano Nerozzi

Una situazione brutta, «in 15 anni faccio un solo paragone: Calciopoli», dice Stefano Bertola, dirigente della Juventus, al ds del club nel luglio del 2021. Intercettazione contenuta nell'indagine sui bilanci della società.

alle pagine 10 e 11 Rinaldi

L'INCHIESTA ARCHIVIATA A MILANO

Prof e concorsi truccati? Per il pm non è un reato

di Luigi Ferrarella

I concorsi «truccati» all'università? «Cooptazione, non reato», a Milano il pm chiede di archiviare 38 docenti indagati nel 2014 a Bari, tra cui la ministra dell'Università, Bernini. Il gip invece: è reato, ma prescritto.

a pagina 28

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Gentile Luana Ludovici, assessora leghista di rito salviniano del Comune di Ardea, le esprimo solidarietà per gli attacchi a cui è stata sottoposta dai soliti maldicenti. Costoro sono indignati perché, tra i nomi dei candidati a tre posti da vigile urbano sopravvissuti alla scrematura delle preselezioni, ci sarebbe anche il suo. In veste di assessora con delega ai vigili urbani, obiettano, lei si trova nella curiosa condizione di essere a un passo dall'assumersi da sola. Il sindaco di Ardea ha già spiegato che la sua iscrizione al concorso avvenne prima della nomina istituzionale, ma la precisazione non chiarisce perché lei non si sia chiamata fuori un attimo dopo. Non negherà che, qualora ottenesse il posto, si prospetterebbero scenari inediti. Come responsabile dei vigili

La vigilessa



urbani, immagino che farebbe il bel gesto di licenziarsi. Ma a quel punto, in quanto legittima vincitrice di un concorso pubblico, avrebbe tutte le carte in regola per fare causa alla dirigente che l'ha discriminata, cioè a sé stessa. Un ricorso al Tar mi sembra nell'ordine naturale delle cose e, davanti a quell'augusto consesso, la vigilessa Ludovici e la sua capa, l'assessora Ludovici, potrebbero finalmente regolare tutti i loro conti in sospeso. Ecco perché le esprimo solidarietà: nel Paese dove un conflitto di interessi non si nega a nessuno, il suo è talmente paradossale da meritare ben più di una polemica giornalistica. Per raccontarlo ci vorrebbe Pirandello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La Corte Ue **vieta** l'accesso pubblico al **Registro** che **svela** chi c'è dietro le società di comodo e le **scatole cinesi**. Ma per gli **italiani** cambia poco: da noi non c'è neppure



Giovedì 1 dicembre 2022 - Anno 14 - n° 331
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,90 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "E pensare che c'era Giorgio Gaber"
Spedizione a/b postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ESCLUSIVO Juve, finta riduzione di stipendio CR7, 19 mln nascosti: ecco le 3 carte segrete

■ Le tre scritture private fra Juventus e Ronaldo per ridargli la cifra in tre scenari diversi: una voce indichiarabile a bilancio. Intanto il debito del club di Serie A per contributi Irpef non versati (sospesi con la scusa del Covid) ammonta a mezzo miliardo

BOFFANO, MASSARI E VENEMIALE A PAG. 10 - 11



L'INCIUCIO BELICISTA

Armi, Pd-Azione con le destre: no da M5S-Sinistra



DE CAROLIS E RODANO A PAG. 4 - 5

NEI PRIMI NOVE MESI

Morti, bombe e affari: quanto costa la guerra



CARDI E GROSSI A PAG. 6 - 7

doo! niboR

» Marco Travaglio

moniti di Mattarella sono come il placebo: ti illudi cheti curi, invece è acqua fresca. Prendiamo l'ultimo, spacciato da media per un'incassata al governo Meloni-Condoni. Stampa: "Evasione fiscale, l'altolà del Colle", "La moral suasion del Quirinale". Rep: "Mattarella difende la lotta contro l'evasione". Corriere: "Mattarella sull'evasione fiscale: Tema centrale del Pnrr, non si cambierà". Messaggero: "Mattarella rassicura la Ue: Sull'evasione fatto molto". In effetti, avendo firmato un anno fa il condono fiscale di Draghi e ora la legge di Bilancio meloniana con 10 condoni fiscali, tetto ai pagamenti cash a 5 mila euro e niente multe a chi non fa pagare fino a 60 euro col Pos, ha fatto molto anche lui: a favore dell'evasione, però. Se avesse voluto dare l'"altolà", non avrebbe firmato la manovra. Se avesse esercitato la moral suasion, avrebbe avvisato per tempo: o levate le 12 norme-vergogna, o niente firma. Invece ha fatto come Napoleone e i cocodrilli: ha mangiato tutto, poi s'è messo a piangere.

Ma i presidenti della Repubblica, da vent'anni a questa parte, sono più ineffabili dei papi, quindi nessuno nota la contraddizione. Eppure, a smentire le panzane del governo avallate dal Colle, basta la Relazione tecnica della stessa manovra Meloni: i nuovi condoni fiscali - camuffati da "tregua fiscale" da chi s'è inventato il condono edilizio di Conte - non solo non porteranno un euro allo Stato, ma rapineranno 3,6 miliardi in nove anni, di cui 1,6 nel 2023. Un tempo si diceva che facevano schifo, ma almeno facevano cassa: ora la svaligiano. Lo Stato non solo abbona un sacco di soldi dovuti da chi non ha pagato: ma, anziché guadagnarci, ci rimette. Dal *do ut des* Stato-evasori si passa al *do, punto*. E chi dà? Gli onesti che pagano le tasse, le multe e le more. Gli onesti poveri che si vedono bloccare la rivalutazione. Gli onesti lavoratori dipendenti che pagano aliquote fino al 43% contro il 15% degli autonomi fino a 80 mila euro. E gli onesti poveri che non trovano lavoro, un tempo "disoccupati" e ora "occupabili" nella neolingua della destra meno sociale più iniqua d'Europa. Siccome però il diavolo si annida nei particolari, nella Relazione c'è una coincidenza interessante. Lo stralcio delle cartelle esattoriali 2000-15 sotto i 1.000 euro costerà allo Stato 784 milioni (è falso - come dice la premier - che fossero inesigibili e costasse di più riscuoterle che annullarle: si annullano anche crediti residui che i contribuenti stavano saldando a rate e quelli a stralcio nell'ambito della Rottamazione-ter di Draghi). E levare il Reddito ai disoccupati farà risparmiare 734 milioni. Quindi, come Robin Hood alla rovescia, il governo preleva 784 milioni dalle tasche dei poveri per darne 784 agli evasori. I 50 mancanti arriveranno cash, in nero.

ITALIA SOTTOSOPRA I RISPARMI SUL RDC COPRONO I COSTI DEL CONDONO

734 mln tolti ai poveri per darli agli evasori



UNA MANOVRA PIENA DI TAGLI
MILIARDI IN MENO PER PENSIONATI
E SANITÀ, ZERO EURO AGLI STATALI.
MA 1,7 MLD PER I FURBI SI TROVANO

GIARELLI E DI FOGGIA A PAG. 2 - 3

LA CORTE L'HA GIÀ DICHIARATA ILLEGITTIMA
Decreto Rave: FI infila la norma pro B.
per la inappellabilità delle assoluzioni

SALVINI A PAG. 3

CONFLITTO D'INTERESSI CON L'AGENTE DEI VIP
Renzi vuole la Vigilanza. Ma prende
soldi da Presta, ras degli appalti Rai

PROIETTI A PAG. 5

» STORTURE MODERNE

Ora la bistecca è di carne sintetica
È il progresso

» Massimo Fini

La Fda, Food and Drug Administration, ha autorizzato produzione e distribuzione di carne sintetica, cioè prodotta in laboratorio estraendo cellule da animali vivi.

A PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Voglio essere inesigibile a pag. 3
- De Masi Economisti? No, sociologi a pag. 13
- Truzzi Soumahoro turba la sinistra a pag. 13
- Cannavò Scruton, il guru di Giorgia a pag. 17
- Palombi I milioni ai giornali "buoni" a pag. 15
- Luttazzi Renzi, babbì, Conte e spie a pag. 12

LA FRANA DI VIA CELARIO

Ischia, si indaga
sulla zona bianca

IURILLO E PACELLI A PAG. 8

51 ANNI, APPENA RITIRATO

Rebellin, veterano
dei ciclisti, travolto
dal camion pirata

A PAG. 14



La cattiveria

Assessore leghista di Ardea si assume da sola: partecipa al concorso dei vigili urbani nel suo Comune e vince. Poi si telefona per congratularsi

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

GIALLI & DIPENDENZE

Le maledette letali,
irritanti e velenose
della letteratura

TAGLIABUE A PAG. 18



ANNO XXVII NUMERO 284 DIRETTORE CLAUDIO CERASA GIOVEDÌ 1 DICEMBRE 2022 - € 1,80 + € 0,50 REVIEW n. 13

L'inflazione che scende, il lavoro che va, il pil che tiene. Perché l'industria del catastrofismo non può permettersi di valorizzare le buone notizie

Perché le buone notizie fanno così paura? Nell'attesa che tutto vada male, e certamente tutto presto andrà male, nelle ultime settimane, sotto i nostri occhi, sono comparse alcune notizie misteriosamente ignorate dalla grande stampa. Notizie non drammatiche, anzi positive, anzi incredibilmente positive, che avrebbero potuto, e avrebbero dovuto, farci un po' di sollievo, un po' di conforto, e che invece, essendo decisamente poco allineate con una narrazione dominata da allarmismo, catastrofismo e pessimismo, sono state semplicemente rimosse dalle nostre e dalle vostre timeline. Per la vostra gioia, le abbiamo raccolte in un file sulla nostra scrivania, file irresponsabilmente denominato "in attesa della catastrofe", e abbiamo scelto di metterle qui di fronte ai vostri occhi, per una. Non per dimostrare, ovviamente, che non ci siano problemi, e

quando l'inflazione di un paese si avvicina al dieci per cento è ovvio che i problemi esistono, ma per dimostrare che la tenuta di un paese come l'Italia, anche in un momento di possibile crisi, per qualche strano sortilegio è sempre migliore rispetto alle più fosche aspettative. Dato numero uno, il pil. A metà novembre, l'11 per l'estate, la Commissione europea ha rivisto al rialzo le attese sulla crescita dell'Italia nel 2022 e, rispetto alle stime di luglio, ha previsto che il pil dell'Italia, per l'anno in corso, salirà al 3,5 per cento, contro il 2,9 per cento precedentemente stimato. Qualche giorno prima, altra sorpresa: l'Istat comunica che i dati del terzo trimestre dell'Italia, in un contesto europeo di grande difficoltà, sono cresciuti più del previsto. I numeri li ricorderete: più 0,5 per cento, contro una stima precedente pari a -0,2. Sempre l'Istat, a

fine novembre, ha offerto un altro dato interessante, non valutato, quasi ignorato, sulla fiducia dei consumatori in Italia. A novembre, sorpresa, torna a risalire la fiducia dei consumatori (da 90,1 a 98,1) e torna a risalire anche la fiducia delle imprese (da 104,7 a 106,4) in flessione costante da quattro mesi. Nel terzo trimestre dell'anno, poi, come ha scritto Milano Finanza dando conto delle trimestrali industriali Euronext, le grandi aziende italiane hanno mostrato una solidità e uno stato di salute incredibili. Leonardo ha fatto registrare un 190 per cento in più. Pirelli un 13 per cento, Ferragamo un 63,7 per cento in più. Brunello Cucinelli e Moncler un 70 per cento in più. Prysmian un 69 per cento in più. Terna un 139 per cento in più. ST Microelectronics un 116 per cento in più. Poste italiane un 21 per cento. Inwit un 45 per cento in più. Il 30

novembre, ancora il Financial Times scrive che in Europa, l'inflazione, potrebbe aver raggiunto il suo picco e nota che, nonostante le previsioni pessimistiche, il costo della vita è sceso prima del previsto, passando da un 10,5 per cento a un 10 per cento, e facendo segnare una diminuzione dell'indice per la prima volta da diciassette mesi a questa parte. Anche la Germania, il grande malato d'Europa, a novembre ha fatto segnare un numero positivo del pil, registrando un miglioramento nelle previsioni di crescita (+0,4 per cento, contro un -0,3 per cento stimato). Piccoli numeri, certo, ma che sommati con l'altro offrono un'indicazione rispetto a quello che sta succedendo e se le democrazie occidentali fossero in grado di adattarsi ormai con grande velocità alle crisi sistemiche? (segue nell'inserto V)

Il piano di Palazzo Chigi

Urso prova a soffiare l'Energia a Pichetto e il governo bisticcia

Il secondo blitz del federalismo di Meloni per gestire il dossier con una norma ad hoc sui poteri del Mise

"Giorgia rispetti i patti"

Roma. Il primo assalto c'è stato all'inizio del mese. Quando Adolfo Urso, d'accordo con Palazzo Chigi, ha provato a riportare le deleghe dell'Energia sotto il suo ministero in Via Veneto. Ma in quell'occasione il forzista Gilberto Pichetto Fratin, titolare dell'Ambiente, ha tenuto duro. "Restano a me", il veicolo emi il decreto ministri, quello che ha assegnato le competenze ai vari dicasteri. Il primo round si è consumato in questa occasione. Solo che Urso, federalismo di Giorgio Meloni, sembra che non si sia rassegnato. E vorrebbe provare ad avocare a sé le competenze in materia di autorizzazioni legate ai temi energetici. Sia quando c'è da sbloccare un'opera, sia quando un'impresa si trova davanti a pratiche incagliate. Questa volta all'ex Mise stavano pensando a un emendamento da presentare col di ministri. Pichetto però se n'è accorto: "Vanno rispettati gli accordi elettorali", ha sberleffiato al Foglio. (Continuare segue nell'inserto V)

Fitto vs Giorgetti

"Sul Pnr decide Raffaele": così Meloni esautorò il Mef. La mossa preoccupa Bruxelles

Roma. Affinissimo è stata più una questione di forme, pare. Le regole minime della cortesia calpestate in nome della segretezza. Insomma, il mezzo scippo di prepotenza. Giancarlo Giorgetti l'ha scoperto direttamente in Cdm, a cose fatte. Era l'11 novembre, e nel decreto sul rinvio dei ministeri Giorgio Meloni inserì un articolo un po' sibillino in cui, di fatto, si stabiliva che "il Servizio centrale per il Pnr opera a supporto delle funzioni e delle attività attribuite all'Autorità politica delegata". E così la cabina di regia del Recovery, almeno formalmente, veniva ricondotta sotto la supervisione di Raffaele Fitto. Mossa che non solo ha indispettito il ministro dell'Economia, e più di lui il funzionario dell'Esero, ma che ha allarmato, per ciò a cui la mossa sembra preludere, anche la Commissione europea. (Valentin segue nell'inserto V)

Imballaggi aggrediti

Si riutilizza, stop riciclo. Perché la svolta dell'Ue sui rifiuti fa infuriare le imprese italiane. Numeri e guai

Roma. Da un lato ci sono lattine di alluminio, bottiglie di vetro, contenitori di plastica, tutti vuoti. Dall'altro un bivio: riutilizzo o riciclo? E non è una semplice differenza semantica quella che distingue le due strade. L'Italia usa la seconda. La Commissione di Bruxelles ha scelto la prima. Ma con la proposta di regolamento approvata ieri, l'Italia dovrebbe cambiare il suo sistema di raccolta differenziata, fra i rifiuti comuni e i centri di recupero. E passare al sistema del vuoto a rendere. Che in pratica significa: comprare la birra e pagare in un importo per la cauzione. Poi comprare altre birre riconoscendo le lattine e mai verrà scontata la cauzione. Lo stesso per il vetro e la plastica. (Rigo e Maria seguono nell'inserto V)

A Varese! A Varese!

Il congresso più avvincente lo fa la Lega in provincia. Salvini può perderlo. Giorgetti arbitro

Roma. Chi non si appassiona a questo Congresso si merita quello del Pd. Ma sul serio volete andare al Mondy ad ascoltare Elly Schlein? Se siete di Roma, domenica 4 dicembre, prendete il primo treno veloce, scendete a Milano, stazione Centrale, salite su una carrozza regionale e precipitate a Busto Arsizio. Il congresso più avvincente degli ultimi dieci anni lo fa la Lega ed è quello provinciale di Varese. Ci sono due sfidanti, Giuseppe Longhin e Andrea Cassani, che possono dare ripetizioni di buona politica a Frattoni-Bonelli e Sottomuro. Salvini, che l'ha autorizzato (a malincuore) e che ha un essere schiettamente moralista, un'essenziale furioso, invece come vediamo si tace. Tacciono quasi tutti i governi, tace il Papa di Roma, si mobilitano in qualche caso grandi folle europee ma per lo più minoranze d'avanguardia in nome dei diritti civili. Invece abbiamo essere petulantini quando si tratti di politica, di rapporti politici e militari con regimi altrettanto sanguinari, bellicisti, che ridono 35 e dalle pensoni minime, i principali temi su cui Forza Italia vuole lasciare il segno nella prossima legge di Bilancio. Alessandro Cattaneo, capogruppo azzurro alla Camera, risponde al Foglio a margine della riunione del parlamentare di FI. E con buona pace di Carlo Calenda garantisce "lealtà e trasparenza" a questo governo, senza rinunciare però alla critica costruttiva. Dalla sboccata dei crediti d'imposta sul Superbonus alla norma sui rami. "Semplicemente rivendico il nostro punto di vista", dice. Cercheremo di dare una direzione di marcia, che è quella di centro-destra. Ma prima mi permetta una premessa". (Montenegro segue nell'inserto V)

Migliorare la manovra

"Leali al governo, ma il nostro punto di vista va considerato. Calenda? Non rilevante". Parla Cattaneo (FI)

Roma. "La manovra si può e si deve migliorare". A partire dalla "decontribuzione sulle assunzioni dei under 35 e dalle pensoni minime", i principali temi su cui Forza Italia vuole lasciare il segno nella prossima legge di Bilancio. Alessandro Cattaneo, capogruppo azzurro alla Camera, risponde al Foglio a margine della riunione del parlamentare di FI. E con buona pace di Carlo Calenda garantisce "lealtà e trasparenza" a questo governo, senza rinunciare però alla critica costruttiva. Dalla sboccata dei crediti d'imposta sul Superbonus alla norma sui rami. "Semplicemente rivendico il nostro punto di vista", dice. Cercheremo di dare una direzione di marcia, che è quella di centro-destra. Ma prima mi permetta una premessa". (Montenegro segue nell'inserto V)

Chi hackerà il Papa?

Che ci fosse qualcosa di pericoloso, in quella mossa di sbarcare con l'Evangelio nel mondo della comunità

CONTRIO MASTRO CILIEGIA
C'è chi ci fosse qualcosa di pericoloso, in quella mossa di sbarcare con l'Evangelio nel mondo della comunità. Un pericolo che non ha rivali. Il primo pomeriggio "tutti i siti del Vaticano sono offline", ha scritto l'Ansa. Dalle sue redazioni il primo commento era stato un prudente "manutenzione". Ma il pensiero è venuto subito a tutti: Papa Francesco ci ha messo un po', secondo molti troppo, prima di dire parole papali che era il colpo della guerra. Poi l'altro giorno è partito a raffica. "Quando parlo dell'Ucraina, parlo di un popolo martirizzato. Se hai un popolo martirizzato, hai qualcuno che lo martirizza". E ha tirato in mezzo anche "i ceccini, i buristi e così via". Roba da fare incalzare in una volta i russi blichi e tutti gli altri. E chi conosce, con la sua aderenza, i nemici, almeno finché non possono mandare i ceccini a bivaricare e a san Pietro? E così chi è in molti. Forse qualcuno si è anche chiesto se non sia stato invece il cardinale Becciu, ma grazie a Dio le comunicazioni erano down. (Maurizio Crippa)

Niente moralismo con gli stati nemici

Tollerare l'intollerabile finché l'intollerabile non esce dalla sua naturale ambiguità. La Cina e il Qatar. E la Russia. Come si distingue uno stato da combattere da uno stato da accettare come il nostro figlio di puttana

Esistono gli stati paria e gli stati. Con i primi si dovrebbe fare barriera, alzare la voce, penetrare le loro difese, lavorare per l'abbattimento dei loro regimi. E' il caso mostruoso dell'Iran, dove la polizia morale, agli ordini di teocratici preletari, fa strage di donne, di adolescenti, di giovani e di cittadini in rivolta, una rivolta estesa, possente, sprezzante del pericolo, per imporre un costume conformista ispirato alla legge religiosa di stato contro elementari libertà della persona. Qui si dovrebbe essere schiettamente moralisti, un'essenziale furioso, invece come vediamo si tace.

Tacciono quasi tutti i governi, tace il Papa di Roma, si mobilitano in qualche caso grandi folle europee ma per lo più minoranze d'avanguardia in nome dei diritti civili. Invece abbiamo essere petulantini quando si tratti di politica, di rapporti politici e militari con regimi altrettanto sanguinari, bellicisti, che ridono 35 e dalle pensoni minime, i principali temi su cui Forza Italia vuole lasciare il segno nella prossima legge di Bilancio. Alessandro Cattaneo, capogruppo azzurro alla Camera, risponde al Foglio a margine della riunione del parlamentare di FI. E con buona pace di Carlo Calenda garantisce "lealtà e trasparenza" a questo governo, senza rinunciare però alla critica costruttiva. Dalla sboccata dei crediti d'imposta sul Superbonus alla norma sui rami. "Semplicemente rivendico il nostro punto di vista", dice. Cercheremo di dare una direzione di marcia, che è quella di centro-destra. Ma prima mi permetta una premessa". (Montenegro segue nell'inserto V)

Migliorare la manovra

"Leali al governo, ma il nostro punto di vista va considerato. Calenda? Non rilevante". Parla Cattaneo (FI)

Roma. "La manovra si può e si deve migliorare". A partire dalla "decontribuzione sulle assunzioni dei under 35 e dalle pensoni minime", i principali temi su cui Forza Italia vuole lasciare il segno nella prossima legge di Bilancio. Alessandro Cattaneo, capogruppo azzurro alla Camera, risponde al Foglio a margine della riunione del parlamentare di FI. E con buona pace di Carlo Calenda garantisce "lealtà e trasparenza" a questo governo, senza rinunciare però alla critica costruttiva. Dalla sboccata dei crediti d'imposta sul Superbonus alla norma sui rami. "Semplicemente rivendico il nostro punto di vista", dice. Cercheremo di dare una direzione di marcia, che è quella di centro-destra. Ma prima mi permetta una premessa". (Montenegro segue nell'inserto V)

Chi hackerà il Papa?

Che ci fosse qualcosa di pericoloso, in quella mossa di sbarcare con l'Evangelio nel mondo della comunità

CONTRIO MASTRO CILIEGIA
C'è chi ci fosse qualcosa di pericoloso, in quella mossa di sbarcare con l'Evangelio nel mondo della comunità. Un pericolo che non ha rivali. Il primo pomeriggio "tutti i siti del Vaticano sono offline", ha scritto l'Ansa. Dalle sue redazioni il primo commento era stato un prudente "manutenzione". Ma il pensiero è venuto subito a tutti: Papa Francesco ci ha messo un po', secondo molti troppo, prima di dire parole papali che era il colpo della guerra. Poi l'altro giorno è partito a raffica. "Quando parlo dell'Ucraina, parlo di un popolo martirizzato. Se hai un popolo martirizzato, hai qualcuno che lo martirizza". E ha tirato in mezzo anche "i ceccini, i buristi e così via". Roba da fare incalzare in una volta i russi blichi e tutti gli altri. E chi conosce, con la sua aderenza, i nemici, almeno finché non possono mandare i ceccini a bivaricare e a san Pietro? E così chi è in molti. Forse qualcuno si è anche chiesto se non sia stato invece il cardinale Becciu, ma grazie a Dio le comunicazioni erano down. (Maurizio Crippa)

i metodi apocalittici che non si vedevano dalla guerra europea del 1939-1945.

Ma il nemico è una grande potenza, ha memoria di paese imperiale, esce da una sconfitta tremenda e da una rivoluzione di regime con caratteri violenti, possiede immense risorse energetiche e una grande rete di distribuzione, ha inclinato verso forme diverse di convivenza dopo la catastrofe della caduta del Muro di Berlino e della dissoluzione del Patto di Varsavia, perfino verso forme di alleanza o di partnership fino alla svolta putiniana di Monaco del 2007, e ora dispiega la guerra in Europa dopo aver tessuto alleanze, penetrato su una penetrazione subitanea a lungo dall'occidente. Certo che sono stati commessi errori, ma non è tutto. E' vero, certo che ci si è affidati a intese fragili come quelle di Minsk sul Donbas e la Crimea, certo che quegli errori non bisogna ripeterli con la Cina, che è tutt'altro affare, ma che affare, però bisogna piantarla con i processi moralistici, alla Merkel, a Schol, ai governi popolari e socialdemocratici, alle classi dirigenti che hanno perseguito negli anni la distensione e il contenimento anche attraverso il status del loro paese con la grande svolta dopo l'invasione. Chi dice che Merkel, la quale ha anche ammesso errori di valutazione e di prospettive, doveva rinunciare al gas siberiano, anticipare tempi e modi del conflitto mettendo in ginocchio l'economia maggiore d'Europa, costruendo linee di tensione invece che di dialogo quando il nemico aperto di oggi puntava sull'ambiguità o poteva essere costretto all'ambiguità, dice un evidente nonsenso, molto popolare, risonante, ma nonsense.

Startup Teheran

L'economia parallela dei giovani iraniani li ha resi indipendenti e fa arrabbiare il regime

Roma. La generazione che protesta in Iran è la stessa che negli ultimi tempi aveva sperato il proprio destino lavorativo dall'economia di regime. Era stata una scelta obbligata, nell'intercizio di fondazioni del clero e dei pasdaran che, insieme alle aziende di stato, rappresentano praticamente tutta l'economia della Repubblica islamica: per i giovani c'era poco spazio. Così i ventenni il lavoro se lo sono inventato: con Diyar (l'Uber locale). Apart (lo YouTube locale) e centinaia di altri esempi, grandi o molto piccoli, di startup e gig economy. Questo li ha resi meno dipendenti dagli ayatollah: non sono loro a pagare gli stipendi. (Sola segue a pagina quattro)

Chi hackerà il Papa?

Che ci fosse qualcosa di pericoloso, in quella mossa di sbarcare con l'Evangelio nel mondo della comunità

CONTRIO MASTRO CILIEGIA
C'è chi ci fosse qualcosa di pericoloso, in quella mossa di sbarcare con l'Evangelio nel mondo della comunità. Un pericolo che non ha rivali. Il primo pomeriggio "tutti i siti del Vaticano sono offline", ha scritto l'Ansa. Dalle sue redazioni il primo commento era stato un prudente "manutenzione". Ma il pensiero è venuto subito a tutti: Papa Francesco ci ha messo un po', secondo molti troppo, prima di dire parole papali che era il colpo della guerra. Poi l'altro giorno è partito a raffica. "Quando parlo dell'Ucraina, parlo di un popolo martirizzato. Se hai un popolo martirizzato, hai qualcuno che lo martirizza". E ha tirato in mezzo anche "i ceccini, i buristi e così via". Roba da fare incalzare in una volta i russi blichi e tutti gli altri. E chi conosce, con la sua aderenza, i nemici, almeno finché non possono mandare i ceccini a bivaricare e a san Pietro? E così chi è in molti. Forse qualcuno si è anche chiesto se non sia stato invece il cardinale Becciu, ma grazie a Dio le comunicazioni erano down. (Maurizio Crippa)

Chi umilia la scuola?

Caro ministro, invece dei bulli pensi a strigliare chi crede che la scuola sia pubblico impiego

Ad esempio nel Regno Unito, secondo leak di qualche giorno fa ripresi dal governo di Rishi Sunak sarebbe pensando a una stretta per gli insegnanti.

DI MAURIZIO CHIEPA

gressi di studenti stranieri nelle università, limitandoli a quelli che possono accedere alle più prestigiose e dunque costose. Dagli atenei di Sua Maestà - del resto il primo del suo caso a essersi laureato come un (quasi) comune mortale a Cambridge - sarebbero già giunti degli atollati: altro che risparmi, chiudere sarebbe "un atto di autolesionismo economico". E si sa che Rishi Sunak non è la Truss, ma è pur sempre un conservatore e dunque sospettabile di voler unire gli studenti poveri. Classismo e merito, i cocktail di farmaci preferiti da una certa sinistra anglosassone. Trasportato in Italia, il problema andrebbe però capovolto, evitando pericoli automatici. E' iniziato da poco l'anno accademico e il dato generale, fonti ministeriali, è che c'è stato un lieve calo, il 3 per cento, delle immatricolazioni. Penso se si guardi al pre-Covid, la crescita è invece netta e con un consistente aumento di studenti stranieri. Per un paese che ancora soffre di un basso numero di laureati (manco i nostri studenti vengono perché ce ne sono le università migliori, quelle dove si premia il merito e si costruisce una migliore carriera: Sapientia, Polimi, Firenze, eccetera). E ancora bisogna spazzare al meglio l'istruzione superiore.

Fuoco amico in Ucraina

Starlink aumenta i prezzi proprio ora che serve a contrastare la ferocia del freddo-buio di Putin

Milano. La città di Mykolaiv, nel sud dell'Ucraina, è stata per mesi senza acqua corrente perché la stazione di pompaggio era nella parte occupata dai russi vicino a Kherson. Poi questa zona è stata liberata dalla forza ucraina, la stazione è stata agguistata ed era pronta all'utilizzo. Le bombe di Vladimir Putin l'hanno distrutta, così come stanno distruggendo tutte le infrastrutture civili dell'Ucraina: la catastrofe umanitaria non è un effetto collaterale della guerra, è l'obiettivo del presidente russo, e ogni sostegno alla popolazione ucraina che ogni giorno deve industriarsi per sopravvivere al freddo e al gelo è decisivo. Per questo fa impressione che i prezzi per utilizzare device e servizi di Starlink siano aumentati proprio ora. (Pediuzzi segue a pagina quattro)

Amendola vs Conte

Sulle armi all'Ucraina, Pd e M5s su due posizioni inconciliabili si contendono il futuro a sinistra

Roma. Uno dice che "col passare dei mesi in tanti hanno fatto l'abitudine alla guerra". L'altro risponde: "Noi non ci siamo abituati, come dice qualcuno, per noi è sempre stata la richiesta di un negoziato". Una affermazione che all'inizio è stata favorevole agli aiuti militari all'Ucraina ma, a differenza di altri, il suo era un aiuto derivato non già da pulsioni bellicistiche, ma dalla convinzione di porre un argine all'iniziale asimmetria delle forze in campo". L'altro replica che "la guerra a oltranza è solo nelle teste dei siloviki del Cremlino". Seguendo il dibattito alla Camera sull'Ucraina, si fatica a credere che Giuseppe Conte e Enzo Amendola abbiano fatto parte dello stesso governo, con il secondo ministro del primo. (Cagnone segue a pagina quattro)

EUPORI IL LATO SEXY DELL'UE

S'aggira per l'Europa lo spettro del protezionismo

FLAMMINI E PEDUZZI NELL'INSERTO I

Parla Goldschmidt

Intervista al rabbino capo di Mosca fuggito in Israele. "E' in corso un esodo dalla Russia"

Roma. "Un quarto degli ebrei russi è fuggito dal paese". L'ex rabbino capo di Mosca rivela l'entità delle partenze dall'inizio della guerra. Pinchas Goldschmidt è stato il capo della comunità ebraica della capitale russa dal 1963 al 2022. Nato a Zurigo, Goldschmidt è arrivato in Russia nel 1980 per ristabilire la vita ebraica, scuole, tribunali rabbinici, società di sepolture, mense kosher, dopo che il comunismo sovietico aveva fatto tabula rasa dell'ebraismo e delle sue strutture sociali. C'era da ricostruire la vita ebraica dopo settant'anni di repressione. Un anno dopo fu chiamato a diventare rabbino della sinagoga della città.

"Non dimenticherò mai il mio primo Yom Kippur in quel santuario", ha scritto Goldschmidt sul New York Times. (Metti segue a pagina quattro)

Fuoco amico in Ucraina

Starlink aumenta i prezzi proprio ora che serve a contrastare la ferocia del freddo-buio di Putin

Milano. La città di Mykolaiv, nel sud dell'Ucraina, è stata per mesi senza acqua corrente perché la stazione di pompaggio era nella parte occupata dai russi vicino a Kherson. Poi questa zona è stata liberata dalla forza ucraina, la stazione è stata agguistata ed era pronta all'utilizzo. Le bombe di Vladimir Putin l'hanno distrutta, così come stanno distruggendo tutte le infrastrutture civili dell'Ucraina: la catastrofe umanitaria non è un effetto collaterale della guerra, è l'obiettivo del presidente russo, e ogni sostegno alla popolazione ucraina che ogni giorno deve industriarsi per sopravvivere al freddo e al gelo è decisivo. Per questo fa impressione che i prezzi per utilizzare device e servizi di Starlink siano aumentati proprio ora. (Pediuzzi segue a pagina quattro)

Amendola vs Conte

Sulle armi all'Ucraina, Pd e M5s su due posizioni inconciliabili si contendono il futuro a sinistra

Roma. Uno dice che "col passare dei mesi in tanti hanno fatto l'abitudine alla guerra". L'altro risponde: "Noi non ci siamo abituati, come dice qualcuno, per noi è sempre stata la richiesta di un negoziato". Una affermazione che all'inizio è stata favorevole agli aiuti militari all'Ucraina ma, a differenza di altri, il suo era un aiuto derivato non già da pulsioni bellicistiche, ma dalla convinzione di porre un argine all'iniziale asimmetria delle forze in campo". L'altro replica che "la guerra a oltranza è solo nelle teste dei siloviki del Cremlino". Seguendo il dibattito alla Camera sull'Ucraina, si fatica a credere che Giuseppe Conte e Enzo Amendola abbiano fatto parte dello stesso governo, con il secondo ministro del primo. (Cagnone segue a pagina quattro)

EUPORI IL LATO SEXY DELL'UE

S'aggira per l'Europa lo spettro del protezionismo

FLAMMINI E PEDUZZI NELL'INSERTO I

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30

IL GIORNO

GIOVEDÌ 1 dicembre 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Sindaco e curatori: severi criteri scientifici

La Repubblica sociale entra al museo di Salò
L'Anpi: no Predappio bis

Prandelli a pagina 15



Femminicidio a Milano

Mamma di 4 figli uccisa dal marito con 10 coltellate

Palma a pagina 17



Famiglie, arriva la stangata-badanti

Se il governo non interviene, a gennaio scatta l'adeguamento automatico all'inflazione: buste paga più pesanti del 9 per cento
Pochi medici e attese infinite, le regioni chiedono soldi per la Sanità. **Intervista a Renzi** «Dialogo sulla manovra. Il Pd? Il futuro siamo noi» da p. 4 a p. 9

Spesi solo 20 miliardi su 42

L'Italia spreca i soldi del Pnrr

Raffaele Marmo

Le parole del solitamente prudente e stringato ministro Raffaele Fitto bastano e avanzano, per rendersi conto di quello che rischiamo come Paese.

A pagina 7

Morto il leader "capitalista"

Cina a due facce tra Jiang e Xi

Cesare De Carlo

Si può rimpiangere un dittatore? Certamente. La storia ce ne offre un'ampia rassegna perché - come dice un noto proverbio - al peggio non c'è mai fine.

A pagina 10

IL CICLISTA DAVIDE REBELLIN TRAVOLTO MENTRE SI ALLENAVA OLTRE 220 MORTI IN BICI L'ANNO PASSATO, QUASI UNO AL GIORNO



LA STRAGE IGNORATA

A. Costa, Bartolomei
e commento
di Marco Scarponi
alle pagine 2 e 3

Davide Rebellin, morto a 51 anni

DALLE CITTÀ

Milano, a 10 anni dalla tragedia

Ancora assolto passeggero del Suv che investì Savarino «Persa la speranza»

A.Gianni nelle Cronache

Via Vivaio, la decisione

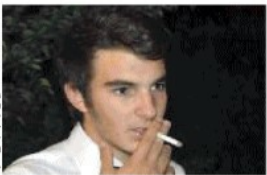
Slitta di nuovo il trasloco in Darsena della scuola media

Ballatore nelle Cronache

Vigevano

Dimissioni di massa dei consiglieri Cade il sindaco

Zanichelli nelle Cronache



Laurea mancata: si schianta in auto

Il figlio e lo strazio di due genitori

Servizio a pagina 13



Von der Leyen: tribunale speciale

Una Norimberga per i russi

Farruggia a pagina 11



L'Ue: no a confezioni monodose

Addio bustine di zucchero

De Franchis a pagina 19

SUSTENIUM PLUS 50+
LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI CON **actiful**

actiful

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO. ACTIFUL® È UN MARCHIO DI BIOACTOR S.R.L. IL LOGO ACTIFUL® È DI PROPRIETÀ DI BIOACTOR S.R.L.



Oggi l'ExtraTerrestre

BIOLOGICO La difesa del suolo non evita soltanto le tragedie causate dall'abusivismo edilizio. Ma tutela anche il cibo dai veleni in agricoltura



Culture

ARTE Il messicano Damián Ortega racconta perché smonta il mondo centrifugando stelle e oggetti

Arianna Di Genova pagina 10



Visioni

FOREVER YOUNG In sala, il nuovo film di Valeria Bruni Tedeschi, l'utopia della giovinezza

Cristina Piccino pagina 14

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

GIOVEDÌ 1 DICEMBRE 2022 - ANNO LII - N° 287

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

INVIO DI ARMI, DOMANDE NECESSARIE

TOMMASO DI FRANCESCO

In un parlamento egemonizzato in chiave bipartisan da forze organiche a quello che Bettini forse definirebbe «estremismo atlantista», le mozioni contrarie all'invio routinario - al seguito delle precedenti decisioni di Draghi e dopo un emendamento che nascondeva la decisione - di nuove armi per la guerra in Ucraina non potevano che essere sconfitte. Fatto singolare, mentre i putiniani veri, i sovranisti e gli iper-nazionalisti strabici che vedono la Nato al posto dell'Ue - si annidano nei banchi della destra e destra estrema che vuole l'invio di armi, il Pd e Az-iv, con astensioni incrociate alla fine sorreggono l'esecutivo Meloni e si oppongono alle coraggiose quanto inascoltate prese di posizione di Verdi-Sinistra italiana, sostenute nel voto in aula anche dal M5s, che insistono sulla sola scelta diplomatica ormai cancellata da tutti a nemmeno un mese dalla grande manifestazione pacifista di Roma del 5 novembre. Poi arriverà un decreto del governo per decidere davvero l'invio di armi, per «equilibrare le forze in campo» dichiara Giorgia Meloni nell'intervista di questi giorni al Corriere. Ma come con la Russia potenza nucleare? Eppure la questione dell'invio di armi a Kiev contro l'aggressione russa, propone ormai dopo più di nove mesi di conflitto sanguinoso, temi ineludibili, domande scomode e irritanti, e un giudizio perlomeno critico. Giaché, ancora una volta, bisogna ricorrere a Bergoglio.

— segue a pagina 3 —

IL M5S VOTA LO STOP PROPOSTO DA FRATOIANNI. VON DER LEYEN: «TRIBUNALE SPECIALE PER PUTIN»

Armi a Kiev: sì di destre, Pd e Azione

La Camera ha approvato ieri le mozioni della maggioranza, del Pd e di Azione che chiedono di proseguire l'aiuto militare all'Ucraina. Bocciate le mozioni di M5S e Sinistra-Verdi. Conte e i suoi deputati hanno votato sì al testo di Fratoianni che chiede lo stop all'invio di armi, mentre

quello del M5S (bocciato dal Pd) si limitava alla necessità di un passaggio parlamentare prima di ogni invio. Dem spaccati sulla risoluzione dei rossoverdi: l'ala sinistra con Elly Schlein non ha partecipato al voto per non dire no al testo degli alleati.

A Bruxelles l'azzardo di von

der Leyen: «Un tribunale speciale per Putin e i ministri». Ma l'idea della presidente della Commissione Ue solleva problemi giuridici e politici. Sul campo di battaglia, bombe sul territorio russo: colpita Kursk, ma nessuna rivendicazione.

CARUGATI, MERLO, ANGIERI ALLE PAGINE 2 E 3

LE CARTUCCE USATE IN PIAZZA IN IRAN Caccia a quei pallini made in Italy

Amnesty e altre sigle del pacifismo italiano hanno scritto ai ministri di esteri, interni e difesa per sapere come sono finite nelle mani dei repressori dell'I-

ran quelle cartucce dell'italo-francese Cheddite che marciavano a sangue i manifestanti senza uccidere. L'inchiesta del manifesto di PASCALE, PAGINA 10

Commesse in un negozio di abbigliamento a Roma foto Roberto Monaldi/LaPresse

Alla camera il governo boccia qualsiasi forma di «reddito minimo orario» nonostante la direttiva Ue. Perfino la Cisl critica: anni di confronto sprecati. Con l'inflazione che galoppa all'11,8%, la più alta d'Europa, tagliati i pochi aumenti automatici per pensioni e contratto badanti

pagina 5



La gabbia salariale

Lele Corvi

FAVORE IL LAVORO
OCCASIONALE PARA I SUOI
FRUTTI



IMBALLAGGI/RIFIUTI Stop Ue alla plastica: soltanto riciclo e riuso



Presentato il nuovo pacchetto di regole sui rifiuti. La parola d'ordine è «prevenzione». Entro il 2040 gli scarti pro-capite in ogni Paese dovranno essere ridotti del 15%. Con risparmi di circa 47,2 miliardi di euro in Europa. Cento euro l'anno per ogni cittadino.

SERENA TARABINI A PAGINA 7

Legge di Bilancio Non si discutono 174 articoli in venti giorni

ROBERTO ROMANO

Le elezioni politiche di autunno avrebbero messo in difficoltà qualsiasi governo, tanto più un governo politico che, per definizione, con la prima Legge di Bilancio vuole imprimere un indirizzo e una strategia chiara e sicura.

— segue a pagina 14 —

LE PROTESTE IN CINA Anche Mao scende in piazza con i giovani



Proteste senza precedenti in tutto il Paese contro il partito di Xi Jinping per le limitazioni estreme della strategia zero Covid. Dalle nuove generazioni lasciate a terra dall'ascensore sociale della crescita aumenta la richiesta di diritti e libertà di espressione. Un problema per Pechino. LAMPERTI, PIERANNI - PAGINE 6, 9

all'interno

Ischia 49% a rischio frana ma fondi inutilizzati

ADRIANA POLLICE

PAGINA 6

Migranti Minniti e Salvini denunciati all'Aja

SERVIZIO

PAGINA 6

Parlamento Bicamerale bloccate, sospetti e rinvii

ANDREA COLOMBO

PAGINA 4



€ 1,20 ANNO CIOCC-N° 331
ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/L. 11/2011

Fondato nel 1892



Giovedì 1 Dicembre 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODOTTO DA "IL MATTINO" - "IL ESPRESSO" E "IL L'ESPRESSO"

L'inchiesta di Torino

**La Juve nella bufera
chiesto il processo
per Agnelli e altri 11**
Repetto e Taormina a pag. 17



**Il campione, il lutto
Ciclismo, il dramma:
Rebellin travolto
e ucciso da un tir**
Angela Pederiva a pag. 17



«Case e strade sugli alvei»

►Tragedia di Casamicciola, denuncia della Corbelli (Autorità di Bacino): modificato il percorso di acqua e fango
Intesa governo-Regione: Legnini commissario anche per le frane. S'indaga sui fondi destinati all'emergenza

La riflessione

**Il caso Ischia
una lezione
per chi spinge
sull'autonomia**

Pietro Spirito

La terribile tragedia di Casamicciola apre molteplici fronti di analisi, anche sul versante dei rapporti tra i poteri pubblici ai diversi livelli istituzionali, centrali e territoriali. Questo tragico accadimento si è verificato nel pieno della discussione sulla autonomia differenziata: questa proposta prova a forzare la mano al regionalismo che oggi ha già spostato il baricentro delle responsabilità in modo sostanziale verso le periferie, svuotando la forza dello Stato.

Proprio per questa ragione può forse valere la pena di riprendere la discussione sulla autonomia differenziata partendo proprio dalle tematiche che emergono dalla luttuosa vicenda di Casamicciola. Nella politica di tutela del territorio, la difesa del suolo e gli interventi per prevenire il rischio idrogeologico costituiscono una emergenza che va affrontata con ancora maggiore lena, considerata anche l'emergenza climatica che avanza rapidamente.

Frammentare le responsabilità sui vari territori non sembra l'approccio vincente, mentre in ogni caso vanno messe a disposizione le risorse indispensabili per passare da una gestione tardiva delle tragedie ad interventi di prevenzione.

Continua a pag. 35



Area a rischio, raddoppiano gli sfollati

Valentino Di Giacomo

Le ricerche, nonostante gli sforzi, neppure ieri hanno avuto l'esito sperato. Ancora quattro dispersi nella tragedia di Casamicciola. Intanto il rischio piogge e la possibilità di nuovi frane fanno aumentare il numero di sfollati.

A pag. 4

Il focus

**Sei Comuni per un'isola
tariffe e servizi, che caos**

Paolo Mainiero a pag. 7

Capone, Del Gaudio, Del Pozzo, Esca e Zivelli
da pag. 2 a 6

La poesia I ragazzi che spalano il fango

C'è sempre un sì e un no che circola nei versi, nella storia, nella nostra testa. I ragazzi che spalano il fango ad Ischia stanno dicendo sì e sono creature piene di futuro, stanno dando ragione a Franco Fortini quando scriveva "gli uomini sono esseri mirabili". Oggi i veri intellettuali sono i generosi, ad Ischia si vede bene chi onora l'umano, chi è nello splendore della compassione. L'utopia non è finita, è in quei secchi che passano di mano in mano.

Franco Arminio

La Manovra

Lavoro, il piano: contributi ridotti per gli under 36

►Spinta per le assunzioni agevolate dei giovani
Pensioni, caccia a 80 milioni per Opzione Donna

C'è un piano del governo per agevolare il lavoro degli under 36: la Manovra prevede un aumento della decontribuzione. Pensioni, caccia ai fondi per le posizioni senza vincoli su disabilità e figli. Opzione donna, servono 80 milioni per l'uscita anticipata di 14mila lavoratrici.

Di Branco e Orsini a pag. 8

Il ministro

**«Meno alunni,
penalizzati
i paesi del Sud»**

Lorena Loiacono a pag. 11

Il provvedimento

**Così la pizza
è napoletana
o fuorilegge**

Luciano Pignataro

Il quinto anniversario del riconoscimento Unesco all'arte del Pizzaiuolo Napoletano comporta una novità prevedibile ma non prevista, con una prescrizione a partire dal prossimo 19 dicembre.

Continua a pag. 34

L'iniziativa

**Non siamo più
un popolo di
sedentari**

Vito Cozzoli*

C'è un denominatore comune di progetti e iniziative di Sport e Salute al Sud, dallo Zen di Palermo a Ponticelli a Napoli, da Monte di Procida a Matera: la passione e l'emozione delle comunità incontrate.

Continua a pag. 34

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI
PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURA!
Prova subito la confezione da 7 misure assortite a soli **3,90€**



Il Messaggero



24h € 1,40* ARNO 144-N° 321
Sped. in A.P. 08.03.2002 con L.452/2004 art.1, D.03.09.01

NAZIONALE



Giovedì 1 Dicembre 2022 • S. Eligio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

In edicola e sul web
MoltoEconomia,
la crisi mondiale
delle criptovalute
agita i mercati
Un inserto di 24 pagine



Polonia e Australia ok
Argentina avanti
anche senza
il rigore di Messi
Servizi nello Sport



Il nuovo album
Pinguini, tattica
anti Fake News
«Normali e veri
come gli 883»
Marzi a pag. 21



Soluzioni mancate
L'origine
dei problemi
e il nostro
qualunque

Paolo Pombeni

Il qualunqueismo è un virus storico che vivacchia, neppure tanto stentatamente, nel corpo della nostra repubblica. È il mito dell' "uomo qualunque" che sarebbe solo vittima dei regimi che si susseguono nel Paese, delle colpe di chi comanda, mentre non poteva far altro che arrangiarsi a sopravvivere nelle varie condizioni che certo non dipendevano da lui.

Per questo il passato è considerato alternativa colpe del diavolo, quando c'era una qualche subcultura religiosa, o del "sistema" quando si è voluto metterla in termini laici. Quel virus provoca epidemie quando ci sono catastrofi rispetto alle quali tutti vogliono sentirsi innocenti. Il caso della tragedia di Ischia è emblematico di una normalità. Si deve trovare un colpevole, anzi moltiplicare un capro espiatorio, per caricarci sopra i peccati collettivi e cavarcela senza pagare pegno. Se più che colpe si cercano cause, si scopre di addentrarsi in un groviglio inestricabile da cui non si sa come uscire.

C'è l'abusivismo edilizio, ma quando questo diventa un fenomeno diffuso che tocca gran parte di un Paese come fai a cancellarlo? C'è l'incultura del territorio, ma se dura da molti decenni come fai a ripristinare in tempi rapidi quel che si è perduto?

Continua a pag. 23

Lavoro, il piano per gli under 36

► Manovra, potenziata la decontribuzione per spingere le assunzioni agevolate dei giovani
Opzione Donna, si cercano 80 milioni per consentire l'uscita di altre 14 mila lavoratrici

ROMA Un piano per il lavoro degli under 36. La Manovra prevede un aumento della decontribuzione. Opzione donna, si vuole ampliare la platea.

Di Branco e Orsini a pag. 2

Per una badante fino a + 2000 euro l'anno

Colf, a gennaio stipendi su del 9% arriva la stangata per le famiglie

ROMA Fino a duemila euro annui in più per una badante. Nel 2023 l'inflazione rischia di costare molto caro alle famiglie con colf e altri lavoratori domestici sul proprio



libro paga. A gennaio, infatti, scatteranno gli aggiornamenti automatici delle retribuzioni: stipendi su del 9%, cioè fino a 2 mila euro in più l'anno. Bisozzi a pag. 6

Nord Europa favorito

La stretta della Ue sugli imballaggi penalizza l'Italia

BRUXELLES Imballaggi, anno zero. La Commissione europea ha presentato ieri un giro di vite sul packaging. Una stretta che mette in ginocchio l'Italia. Rosana a pag. 7

L'intervista Il ministro vede Gualtieri il 6

Salvini: «Modello Genova in campo per la corsa di Roma a Expo 2030»

Francesco Malfetano

«Una Capitale deve vivere di grandi eventi internazionali». E, per questo, guardando oltre il Giubileo



del 2025, il governo punterà forte su Roma per l'Expo del 2030, applicando il «modello Genova». Lo dice il ministro Salvini, che vedrà il sindaco Gualtieri il 6. A pag. 3

Il campione (51 anni) travolto in bici da un Tir che non si è fermato



L'ultimo chilometro di Rebellin

Davide Rebellin, 51 anni. Nel cerchio la bici del campione travolto da un tir. Servizi a pag. 10

Agnelli e il caso Juve verso il processo «È come Calciopoli»

► Intercezioni chiave nelle carte dell'inchiesta: «Se scriviamo 4 o 10 milioni non ci fanno niente»

TORINO La Juventus è di nuovo nel gual. Si va verso il processo per il presidente dimissionario Andrea Agnelli. Nelle carte dell'inchiesta i timori di un dirigente: «Questa storia è come quella di Calciopoli». Le intercettazioni chiave che ingualano la società bianconera sono nelle carte del caso bilanci: «Se scriviamo 4 o 10 milioni non ci possono fare nulla». Elkann intanto blinda il club.

Di Corrado, Mauro e Morretti a pag. 11

Il sistema drogato e le squadre che non «pagano» mai

Guido Boffo

Sono trascorsi 16 anni da Calciopoli e la Juventus si trova al centro di una nuova inchiesta che, per stessa ammissione di un dirigente (...)

Continua a pag. 23

Uso in aumento

Allarme dei medici
«Troppa melatonina ai bimbi insonni»

ROMA Accudire i bambini, per i genitori alle prime armi, non è mai semplice. Soprattutto la sera. In Gran Bretagna la soluzione prescelta per addormentare il pupo è ricaduta sui farmaci: secondo i dati del sistema sanitario britannico negli ultimi sette anni è quasi triplicato il numero dei minori ai quali è stata somministrata la melatonina per far conciliare il sonno, e di conseguenza permettere ai genitori di riposare. In Italia dati molto più contenuti.

Melina a pag. 13

SUSTENIUM PLUS 50+
FORMULAZIONE SPECIFICA PER ADULTI 50+
LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI CON actiful.

Il Segno di LUCA

CANCRO, UN CADS DIVERTENTE

La tua amata Luna oggi è al centro di una configurazione che esalta le contraddizioni di questo momento, ingigantendole anche un po'. È una giornata scoppiante, particolarmente vivace e piena di contraddizioni. Ci sono opportunità molto interessanti nel lavoro ma niente è semplice. Dovrai muoverti in un groviglio di contrasti che non è possibile dirimere. Accetta la confusione e trova il modo di renderla divertente.

MANTRA DEL GIORNO
Col tono delle parole, trasmetto le mie tensioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tasse e altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province 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 € 1,50. nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Studio € 1,50. I Grandi Giornali di Roma Antica - vol. 5 • € 7,80 (solo Lazio)

il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 1 dicembre 2022
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Reportage e interviste dall'Emilia-Romagna

**Si accendono le luci
Coreografie di Natale
ai tempi del caro bollette**

De Cupertino alle pagine 16 e 17



Bologna, sconta l'ergastolo

**Commercialista
e killer: «Il caso
è da riaprire»**

Tempera a pagina 15



Famiglie, arriva la stangata-badanti

Se il governo non interviene, a gennaio scatta l'adeguamento automatico all'inflazione: buste paga più pesanti del 9 per cento
Pochi medici e attese infinite, le regioni chiedono soldi per la Sanità. **Intervista a Renzi** «Dialogo sulla manovra. Il Pd? Il futuro siamo noi» da p. 4 a p. 9

Spesi solo 20 miliardi su 42

**L'Italia spreca
i soldi del Pnrr**

Raffaele Marmo

Le parole del solitamente prudente e stringato ministro Raffaele Fitto bastano e avanzano, per rendersi conto di quello che rischiamo come Paese.

A pagina 7

Morto il leader "capitalista"

**Cina a due facce
tra Jiang e Xi**

Cesare De Carlo

Si può rimpiangere un dittatore? Certamente. La storia ce ne offre un'ampia rassegna perché - come dice un noto proverbio - al peggio non c'è mai fine.

A pagina 10

**IL CICLISTA DAVIDE REBELLIN TRAVOLTO MENTRE SI ALLENAVA
OLTRE 220 MORTI IN BICI L'ANNO PASSATO, QUASI UNO AL GIORNO**



**LA STRAGE
IGNORATA**

A. Costa, Bartolomei
e commento
di Marco Scarponi
alle pagine 2 e 3

Davide
Rebellin,
morto
a 51 anni

DALLE CITTÀ

Bologna, ennesimo incidente

**Ancora sangue
sulle strade
Muore a 54 anni
sotto un tir**

Orsi e Trombetta in Cronaca

Bologna, venti istituti sotto la lente

**Scuole paritarie,
accertamenti Imu
per un milione**

Carbutti in Cronaca

Bologna, premiazioni con Zuppi

**'Vota il tuo presepe'
L'iniziativa torna
tra le novità**

Selleri in Cronaca



Laurea mancata: si schianta in auto

**Il figlio e lo strazio
di due genitori**

Servizio a pagina 13



Von der Leyen: tribunale speciale

**Una Norimberga
per i russi**

Farruggia a pagina 11



L'Ue: no a confezioni monodose

**Addio bustine
di zucchero**

De Franchis a pagina 19

**SUSTENIUM
PLUS 50+**
LA TUA ENERGIA
FISICA E MENTALE
DOPO I 50 ANNI
CON
actiful

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO. ACTIFUL® È UN MARCHIO DI BIOACTOR S.R.L. IL LOGO ACTIFUL® È DI PROPRIETÀ DI BIOACTOR S.R.L.

AUTOURTITI

Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

GIOVEDÌ 1 DICEMBRE 2022

IL SECOLO XIX

**ORARIO
CONTINUATO**
INTERVENTI
SERVIZIO SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

1,50€ con Green&Blue - Anno CXXXV - NUMERO 285, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

NUOVO PIANO IDROGEOLOGICO
Liguria, regole più chiare
per gestire il rischio frane

ALESSANDRA ROSSI / PAGINA 9


CHOC NEL MONDO DEL CICLISMO
Rebellin muore in bici
falcitato da un Tir pirata

LAURA BERLINGHERI E DAVIDE CASSANI / PAGINA 12


IL COMICO DAL BURGHY AL DRIVE IN
Braschi: «Così il paninaro
riuscì a svoltarmi la vita»

DARIO FRECCERO / PAGINA 14



L'ALFABETO DEL FUTURO A TORINO

**Messina: «Italia
solida e dinamica
Ma i poveri
vanno aiutati»**


«La priorità di chiunque abbia una visione e una responsabilità sociale deve essere aiutare i poveri e tutti coloro che stanno pagando il prezzo più alto della crisi: vale per il governo e i parlamentari; vale per le aziende che stanno facendo utili e devono dare più soldi ai lavoratori, come abbiamo fatto noi stanziando 75 milioni di euro per bonus ai dipendenti». Carlo Messina, ad di Intesa San Paolo, nel dialogo con Massimo Giannini, direttore de La Stampa, che lo ha intervistato nella tappa finale dell'Alfabeto del Futuro di Gnn, a Torino, è ottimista sul futuro dell'Italia, la vede solida, piena di aziende dinamiche e competitive, ricca dei risparmi delle famiglie, guidata da un governo «che non è certo peggiore degli altri Paesi europei».

GABRIELE DE STEFANI / PAGINE 2 E 3

IL CASO

Serena Riformato

**Il salario minimo
cancellato alla Camera
Opposizioni battute**

L'ARTICOLO / PAGINA 5



NUOVE ARMI

GENOVA, SI ACCELERA IN PORTO PER ELIMINARE 600 MILA METRI QUADRI DI MATERIALE DAI FONDALI


Dragaggi sprint per le maxi navi

Una delle draghe in azione nel porto di Genova, per accogliere Europa, il colosso da crociera Msc. ALBERTO QUARATI / PAGINA 16

INDAGATI 13 MINORI, 1 È DI SANREMO


**Genova, chat
filonazista
Arrestati
tre ventunenni**

Due ventunenni genovesi sono stati arrestati ieri dalla polizia: Enrico Maddaloni e Maxim Bichsecchi sono gli amministratori, secondo la Direzione Distrettuale Antimafia, del gruppo Telegram Blocco Est Europa, chat usata per scambiarsi centinaia di immagini e video di uccisioni, sevizie e violenze. Materiale condiviso dai 130 membri del gruppo, uniti soprattutto da ideali filonazisti. E dalla pedofilia, definita «etica e doverosa». Ai domiciliari un altro ventunenne: Luca Leuzzi, nato a Cuneo ma residente in provincia di Salerno. Indagati pure tre quindicenni residenti a Torino, Lanciano e Sanremo.

DANIELA ANNA / PAGINA 13

L'ESPERTO DI SICURIZZA

Marco Menduni

**«Anche i gruppi piccoli
sono molto pericolosi
Guardia sempre alta»**


«Bisogna tenere la guardia altissima. La storia recente insegna in tutto il mondo che dalla radicalizzazione di individui e piccoli gruppi derivano gravissimi pericoli». È l'ammonimento lanciato da Matteo Pugliese, Genovese, ricercatore dell'Università di Barcellona, vive tra Roma e la città catalana. È esperto di sicurezza nazionale ed estremismo. All'Osce si è occupato di prevenzione della radicalizzazione giovanile. L'ARTICOLO / PAGINA 13

IL NO DEGLI OPERATORI GENOVESI AL PROGETTO DI PIANO E DEL COMUNE: «PASSEGGIATA PERICOLOSA, MEGLIO UNA PASSERELLA»

Confindustria attacca «Tutelare le Riparazioni»

Ma il sindaco Bucci tira dritto: «Convinceremo con il dialogo i contrari»

Confindustria Genova dice no alla passeggiata prevista nel progetto di Renzo Piano per il waterfront di Levante. Contesta l'annuncio dell'apertura della viabilità portuale ai pedoni - anche solo di domenica - primo passo del collegamento tra le aree della Fiera e del Porto Antico, ora separati dai cantieri navali e dalle altre attività industriali del porto. Paolo

Capobianco, presidente della sezione industria cantieristica di Confindustria attacca: «Quella passeggiata è pericolosa, meglio una passerella sopraelevata». Il sindaco di Genova Marco Bucci non si mostra preoccupato dalla dura presa di posizione di Confindustria: «Sono contrari? Ci parleremo e li convinceremo».

COLUCCIA E GALLOTTI / PAGINE 6-7

SONNINO, VICE DG BPER

Gilda Ferrari

**«Pensioni accreditate
per i clienti Carige
Code in diminuzione»**

L'INTERVISTA / PAGINA 18

BUONGIORNO

Ieri sul Messaggero c'era una delizia di articolo di Raffaella Troili sugli Open Day, le visite alle scuole cui i genitori si applicano col sussiego di un generale prussiano all'ispezione del campo di battaglia. Si tratta infatti di scegliere le medie o le superiori dove i figli forgeranno il loro futuro, roba da non prendere sotto gamba perché l'ultimo dettaglio li indirizzerà all'Ucciarone oppure al Nobel per la Pace. Faccio tanto lo spiritoso ma anche io ho avuto i miei Open Day, vergognandomi della superficialità di cui ero armato, mentre miei omologhi calcolavano con gli algoritmi la combinazione perfetta fra piano di studi/distanza da casa/tasso di criminalità degli ex studenti. Intanto che perlustravamo l'istituto, e ci mostravano con tanto da piazzisti armadietti, aule, palestre, noi annuivamo gravi,

ma c'era sempre qualcuno al quale non la si faceva, molto critico e ad alta voce sulla dimensione delle lavagne. Il mio momento preferito, diciamo così, era la grande riunione in cui il o la preside con le o gli insegnanti, schieratissimi, ci illustravano le innumerevoli e riconosciute virtù della scuola, finché non si finiva a dibattere dell'orario. E un giorno, per dimostrarmi responsabile, mi informai sulle ore dedicate all'inglese. Tre a settimana, mi fu risposto, ma in quanto materia secondaria si possono ridurre a due. A «materia secondaria» ebbi un infarto, ma feci in tempo a sentire quello a fianco a me proporre un'ora in meno di inglese per impegnarla in «educazione alla legalità». Proposta accolta con diffusa eccitazione. Poi diciamo dei governi se siamo sempre gli ultimi in Europa. —

Open Day | MATTIA FELTRI

**STUDIO DENTISTICO
FASSIO**
**SCEGLI IL DENTISTA CHE VUOI... MA
UN PREVENTIVO ACCURATO
FALLO ANCHE DA NOI!**

 Genova C.so Europa, 145/3
Tel. 010 355 811 - 339 7524875
www.studiodentisticofassio.it
**STUDIO DENTISTICO
FASSIO**
**UNA PASSIONE COSÌ FORTE
CHE NON VUOLE FERMARSI!**

 Genova C.so Europa, 145/3
Tel. 010 355 811 - 339 7524875
www.studiodentisticofassio.it



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Bollette, assemblee,
spese e supebonus:
tutte le regole
per il condominio



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano

Domani con Il Sole
Dalla flat tax
alle sanatorie:
le novità fiscali
della manovra 2023



— Un inserto di
quattro pagine
nel quotidiano

PROMOMEDIA
Target Centrato
Sempre!

www.promomedia.net

FTSE MIB 24610,29 +0,59% | SPREAD BUND 10Y 194,30 +3,80 | BRENT DTD 86,82 +2,21% | NATURAL GAS DUTCH 145,00 +8,37% | Indici & Numeri → p. 43-47

Prezzi dell'Eurozona in frenata

Il quadro dei rincari

Primo rallentamento
per i Paesi europei
dopo 17 mesi di rialzi

In novembre l'inflazione
è scesa a quota 10%
dal 10,6% di ottobre

Frena per la prima volta da 17 mesi l'inflazione nell'Eurozona. E frena più del previsto: secondo le stime preliminari di Eurostat, a novembre i prezzi al consumo sono cresciuti del 10,1% su base annua, ancora un robusto aumento a due cifre, dunque, ma in frenata rispetto al 10,6% di ottobre e ben al di sotto delle aspettative degli economisti (10,4%). È troppo presto per dire che il peggio è alle spalle, poiché gran parte del rallentamento si spiega con la moderazione dei prezzi dell'energia, saliti del 34,9%, rispetto al 41,5% di ottobre. Stabili i servizi, in aumento del 4,2% (dal 4,3% di ottobre). Le altre componenti hanno invece continuato la corsa, in particolare gli alimentari. **Gianluca Di Donfrancesco** — a pag. 2

I DATI EUROSTAT

Ma in Italia
l'inflazione
morde ancora
per il caro bollette

Luca Orlando — a pag. 2

LA CRESCITA

I consumi
delle famiglie
spingono il Pil
del terzo trimestre

Carlo Marroni — a pag. 3

+0,5%

NEL III TRIMESTRE
il prodotto interno lordo in
Italia è cresciuto dello 0,5%
rispetto al trimestre preceden-
te e del 2,6% sullo stesso
trimestre di un anno prima

L'ANALISI

I SEGNA-
LI POSITIVI
NON FERMANO
FRANCOFORTE

di **Sergio De Nardis**
— a pag. 3



Connubio per fare innovazione. Sono infinite le soluzioni in cui la parte meccanica è assistita dall'elettronica. Nello foto, un macchinario per il taglio laser dei metalli

INDUSTRIA E INNOVAZIONE
La meccatronica
allarga l'orizzonte
e traina l'export
del made in Italy

Riccardo Oldani — a pag. 27
Nova 24 — a pag. 27 e 28

L'INDICAZIONE FED

Powell apre
a una frenata
sul rialzo tassi
Corre il Nasdaq

Marco Valsania — a pag. 5



Alla guida
della Fed.
Jerome Powell

MERCATI

Le Borse verso
una svolta:
sui listini
due mesi d'oro

Cellino — a pag. 5

**Imballaggi, l'Europa vara
la stretta ma per le aziende
la proposta è insostenibile**

Regolamenti Ue

«Il riutilizzo non è in competizione
con il riciclo». Così il vicepresidente
con delega al Green Deal della Com-
missione Ue Timmermans presen-
tando la proposta di regolamento per
imballaggi e rifiuti da imballaggio. Al-
larme Confindustria: «Proposta non
sostenibile». **Deganello** — a pag. 10

NEI PRIMI 9 MESI 2022

Energia,
11 miliardi
di extra utili
concentrati solo
sui petrolieri

Jacopo Gilierto — a pag. 19

**Niente rete unica, niente
Opa su Telecom: il Governo
azzerà il dossier tlc**

Telecomunicazioni

Toni e parole tutt'altro che
concilianti. Dal palco del 5G Italy le di-
chiarazioni di Alessio Butti, sottose-
gretario alla Presidenza del Consi-
glio con delega all'innovazione tec-
nologica ha allontanato i piani di
vendita delle rete unica e di un'Opa
di Cdp su Tim. **Biondi** — a pag. 29

CALCIO E BUSINESS

Juventus, Exor
esclude l'aumento
di capitale:
«La società
non ne ha bisogno»

Stefania Arcudi — a pag. 31

PANORAMA

IL FRONTE CON L'EUROPA

**Alla Camera
la maggioranza
blinda il no
al fondo salva Stati**

Passa alla Camera con 154 voti
favorevoli e 138 contrari la mo-
zione della maggioranza che
impegna il Governo a non ratifi-
care il trattato sul Meccanismo
europeo di stabilità (Mes), il
fondo salva-Stati dell'Unione
europea. L'Italia, prima di pro-
nunciarsi sulla riforma del Mes,
aspetta di conoscere la pronun-
cia della Corte costituzionale
tedesca e la riforma del patto di
stabilità europeo. — a pag. 6

MANOVRA

**Welfare, il conto
da pagare
è a carico
del ceto medio**

Marco Mobili
e **Giovanni Parente** — a pag. 7

OSSERVATORIO PNRR

**Salvini: modifiche al Piano
solo sui tempi e sui costi**

«Occorre rivedere tempi e
prezzi». Matteo Salvini chiarisce
la sua linea sul Pnrr, che non
coincide con quella di Meloni e
Fitto, orientati allo stralcio delle
opere in ritardo. — a pag. 8

LA SCELTA DEL GOVERNO

**Di rave, sanzione a sei anni
ma salve le manifestazioni**

Il Governo corregge il decreto
legge sul rave. Salvo le
manifestazioni. Sotto tiro
restano gli organizzatori, ma non
i partecipanti. La pena massima
resta a sei anni. — a pag. 11

FINANZA PUBBLICA

**DAL GOVERNO
UNA MANOVRA
NON PROPRIO
ESPANSIVA**

di **Gustavo Piga** — a pagina 16

LA PROPOSTA DELLA UE

**Ucraina, tribunale speciale
sui crimini di guerra russi**

La Commissione europea vuole
promuovere la nascita di un
tribunale penale internazionale
dedicato ai crimini commessi
dalla Russia nella sua guerra
contro Kiev. — a pagina 13

Nordovest

**Domani. Nelle edicole di
Val d'Aosta, Piemonte e Liguria**

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri la promo Natale. Per info:
ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

GIUDICI CONTRO MEF

**Scuole paritarie,
la Cassazione:
stop alle esenzioni
Imu automatiche**

Il livello delle tariffe di una
scuola paritaria non può
determinare in automatico
l'esenzione Imu, a differenza di
quanto sostenuto dal Mef nelle
istruzioni alla dichiarazione. La
Cassazione riapre la
controversia eterna sull'Imu
delle oltre 12mila scuole private,
e chiede una valutazione caso
per caso del diritto all'esenzione.
Mirto, Trovati — a pag. 40

**SUSTENIUM
PLUS 50+**
FORMULAZIONE SPECIFICA
PER ADULTI 50+
CON COMBINAZIONE
EQUILIBRATA

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

**LA TUA ENERGIA
FISICA E MENTALE
DOPO I 50 ANNI
CON
actiful**

GLI INTERSANGUORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA. SOSTITUIVILI CON UNO STILE DI VITA SANI. ACTIFUL® È UN MARCHIO DI BRANCO B. E. IL LORO ACTIFUL® È DI PROPRIETÀ DI BRANCO B. E.



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 1 dicembre 2022
Anno LXXVIII - Numero 331 - € 1,20
San Naum, profeta

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.48) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Giochi 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 0281-6990

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

I TAGLI DELLA DISCORDIA

In tilt il Parlamento «ridotto»

Monte stipendi meno oneroso
ma aumentano gli esborsi
per energia e pensioni

Alla fine il risparmio è zero
e con pochi onorevoli
i lavori finiscono nel caos

Borghi (Lega) e le commissioni
«È uno slalom continuo
complicato fare il senatore»

Santa Palomba Termovalorizzatore Pronta la gara

Quattro candidati
per la realizzazione
dell'inceneritore

Valente a pagina 16

Sciopero Domani città paralizzata

Fermi mezzi pubblici
scuole e Ama
Previsti grandi disagi

Mariani a pagina 18

Mobilità

Da oggi taxi e Ncc scontati

Parte il piano di Natale
Sulla rete bus e metro
si viaggia 4 giorni gratis

a pagina 19

Umberto I

Crolla galleria al policlinico

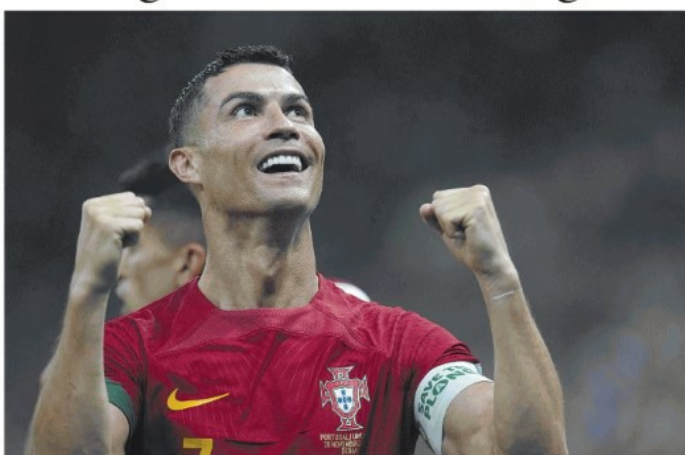
Cede l'intonaco
del tunnel tra 2 reparti
L'area è stata chiusa



Sbraga a pagina 16

Offerta monstre dell'Al-Nassr dopo l'addio al Manchester

Cristiano Ronaldo principe d'Arabia Guadagnerà 500mila euro al giorno



Schito a pagina 27

Tra un mese l'approvazione del bilancio comunale ma i conti non tornano

A Roma «buco» da 400 milioni

L'ex ciclista azzurro si allenava in bici

Tragedia Rebellin Muore travolto da un tir

Vitta a pagina 29

... A un mese dall'approvazione del bilancio di previsione 2023, Roma scopre di avere un buco di 400 milioni di euro. Colpa della sentenza con la quale, a metà ottobre, la Corte Costituzionale ha allargato l'esenzione Imu alla seconda casa del nucleo familiare, nel caso in cui questa sia la residenza di uno dei due coniugi. L'altra metà è per un contenzioso tra il Comune e i dipendenti.

Sonnino a pagina 17

... Mentre la Camera approva la prima parte del nuovo regolamento per adeguarsi al taglio degli eletti, dal senatore leghista Claudio Borghi arriva l'allarme sui lavori al Senato: «Slalom tra le varie commissioni, nessuna possibilità di esaminare i provvedimenti, così il nostro lavoro viene svlto». E oltre ad aver complicato la vita degli eletti, la riforma non ha portato i risparmi sperati: gli stipendi in meno sono stati compensati dal boom delle spese per energia e pensioni. Il risultato? I bilanci 2022/2024 identici a quelli «pre-riforma».

De Leo e Solimene alle pagine 2 e 3

Scioglimento del consorzio

Il Ministero chiude le coop dei Soumahoro

Martini a pagina 6

Oggi parte l'iter alla Camera

Manovra sotto l'albero In Aula il 20 dicembre

Carta a pagina 5

Camera di Commercio

Il presidente Tagliavanti «Uno status speciale per la Capitale»



Benedetto e Caleri alle pagine 8 e 9

COMMENTI

- **USA**
Enri ti presento Elly
è il nuovo film
della Sinistra
- **MAZZONI**
Alle Province
serve una riforma
per uscire dal limbo
- **GIACOBINO**
La crisi dei Toti
e il mattone di Conti

a pagina 13



Il posto migliore dove trovare casa



Massimiliano Zannone

Acquistiamo direttamente terreni edificabili

Via Mura dei Francesi 122 D/E
Ciampino (RM)
Tel. 06 79350776
Cell. 328 4050557
info@stileconsulting.eu
www.stileconsulting.eu

Il diario

di Maurizio Costanzo



Che bella storia. A Firenze una donna morta a 100 anni ha donato i suoi organi e, il suo fegato è stato trapiantato in una persona in lista d'attesa. È sicuramente la donatrice più anziana del mondo. La testimonianza significa che non c'è età per la generosità e sono certo che chi ha ricevuto il fegato della centenaria ci sta convivendo al meglio. Ogni tanto bisogna riparlare della donazione organi perché è un istituto importantissimo e di grande utilità per i malati.



a pag. 34

EMENDAMENTO

Il giro di vite sui rave party non colpirà le manifestazioni di piazza né le occupazioni studentesche

Cerisano a pag. 25

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Fisco - Crediti d'imposta energia, la circolare dell'Agenzia delle entrate

Manovra 2023 - Il testo del ddl depositato in Parlamento

Processo - Udienze in presenza, il documento dell'Osservatorio sulla giustizia civile di Milano

**I giovani Pd si ribellano: vogliono contare di più
Nel comitato costituente 87 esperti sopra i 40 anni**
Carlo Valentini a pag. 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Arruolati contro l'evasione

Per contrastare le frodi fiscali la legge di bilancio autorizza l'Agenzia delle entrate, nei prossimi due anni, a fare 3.900 assunzioni con contratto a tempo indeterminato

Ichino: la riforma del Rdc è necessaria Correttivi 2023 rudimentali, ma assennati



La riforma del Reddito di cittadinanza si è resa necessaria. Pietro Ichino, giurista della Università statale di Milano, considero il padre del Jobs act, un passato in politica nel Pd, analizza con ItaliaOggi cosa non ha funzionato e sottolinea: «I correttivi previsti nel disegno di legge finanziaria del nuovo governo per il 2023 sono un po' rudimentali, ma tutto sommato ragionevoli. L'idea di condizionare il sussidio alla frequenza di un corso di formazione mirato a uno sbocco occupazionale esistente è giusta. Quanto alla riforma annunciata, la valuteremo quando se ne conosceranno i contenuti. Ma la mia previsione è che questa misura non verrà affatto soppressa».

Ricciardi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

Il mondo che sembrava essersi pacificato con il Covid si è rimesso in moto. Le scosse (alle volte solo rumorose ma altre volte anche violente) si percepiscono anche in paesi dove, grazie alla censura e al controllo ferreo della popolazione, si poteva ritenere che le manifestazioni di protesta fossero difficili se non impossibili. A parte la Russia e l'Ucraina che sono protagoniste di una guerra senza esclusione di colpi e che non si sa come possa finire, la fibrillazione riguarda anche l'Iran dove i Mullah sono tenuti sulla graticola, non solo dai giovani manifestanti ma anche (un vero errore per i turbantoni) dalle giovani antagoniste che sono addirittura più numerose e determinate dei loro coetanei maschi. In Cina si organizzano e sordano in piazza coloro che non ne possono più del lockdown che sembra non aver mai fine. Intanto dalla Corea del Nord il giovane dittatore obo, Kim Jong-un, spara senza limitazioni i suoi missili come se fossero dei mortaretti di Piedigrotta a Capodanno.

G3 SOFTWARE
L'evoluzione semplice

GESTIRE LE FATTURE DEI CLIENTI SENZA FATICA? È POSSIBILE!

UN AMBIENTE WEB PER OGNI CLIENTE

Attivi uno spazio online per ciascun cliente del tuo Studio (Azienda, Professionista, Forfettario...)

COLLABORAZIONE E AUTONOMIA

Gli utenti sono sempre collegati in tempo reale con te e lavorano in autonomia (fatture, preventivi, ddt...)

TUTTO A PORTATA DI MANO

Hai anche un CRM per organizzare appuntamenti e progetti e una Documentale per scambiare file

CONTABILITÀ VELOCE

Ricevi i loro documenti in automatico, li contabilizzi in prima nota con un click e alimenti bilanci e fiscali

25 fatture gratuite per ogni tuo cliente

SCOPRI IL NOSTRO SOFTWARE DI FATTURAZIONE

www.softwaregb.it - 06 97626328 - info@gbsoftware.it

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

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 1 dicembre 2022
1,70 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Toscana, il territorio fragile

**Leggi, cura dei fiumi e prevenzione
priorità della Regione**

Costa a pagina 15



La corsa alla segreteria

**Pd, Bonaccini
Nardella
Strada tracciata**

Caroppo a pagina 8



Famiglie, arriva la stangata-badanti

Se il governo non interviene, a gennaio scatta l'adeguamento automatico all'inflazione: buste paga più pesanti del 9 per cento. Pochi medici e attese infinite, le regioni chiedono soldi per la Sanità. **Intervista a Renzi** «Dialogo sulla manovra. Il Pd? Il futuro siamo noi» da p. 4 a p. 9

Spesi solo 20 miliardi su 42

**L'Italia spreca
i soldi del Pnrr**

Raffaele Marmo

Le parole del solitamente prudente e stringato ministro Raffaele Fitto bastano e avanzano, per rendersi conto di quello che rischiamo come Paese.

A pagina 7

Morto il leader "capitalista"

**Cina a due facce
tra Jiang e Xi**

Cesare De Carlo

Si può rimpiangere un dittatore? Certamente. La storia ce ne offre un'ampia rassegna perché - come dice un noto proverbio - al peggio non c'è mai fine.

A pagina 10

**IL CICLISTA DAVIDE REBELLIN TRAVOLTO MENTRE SI ALLENAVA
OLTRE 220 MORTI IN BICI L'ANNO PASSATO, QUASI UNO AL GIORNO**



**LA STRAGE
IGNORATA**

A. Costa, Bartolomei
e commento
di Marco Scarponi
alle pagine 2 e 3

Davide
Rebellin,
morto
a 51 anni

DALLE CITTÀ

Firenze

**Troppi incidenti
Ma i morti
in città
sono in calo**

Nathan in Cronaca

Firenze

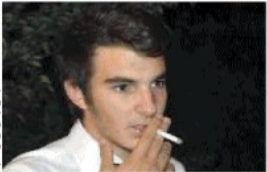
**Gkn, doppio appello
di Giani e Nardella
«Siate ragionevoli»**

Berti in Cronaca

Firenze

**Caccia al bimbo
sbucato dai filmini
degli anni '60**

Baldi in Cronaca



Laurea mancata: si schianta in auto

**Il figlio e lo strazio
di due genitori**

Servizio a pagina 13



Von der Leyen: tribunale speciale

**Una Norimberga
per i russi**

Farruggia a pagina 11



L'Ue: no a confezioni monodose

**Addio bustine
di zucchero**

De Franchis a pagina 19

**SUSTENIUM
PLUS 50+**
LA TUA ENERGIA
FISICA E MENTALE
DOPO I 50 ANNI
CON
actiful

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO. ACTIFUL® È UN MARCHIO DI BIOACTOR S.R.L. IL LOGO ACTIFUL® È DI PROPRIETÀ DI BIOACTOR S.R.L.



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 47 - N° 283

Giovedì 1 dicembre 2022

Oggi con Green & Blue

In Italia € 1,70

I SISTEMI CONTRAEREI ALL'UCRAINA

Scudo italiano per Kiev

Nel prossimo invio di armi prevista la consegna dei missili terra-aria Aspide per proteggere le città dagli attacchi russi. Alla Camera il sì agli aiuti militari unisce destra, Pd e Terzo polo. No di Verdi-SI e M5s. Conte: "Governo guerrafondaio"

Hacker bloccano i siti del Vaticano dopo le critiche del Papa a Mosca

Il retroscena

Meloni tiene a bada gli alleati filo-Putin

di Tommaso Ciriaco

Questo pomeriggio, in Consiglio dei ministri, il governo di Giorgia Meloni approverà il decreto che garantisce copertura legale a tutti gli invii di armi a favore dell'Ucraina per l'intero 2023. È la precondizione per dare il via libera - tra fine dicembre e inizio gennaio - al sesto decreto interministeriale con nuove forniture militari a Kiev. Lo farà ignorando i tentativi di Matteo Salvini e Silvio Berlusconi di sgambettare, rallentare, annacquare l'operazione. Nel testo, che non può essere al momento reso pubblico perché secretato come i precedenti cinque pacchetti, sarà prevista anche - salvo inconvenienti tecnici dell'ultimo minuto - la spedizione dei missili Aspide. **● a pagina 3**

Il punto

Copasir e Vigilanza il gioco delle sedie

di Stefano Folli
● a pagina 31

ROMA - La Camera ha approvato la mozione del centrodestra che impegna il governo a spedire armi alla resistenza di Kiev per tutto il 2023. Il sì alle armi unisce destra, Pd e Terzo polo. Nel prossimo invio previsti i missili terra-aria Aspide. Intanto, dopo le critiche del Papa alla Russia, il sito del Vaticano viene hackerato. **di Colarusso e De Cicco ● alle pagine 2 e 3**

Siria

Ucciso il califfo a capo dell'Isis

di Daniele Raineri
● alle pagine 14 e 15

Cina

La morte di Zemin alimenta le proteste

dal nostro corrispondente Gianluca Modolo ● a pagina 17

Il campione travolto da un Tir



▲ L'incidente La bicicletta di Davide Rebellin dopo lo scontro di ieri a Montebello Vicentino

L'ultima corsa di Davide Rebellin

di Cosimo Cito e Alessandra Zinitti ● alle pagine 20 e 21

Inchiesta sulla Sanità

"Noi pazienti prigionieri delle liste di attesa"

di Bocci, Bompani, Dazzi, Del Bello, Di Raimondo, Landoni, Pistilli, Portolano, Rocci e Spica ● alle pagine 6 e 7



Il diritto negato alla salute

di Daniela Minerva

Esiste ancora il Servizio sanitario nazionale? Con i cittadini costretti a pagare di tasca propria visite ed esami necessari, magari richiesti di gran carriera da un oncologo, da un neurologo che ha accertato una patologia in atto; se la differenza tra la vita e la morte, tra lo star bene e il soffrire è la disponibilità economica, come ha raccontato Repubblica ieri, possiamo ancora parlare di un servizio gratuito e universale? **● a pagina 31**

PAURA DI SOFFIARTI IL NASO?

LETI balm REPAIR

FORMULA SPECIFICA PER NASO E LABBRA

LETI SELLA www.sellafarmaceutici.it

2-0 alla Polonia

L'Argentina ritrova se stessa e passa agli ottavi

di Emanuela Audisio ● a pagina 42

Domani Il Venerdì

Quanto è agra la vita degli scrittori

il venerdì

LA VITA-AGRA DEGLI SCRITTORI

Parla la madre

"Il mio Riccardo morto per una bugia sulla laurea"

di Enrico Ferro ● a pagina 25

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. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 7/2/2004 - 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 € 3,30 - Croazia HR 22 / € 2,92 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00 - Portogallo € 4,50

N2

IL PERSONAGGIO

Il mouse sparito, i dubbi Onu non chiudete il caso Paciolla

LUTIGI MANCONI - PAGINA 18

IL RICORDO

Il mio amico-campione Rebellin portato via da un camion pirata

DAVIDE CASSANI - PAGINA 17

LO SPORT

Juve, c'è voglia di Del Piero Mondiali, avanti con Messi

BARILLA, BUCCHERI, LEGATO, ODDENINO, ZONCA - PAGINE 32-37



LA STAMPA

GIOVEDÌ 1 DICEMBRE 2022



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € CON GREEN & BLUE II ANNO 156 II N. 331 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

MANOVRA, OPZIONE DONNA CAMBIA ANCORA. SIMOBILITANO I SINDACATI. L'INFLAZIONE CALA IN EUROPA MA NON IN ITALIA

“Il governo non tocchi il Reddito”

Intervista a Messina, ad di Intesa: “Priorità ai poveri. Investire in titoli di Stato i capitali che rientrano”

LA POLITICA

Nuove armi all'Ucraina maggioranza compatta l'opposizione va in pezzi

NICCOLÒ CARRATELLI

L'Italia continuerà a inviare armi in Ucraina anche nel 2023. Oggi è atteso in Cdm il decreto ad hoc. - PAGINA 10 SIMONI - PAGINA 11

GABRIELE DE STEFANI

Il Reddito di cittadinanza non va toccato, dice Carlo Messina, ad di Intesa. «Bisogna aiutare i poveri e chi paga il prezzo più alto della crisi». - PAGINE 2-3 SERVIZI - PAGINE 2-9



IL COLLOQUIO

Pichetto e fondi del Pnrr “Mi mancano 5 miliardi”

CLAUDIA LUISE

Non c'è solo la necessità di accelerare sui tempi. L'Italia dovrà rinegoziare il Pnrr perché i soldi non bastano. Ne è convinto il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Pichetto Fratin. - PAGINA 9

L'ANALISI

Ora la politica ci dica se vuole il Recovery

STEFANO LEPRI

L'Italia probabilmente non sarà l'unico Paese d'Europa a non spendere entro il 2026 tutti i fondi del Pnrr, o Recovery Plan, come lo si voglia chiamare. Però per noi il problema è più serio. - PAGINA 25

IL COMMENTO

COSÌ PD E 5 STELLE AIUTANO MELONI

MARCELLO SORGI

Con un'abile manovra parlamentare, Meloni è riuscita ieri a trasformare il dibattito sugli aiuti all'Ucraina in un'occasione per ricompattare la maggioranza e sottolineare le divisioni dell'opposizione. Un'opposizione divisa al punto che ciascuno - Pd, Calenda, Conte, Sinistra e Verdi - ha votato la propria mozione, senza neppure tentare di trovare un momento di unità. A Berlusconi, che aveva fornito ai suoi parlamentari una versione dei fatti inaccettabile dell'invasione russa (la famosa storiella di Putin che voleva arrivare a Kiev per mettere “un governo di persone per bene”), e a Salvini, in imbarazzo sulla scelta atlantista e filoamericana del governo, non è rimasta che la sponda impraticabile di Conte e del Movimento Cinque Stelle - i soli a schierarsi contro l'invio delle armi, che pure avevano sostenuto nelle votazioni precedenti, quando erano al governo con Draghi. Così a Lega e a Forza Italia non è rimasto che votare il testo - senza ambiguità - proposto da Palazzo Chigi.

CONTINUA A PAGINA 10

CON LA MORTE DI JANG ZEMIN PECHINO TEME RIVOLTE AL FUNERALE

Lo spirito di Tiananmen

CECILIA AATTANASTO GHEZZI, LORENZO LAMPERTI



Come il Covid ha sconvolto la Cina

PAUL KRUGMAN

Ricordate quando il Covid stava per fare della Cina la potenza dominante nel mondo? - PAGINA 25

L'APPELLO

ASCOLTATE IL GRIDO DI NOI IRANIANI

ELOHA*



Buongiorno a tutti i miei compatrioti che vivono dentro e fuori l'Iran, mi rivolgo alla comunità iraniana in diaspora. - PAGINA 21

LE IDEE

LA BATTAGLIA LEGALE SULL'HOLODOMOR

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Fu genocidio l'Holodomor, la morte per fame di milioni di ucraini all'inizio degli anni '30 del secolo scorso? O fu un delitto contro l'umanità? O piuttosto una tragedia causata dalla carestia che accompagnò la politica di sovietizzazione forzata dell'Ucraina, con la collettivizzazione delle aziende agricole? - PAGINA 25



LA STORIA

UNA SERA A TEATRO COIRAGAZZI STREGATI DAL “CIRANO RAP”

CONCITA DE GREGORIO

Sapete i giovani? Quelli che non vanno a votare non leggono i giornali, che secondo come cambia la politica sono “bamboccioni” sdraiati sul divano di mamma o mangiapaneaufo che sarebbe ora si cercassero un lavoro invece che pretendere il reddito-paghetta di governo? Quelli, sì, di cui tutti parlano e nessuno sa dove siano, a parte certo lì a fare battaglie on line al computer, tumultuati in cameretta o a bere dalle bottiglie e fumare sugli scalini delle statue in piazza la notte, sgomberare, forza sgomberare - annuncia la new wave al potere? Ecco, ne ho trovato un nido, l'altra sera. Erano pazzi di gioia e, pensate, a teatro, ma di questo vi parlo fra un attimo perché prima ho da dirvi una cosa che ho capito con lampante evidenza, guardandoli gioire. Non sarà l'unica, ma una delle ragioni per cui non capiamo i nostri figli e loro non capiscono noi - non ci vediamo, non ci troviamo a vicenda - è un problema di lingua. Di lingua e di intenzioni, quelle che le parole portano con sé. «Parlavo una lingua straniera», diceva Amelia Rosselli poeta e, definitiva, concludeva: «Conservate di me solo ciò che non capite».

CONTINUA A PAGINA 26



LA POLEMICA

SE IL BUONDI MONTA SCHIACCIA LA FATINA

ASSIA NEUMANN DAYAN

È ormai chiaro a tutti che i Buondi Motta odiano le donne. Odiano le mamme, le fate, il loro obiettivo è rendere orfani i bambini, promuovono il femminicidio, il faticidio, gli stereotipi di genere, e non sarei sorpresa se le prossime confezioni delle merende venissero realizzate da Balenciaga. È in corso una polemica - strano! - sullo spot dei Buondi. - PAGINA 30



BUONGIORNO

Ieri sul Messaggero c'era una delizia di articolo di Raffaela Troili sugli Open Day, le visite alle scuole cui i genitori si applicano col sussiego di un generale prussiano all'ispezione del campo di battaglia. Si tratta infatti di scegliere le medie o le superiori dove i figli forgeranno il loro futuro, roba da non prendere sotto gamba perché l'ultimo dettaglio li indirizzerà all'Uccidiardone oppure al Nobel per la Pace. Faccio tanto lo spiritoso ma anche io ho avuto i miei Open Day, vergognandomi della superficialità di cui ero ammaestrato, mentre miei omologhi calcolavano con gli algoritmi la combinazione perfetta fra piano di studi, distanza da casa/tasso di criminalità degli ex studenti. Intanto che perlustravamo l'istituto, e ci mostravano con vanto da piazzisti armadietti, aule, palestre, noi annuivamo gravi, ma c'era

sempre qualcuno al quale non la si faceva, molto critico e ad alta voce sulla dimensione delle lavagne. Il mio momento preferito, diciamo così, era la grande riunione in cui il o la preside con le o gli insegnanti, schieratissimi, ci illustravano le innumerevoli e riconosciute virtù della scuola, finché non si finiva a dibattere dell'orario. E un giorno, per dimostrarmi responsabile, mi informai sulle ore dedicate all'inglese. Tre a settimana, mi fu risposto, ma in quanto materia secondaria si possono ridurre a due. A “materia secondaria” ebbi un infarto, ma feci in tempo a sentire quello a fianco a me proporre un'ora in meno di inglese per impegnarla in “educazione alla legalità”. Proposta accolta con diffusa eccitazione. Poi diciamo dei governi se siamo sempre gli ultimi in Europa.

Open Day

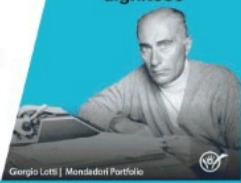
MATTIA FELTRI

FILIPPO D'AMBROGI

“Sceglierò io quando e come morire”

PRESENTAZIONE DI GIOVANNI FORNERO

La battaglia di Indro Montanelli per un fine vita dignitoso



Giorgio Lotti | Mondadori Portfolio



8 971132 774203



acea
energia

PIÙ ECO, PIÙ SMART, PIÙ TE

**Il Banco Bpm
va avanti
con l'Agricole
anche su
Agos Ducato**

Gualtieri a pagina 15

**Design Week,
Dolce&Gabbana
sfila a Miami
con alta moda
e menswear**

Roncato in MF Fashion



MF

il quotidiano
dei mercati finanziari



Patrimoni

Anno XXXIV n. 237

Giovedì 1 Dicembre 2022

€3,50* *Classificati*

*Indicamento di legge per la vendita al pubblico
3,50 € (IVA 20%) - Patrimoni 1,00 €



acea
energia

PIÙ ECO, PIÙ SMART, PIÙ TE

FTSE MIB +0,59% 24.610
DOW JONES +1,23% 34.269
NASDAQ +3,03% 11.316
DAX +0,29% 14.397
SPREAD 194 (+4)
€/1,0376

TRAMONTA IL PIANO CDP PER LA RETE UNICA, IL GRUPPO LAVORA AL TAGLIA-DEBITO

Ora serve un Salva-Tim

Il sottosegretario tlc **Butti** evoca un'opa ma parziale e il titolo crolla in borsa: **-5%**
Labriola sbotta con Palazzo Chigi: così ci affondate. **Caos** anche su Open Fiber

LA FED FRENA SUI RIALZI E RIANIMA IL NASDAQ. INFLAZIONE GIÙ NELL'EUROZONA

Bussi e Follis alle pagine 2 e 11



I CONTI DI VIA NAZIONALE

**Bankitalia stacca
meno dividendi:
per il Tesoro
dieta da 1,2 miliardi**

Pira a pagina 4



**SUSTAINABLE
FUTURE
FORUM**

**Ancora tre anni
per la normalità
sul gas: servono
i rigassificatori**

servizi alle pagine 8 e 9

6,5 MILIARDI DA SPENDERE

**Exor punta a grossa
preda quotata
La Juve? Non serve
aumento di capitale**

Bertolino a pagina 13





QUANDO LA VITA CAMBIA
ITALIANA TI PROTEGGE.

I NOSTRI AGENTI, OGNI GIORNO, A TUTELA DEI TUOI RISPARMI E A SUPPORTO DEI TUOI INVESTIMENTI.

Quando le esigenze evolvono, sai di poter contare su Italiana Assicurazioni che, grazie alla competenza dei suoi Agenti e degli oltre 8.600 consulenti assicurativi operanti su tutto il territorio italiano, ti garantisce l'esperienza e la professionalità necessarie a realizzare e proteggere i tuoi progetti.

Scopri tutti i vantaggi di una Gestione Separata con

RISPARMIO CERTO TOP E

CONTOPOLIZZA PRIVATE SOLUTION LIFE

*Offerta soggetta a limitazioni e valida fino al 31/12/2022.

SCEGLI I PRODOTTI IN GESTIONE SEPARATA DI ITALIANA ASSICURAZIONI E DAL VALORE AI TUOI RISPARMI.

Prima dell'adesione leggere il set informativo disponibile in Agenzia e su www.italiana.it



**ITALIANA
ASSICURAZIONI**

TOGETHER MORE

REALE GROUP

Porti: da Trieste ad Austria, primo corridoio doganale europeo

Controlli a destinazione, risparmio tempi. Più merci su rotaie

(ANSA) - TRIESTE, 30 NOV - Partirà a gennaio e collegherà il porto di Trieste con l'interporto di Fűrnitz (Carinzia, Austria) il primo corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo saranno caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati all'arrivo in Austria. Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative e una riduzione dei costi, e consentirà di aumentare l'intermodalità mare-ferro. Saranno effettuati al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio i controlli sanitari. La collaborazione coinvolge ÖBB, le ferrovie austriache (attraverso Rail Cargo Group), l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Adriafer, Agenzia delle Dogane italiane e austriache, governo della Carinzia. Domani alla firma dell'intesa a Vienna, saranno presenti anche l'ambasciatore d'Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner. "Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l'Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa", ha commentato Zeno D'Agostino. Stefano Visintin presidente Associazione Spedizionieri del Porto di Trieste, confida nel fatto che "la clientela austriaca utilizzi questa opportunità e consideri il nostro porto con sempre maggior attenzione. Se nell'immediato la nostra categoria potrebbe effettuare meno operazioni doganali a basso valore aggiunto, siamo fiduciosi che in breve tempo il volume complessivo delle spedizioni di merci austriache in transito a Trieste aumenti, con beneficio per tutto il sistema". (ANSA).



Da Trieste alla Carinzia il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo mare-ferro

30 Nov, 2022 Trieste Partirà a gennaio e collegherà il porto di Trieste con l'interporto di Fűrnitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all'arrivo in Austria. Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative, e consentirà di aumentare l'intermodalità mare-ferro. Resteranno in capo al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio i controlli sanitari. I primi dettagli della collaborazione tra ÖBB, le ferrovie austriache, attraverso la filiale operativa Rail Cargo Group, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale erano stati anticipati a settembre a un incontro presso il Centro congressi di Villach a cui avevano partecipato vari ospiti, tra cui il Ceo di ÖBB Andreas Matthä, il presidente dei porti di Trieste e Monfalcone Zeno D'Agostino e Maurizio Cociancich Ceo di Adriafer. A suggellare l'importanza della collaborazione tra i due Paesi,

domani a Vienna, al Palazzo d'Inverno del Principe Eugenio, è stata organizzata la cerimonia di firma degli accordi con i vari partner, tra cui, oltre a Matthä e D'Agostino, i rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane italiane e austriache, il governatore della Carinzia Peter Kaiser, l'ambasciatore d'Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner. "Per noi - commenta Zeno D'Agostino - è un passaggio importante. Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l'Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa". "Questo permetterà - spiega D'Agostino - una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l'effetto di migliorare la nostra competitività internazionale". Sulla stessa linea anche Stefano Visintin presidente dell'Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste che fin dall'inizio ha sostenuto questa importante iniziativa: "Con il corridoio doganale fra Trieste e Fűrnitz la banchina idealmente si estende dall'Adriatico fino alla Carinzia. Confidiamo che la clientela austriaca utilizzi questa opportunità e consideri il nostro porto con sempre maggior attenzione. Se nell'immediato la nostra categoria potrebbe dover effettuare meno operazioni doganali a basso valore aggiunto, siamo fiduciosi che in breve tempo il volume complessivo delle spedizioni di merci austriache in transito a Trieste aumenti, con beneficio per tutto il sistema". "Confidiamo nel contempo - conclude Visintin - che le modifiche alla legge italiana

Corriere Marittimo

Da Trieste alla Carinzia il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo mare-ferro



11/30/2022 14:21

30 Nov, 2022 Trieste Partirà a gennaio e collegherà il porto di Trieste con l'interporto di Fűrnitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all'arrivo in Austria. Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative, e consentirà di aumentare l'intermodalità mare-ferro. Resteranno in capo al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio i controlli sanitari. I primi dettagli della collaborazione tra ÖBB, le ferrovie austriache, attraverso la filiale operativa Rail Cargo Group, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale erano stati anticipati a settembre a un incontro presso il Centro congressi di Villach a cui avevano partecipato vari ospiti, tra cui il Ceo di ÖBB Andreas Matthä, il presidente dei porti di Trieste e Monfalcone Zeno D'Agostino e Maurizio Cociancich Ceo di Adriafer. A suggellare l'importanza della collaborazione tra i due Paesi, domani a Vienna, al Palazzo d'Inverno del Principe Eugenio, è stata organizzata la cerimonia di firma degli accordi con i vari partner, tra cui, oltre a Matthä e D'Agostino, i rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane italiane e austriache, il governatore della Carinzia Peter Kaiser, l'ambasciatore d'Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner. "Per noi - commenta Zeno D'Agostino - è un passaggio importante. Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l'Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa". "Questo permetterà - spiega D'Agostino - una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l'effetto di migliorare la nostra competitività internazionale". Sulla stessa linea anche Stefano Visintin presidente dell'Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste che fin dall'inizio ha sostenuto questa importante iniziativa: "Con il corridoio doganale fra Trieste e Fűrnitz la banchina idealmente si estende dall'Adriatico fino alla Carinzia. Confidiamo che la clientela austriaca utilizzi questa opportunità e consideri il nostro porto con sempre maggior attenzione. Se nell'immediato la nostra categoria potrebbe dover effettuare meno operazioni doganali a basso valore aggiunto, siamo fiduciosi che in breve tempo il volume complessivo delle spedizioni di merci austriache in transito a Trieste aumenti, con beneficio per tutto il sistema". "Confidiamo nel contempo - conclude Visintin - che le modifiche alla legge italiana

Corriere Marittimo

Trieste

sull' IVA da noi caldeggiate vengano attuate dal Governo, permettendo di importare presso la dogana italiana le merci destinate agli altri paesi europei senza un inutile aggravio per gli importatori comunitari, consentendo tra l' altro al nostro Paese di incassare parte dei dazi su tali merci". L' istituzione del corridoio rappresenta un ottimo esempio di cooperazione internazionale tra due Stati dell' UE e facilita l' aumento dei treni che già oggi, più volte alla settimana, collegano lo scalo giuliano con il Logistik Center (LCA) di Fürtitz dove saranno effettuate le operazioni di sdoganamento, attraverso servizi navetta. Con la creazione nell' area di nuovi posti di lavoro e l' offerta di servizi a valore aggiunto come la riparazione di vagoni e container.

Il Nautilus

Trieste

IL PRIMO CORRIDOIO DOGANALE INTERNAZIONALE D' EUROPA COLLEGHERÀ IL PORTO DI TRIESTE CON VILLACH IN CARINZIA

PIÙ MERCI SU ROTAIA TRA IL PRINCIPALE SCALO ITALIANO E IL LOGISTIK CENTER AUSTRIA SUD DI FÜRNIITZ D' AGOSTINO: "VELOCIZZIAMO IL TRASFERIMENTO DEI CONTAINER IN IMPORT ED EXPORT DIVENTANDO ANCORA PIÙ COMPETITIVI" DOMANI LA CERIMONIA DI FIRMA A VIENNA

Trieste - Partirà a gennaio e collegherà il porto di Trieste con l' interporto di Fürnitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all' arrivo in Austria. Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative, e consentirà di aumentare l' intermodalità **mare-ferro**. Resteranno in capo al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio i controlli sanitari. I primi dettagli della collaborazione tra ÖBB, le ferrovie austriache, attraverso la filiale operativa Rail Cargo Group, e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** erano stati anticipati a settembre a un incontro presso il Centro congressi di Villach a cui avevano partecipato vari ospiti, tra cui il Ceo di ÖBB Andreas Matthä, il presidente dei porti di Trieste e Monfalcone Zeno D' Agostino e Maurizio Cociancich Ceo di Adriafer. A suggellare l' importanza della collaborazione tra i due Paesi, domani a Vienna, al Palazzo d' Inverno del Principe Eugenio, è stata organizzata la cerimonia di firma degli accordi con i vari partner, tra cui, oltre a Matthä e D' Agostino, i rappresentanti dell' Agenzia delle Dogane italiane e austriache, il governatore della Carinzia Peter Kaiser, l' ambasciatore d' Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner. "Per noi - commenta Zeno D' Agostino - è un passaggio importante. Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l' Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa". "Questo permetterà - spiega D' Agostino - una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l' effetto di migliorare la nostra competitività internazionale". Sulla stessa linea anche Stefano Visintin presidente dell' Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste che fin dall' inizio ha sostenuto questa importante iniziativa: "Con il corridoio doganale fra Trieste e Fürnitz la banchina idealmente si estende dall' **Adriatico** fino alla Carinzia. Confidiamo che la clientela austriaca utilizzi questa opportunità e consideri il nostro porto con sempre maggior attenzione. Se nell' immediato la nostra categoria potrebbe dover effettuare meno operazioni doganali a basso valore



Il Nautilus

Trieste

aggiunto, siamo fiduciosi che in breve tempo il volume complessivo delle spedizioni di merci austriache in transito a Trieste aumenti, con beneficio per tutto il **sistema**". "Confidiamo nel contempo - conclude Visintin - che le modifiche alla legge italiana sull' IVA da noi caldeggiare vengano attuate dal Governo, permettendo di importare presso la dogana italiana le merci destinate agli altri paesi europei senza un inutile aggravio per gli importatori comunitari, consentendo tra l' altro al nostro Paese di incassare parte dei dazi su tali merci". L' istituzione del corridoio rappresenta un ottimo esempio di cooperazione internazionale tra due Stati dell' UE e facilita l' aumento dei treni che già oggi, più volte alla settimana, collegano lo scalo giuliano con il Logistik Center (LCA) di Fürtitz dove saranno effettuate le operazioni di sdoganamento, attraverso servizi navetta. Con la creazione nell' area di nuovi posti di lavoro e l' offerta di servizi a valore aggiunto come la riparazione di vagoni e container.

Informare

Trieste

Domani a Vienna la firma degli accordi per l' attivazione del primo e unico corridoio doganale internazionale europeo

Collegherà il porto di Trieste con Fűrnitz, in Carinzia

Domani a Vienna, al Palazzo d' Inverno del Principe Eugenio, si terrà la cerimonia di firma degli accordi per l' attivazione del primo e unico corridoio doganale internazionale europeo che collegherà il porto di Trieste con l' interporto LCA Logistik Center Austria Süd di Fűrnitz, in Carinzia. Il corridoio diventerà operativo a gennaio e i container in arrivo a Trieste potranno essere caricati direttamente dalla nave sul treno e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all' arrivo in Austria. Resteranno in capo al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, tra cui i controlli sanitari. «Per noi - ha sottolineato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino - è un passaggio importante. Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l' Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa. Questo permetterà una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l' effetto di migliorare la nostra competitività internazionale». Alla cerimonia di domani parteciperanno, oltre ad Andreas Matthä, amministratore delegato del gruppo ferroviario ÖBB che nei giorni scorsi ha sottolineato l' interesse dell' azienda austriaca per l' utilizzo del porto di Trieste come accesso marittimo ai mercati europei (del 21 novembre 2022), e al presidente dell' AdSP dell' **Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino, i rappresentanti dell' Agenzia delle Dogane italiane e austriache, il governatore della Carinzia Peter Kaiser, l' ambasciatore d' Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner. Relativamente alle prospettive offerte dal nuovo corridoio doganale internazionale, il presidente dell' Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste (ASPT ASTRA), Stefano Visintin, ha espresso fiducia circa il fatto che «la clientela austriaca utilizzi questa opportunità e - ha precisato - consideri il nostro porto con sempre maggior attenzione. Se nell' immediato la nostra categoria potrebbe dover effettuare meno operazioni doganali a basso valore aggiunto - ha osservato Visintin - siamo fiduciosi che in breve tempo il volume complessivo delle spedizioni di merci austriache in transito a Trieste aumenti, con beneficio per tutto il **sistema**. Confidiamo nel contempo che le modifiche alla legge italiana sull' IVA da noi caldeggiare vengano attuate dal governo, permettendo di importare presso la dogana italiana le merci destinate agli altri paesi europei senza un inutile aggravio per gli importatori comunitari, consentendo tra l' altro al nostro Paese di incassare parte dei dazi su tali merci».

Informare

Domani a Vienna la firma degli accordi per l' attivazione del primo e unico corridoio doganale internazionale europeo



11/30/2022 12:00

-EUGENIO PRINCIPE

Domani a Vienna, al Palazzo d' Inverno del Principe Eugenio, si terrà la cerimonia di firma degli accordi per l' attivazione del primo e unico corridoio doganale internazionale europeo che collegherà il porto di Trieste con l' interporto LCA Logistik Center Austria Süd di Fűrnitz, in Carinzia. Il corridoio diventerà operativo a gennaio e i container in arrivo a Trieste potranno essere caricati direttamente dalla nave sul treno e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all' arrivo in Austria. Resteranno in capo al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, tra cui i controlli sanitari. «Per noi - ha sottolineato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino - è un passaggio importante. Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l' Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa. Questo permetterà una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l' effetto di migliorare la nostra competitività internazionale. Alla cerimonia di domani parteciperanno, oltre ad Andreas Matthä, amministratore delegato del gruppo ferroviario

Trieste primo corridoio doganale europeo

Redazione Seareporter.it

Trieste, 30 novembre 2022 - Partirà a gennaio e collegherà il porto di Trieste con l'interporto di Fürtitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all'arrivo in Austria. Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative, e consentirà di aumentare l'intermodalità **mare-ferro**. Resteranno in capo al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio i controlli sanitari. I primi dettagli della collaborazione tra ÖBB, le ferrovie austriache, attraverso la filiale operativa Rail Cargo Group, e l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** erano stati anticipati a settembre a un incontro presso il Centro congressi di Villach a cui avevano partecipato vari ospiti, tra cui il Ceo di ÖBB Andreas Matthä, il presidente dei porti di Trieste e Monfalcone Zeno D'Agostino e Maurizio Cociancich Ceo di Adriafer. A suggellare l'importanza della collaborazione tra i due Paesi, domani a Vienna, al Palazzo d'Inverno del Principe Eugenio, è stata organizzata la cerimonia di firma degli accordi con i vari partner, tra cui, oltre a Matthä e D'Agostino, i rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane italiane e austriache, il governatore della Carinzia Peter Kaiser, l'ambasciatore d'Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner. 'Per noi - commenta Zeno D'Agostino - è un passaggio importante. Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l'Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa'. 'Questo permetterà - spiega D'Agostino - una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l'effetto di migliorare la nostra competitività internazionale'. Sulla stessa linea anche Stefano Visintin presidente dell'Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste che fin dall'inizio ha sostenuto questa importante iniziativa: 'Con il corridoio doganale fra Trieste e Fürtitz la banchina idealmente si estende dall'Adriatico fino alla Carinzia. Confidiamo che la clientela austriaca utilizzi questa opportunità e consideri il nostro porto con sempre maggior attenzione. Se nell'immediato la nostra categoria potrebbe dover effettuare meno operazioni doganali a basso valore aggiunto, siamo fiduciosi che in breve tempo il volume complessivo delle spedizioni di merci austriache in transito a Trieste aumenti, con beneficio per tutto il **sistema**'. Confidiamo



Sea Reporter

Trieste

nel contempo - conclude Visintin - che le modifiche alla legge italiana sull' IVA da noi caldeggiate vengano attuate dal Governo, permettendo di importare presso la dogana italiana le merci destinate agli altri paesi europei senza un inutile aggravio per gli importatori comunitari, consentendo tra l' altro al nostro Paese di incassare parte dei dazi su tali merci'. L' istituzione del corridoio rappresenta un ottimo esempio di cooperazione internazionale tra due Stati dell' UE e facilita l' aumento dei treni che già oggi, più volte alla settimana, collegano lo scalo giuliano con il Logistik Center (LCA) di Fûrnitz dove saranno effettuate le operazioni di sdoganamento, attraverso servizi navetta. Con la creazione nell' area di nuovi posti di lavoro e l' offerta di servizi a valore aggiunto come la riparazione di vagoni e container.

A gennaio il porto di Trieste sarà collegato con l'interporto di Fürtitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo

D'Agostino: "Questo permetterà una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici"

Trieste - Partirà a gennaio e collegherà il porto di Trieste con l'interporto di Fürtitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all'arrivo in Austria. "Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative, e consentirà di aumentare l'intermodalità **mare-ferro**. Resteranno in capo al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio i controlli sanitari" si legge nella nota stampa. I primi dettagli della collaborazione tra ÖBB, le ferrovie austriache, attraverso la filiale operativa Rail Cargo Group, e l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** erano stati anticipati a settembre a un incontro presso il Centro congressi di Villach a cui avevano partecipato vari ospiti, tra cui il Ceo di ÖBB Andreas Matthä, il presidente dei porti di Trieste e Monfalcone Zeno D'Agostino e Maurizio Cociancich Ceo di Adriafer. A suggellare l'importanza della collaborazione tra i due Paesi, domani a Vienna, al Palazzo d'Inverno del Principe Eugenio, è stata organizzata la cerimonia di firma degli accordi con i vari partner, tra cui, oltre a Matthä e D'Agostino, i rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane italiane e austriache, il governatore della Carinzia Peter Kaiser, l'ambasciatore d'Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner. "Per noi - commenta Zeno D'Agostino - è un passaggio importante. Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l'Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa". "Questo permetterà - spiega D'Agostino - una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l'effetto di migliorare la nostra competitività internazionale". Sulla stessa linea anche Stefano Visintin presidente dell'Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste che fin dall'inizio ha sostenuto questa importante iniziativa: "Con il corridoio doganale fra Trieste e Fürtitz la banchina idealmente si estende dall'**Adriatico** fino alla Carinzia. Confidiamo che la clientela austriaca utilizzi questa opportunità e consideri il nostro porto con sempre maggior attenzione. Se nell'immediato la nostra categoria potrebbe dover effettuare meno operazioni doganali a basso valore aggiunto, siamo fiduciosi che in breve tempo il volume complessivo delle spedizioni di merci austriache in transito a Trieste aumenti, con beneficio per tutto il **sistema**". "Confidiamo

Ship Mag

A gennaio il porto di Trieste sarà collegato con l'interporto di Fürtitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo



11/30/2022 12:59

- Giancarlo Barlazz

D'Agostino: "Questo permetterà una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici". Trieste - Partirà a gennaio e collegherà il porto di Trieste con l'interporto di Fürtitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all'arrivo in Austria. "Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative, e consentirà di aumentare l'intermodalità mare-ferro. Resteranno in capo al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio i controlli sanitari" si legge nella nota stampa. I primi dettagli della collaborazione tra ÖBB, le ferrovie austriache, attraverso la filiale operativa Rail Cargo Group, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale erano stati anticipati a settembre a un incontro presso il Centro congressi di Villach a cui avevano partecipato vari ospiti, tra cui il Ceo di ÖBB Andreas Matthä, il presidente dei porti di Trieste e Monfalcone Zeno D'Agostino e Maurizio Cociancich Ceo di Adriafer. A suggellare l'importanza della collaborazione tra i due Paesi, domani a Vienna, al Palazzo d'Inverno del Principe Eugenio, è stata organizzata la cerimonia di firma degli accordi con i vari partner, tra cui, oltre a Matthä e D'Agostino, i rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane italiane e austriache, il governatore della Carinzia Peter Kaiser, l'ambasciatore d'Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner.

Ship Mag

Trieste

nel contempo - conclude Visintin - che le modifiche alla legge italiana sull' IVA da noi caldeggiare vengano attuate dal Governo, permettendo di importare presso la dogana italiana le merci destinate agli altri paesi europei senza un inutile aggravio per gli importatori comunitari, consentendo tra l' altro al nostro Paese di incassare parte dei dazi su tali merci". L' istituzione del corridoio rappresenta un ottimo esempio di cooperazione internazionale tra due Stati dell' UE e facilita l' aumento dei treni che già oggi, più volte alla settimana, collegano lo scalo giuliano con il Logistik Center (LCA) di Fûrnitz dove saranno effettuate le operazioni di sdoganamento, attraverso servizi navetta. Con la creazione nell' area di nuovi posti di lavoro e l' offerta di servizi a valore aggiunto come la riparazione di vagoni e container.

Trieste-Austria, via al primo corridoio doganale internazionale

Partirà a gennaio e collegherà il porto di Trieste con l' Interporto di Fūrnitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa

Trieste - Partirà a gennaio e collegherà il porto di **Trieste** con l' Interporto di Fūrnitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all' arrivo in Austria. Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative, e consentirà di aumentare l' intermodalità mare-ferro. Resteranno in capo al porto di **Trieste** i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio i controlli sanitari. I primi dettagli della collaborazione tra Öbb, le ferrovie austriache, attraverso la filiale operativa del gruppo Rail Cargo, e l' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale erano stati anticipati a settembre a un incontro presso il Centro congressi di Villaco a cui avevano partecipato vari ospiti, tra cui l' amministratore delegato della Öbb Andreas Matthä, il presidente dei porti di **Trieste** e Monfalcone Zeno D' Agostino e Maurizio Cociancich, Ceo della Adriafer. A suggellare l' importanza della collaborazione tra i due Paesi, domani a Vienna, al Palazzo d' Inverno del Principe Eugenio, è stata organizzata la cerimonia di firma degli accordi con i vari partner, tra cui, oltre a Matthä e D' Agostino, i rappresentanti dell' Agenzia delle Dogane italiane e austriache, il governatore della Carinzia Peter Kaiser, l' ambasciatore d' Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner: "Per noi - commenta Zeno D' Agostino - è un passaggio importante. Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per **Trieste** ma anche per l' Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa". "Questo permetterà - spiega D' Agostino - una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l' effetto di migliorare la nostra competitività internazionale". Sulla stessa linea anche Stefano Visintin, presidente dell' Associazione degli Spedizionieri del porto di **Trieste** che fin dall' inizio ha sostenuto questa importante iniziativa: "Con il corridoio doganale fra **Trieste** e Fūrnitz la banchina idealmente si estende dall' Adriatico fino alla Carinzia. Confidiamo che la clientela austriaca utilizzi questa opportunità e consideri il nostro porto con sempre maggior attenzione. Se nell' immediato la nostra categoria potrebbe



The Medi Telegraph

Trieste

dover effettuare meno operazioni doganali a basso valore aggiunto, siamo fiduciosi che in breve tempo il volume complessivo delle spedizioni di merci austriache in transito a **Trieste** aumenti, con beneficio per tutto il sistema". "Confidiamo nel contempo - conclude Visintin - che le modifiche alla legge italiana sull' IVA da noi caldeggiare vengano attuate dal governo, permettendo di importare presso la dogana italiana le merci destinate agli altri paesi europei senza un inutile aggravio per gli importatori comunitari, consentendo tra l' altro al nostro Paese di incassare parte dei dazi su tali merci". L' istituzione del corridoio rappresenta un ottimo esempio di cooperazione internazionale tra due Stati dell' Unione europea e facilita l' aumento dei treni che già oggi, più volte alla settimana, collegano lo scalo giuliano con il Logistik Center (Lca) di Fűrnitz dove saranno effettuate le operazioni di sdoganamento, attraverso servizi navetta. Con la creazione nell' area di nuovi posti di lavoro e l' offerta di servizi a valore aggiunto come la riparazione di vagoni e container.

Nasce a Venezia nuovo modello crocieristica dove valore unisce sostenibilità

Di Blasio: "Obiettivo essere attrezzati per ospitare 1 mln crocieristi a Venezia e Chioggia nel 2027"

La **crocieristica** a livello globale sta vivendo una fase di grande trasformazione verso modelli di business focalizzati sulla sostenibilità ambientale, socialmente responsabili e attenti a costruire un rapporto di integrazione e interazione culturale ed esperienziale con le comunità locali. Venezia è all'avanguardia di questa trasformazione da quando, lo scorso anno, il Decreto Legge 103/21 ha introdotto misure specificatamente dedicate alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, con l'interdizione per "navi bianche" del passaggio attraverso il Canale della Giudecca e con la nomina da parte del Governo del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale lagunare quale Commissario straordinario per le crociere, affinché accompagnasse quest'evoluzione con interventi infrastrutturali, accessori e manutentivi puntuali e tempestivi. Nel periodo novembre 2021-novembre 2022 l'attività commissariale ha raggiunto tutti gli obiettivi previsti dalla legge, portando all'individuazione, all'adeguamento e alla messa in esercizio di accosti temporanei per le navi di stazza maggiore a Porto Marghera (banchine Liguria e Lombardia), favorendo il dual use del terminal ro-ro di Fusina, lavorando con i terminalisti del porto commerciale per identificare modalità operative che fossero al contempo totalmente sicure per i passeggeri e il meno intrusive possibile per i traffici cargo e collaborando con la Prefettura e con tutte le forze dell'ordine competenti per la pianificazione e gestione in sicurezza degli accosti delle navi. Allo stesso tempo, si è avviata una sperimentazione per navi di piccola taglia che hanno scalato per la prima volta e con gradevole successo al porto di Chioggia. Tutto ciò ha garantito nel corso del 2022 oltre 200 toccate di navi da crociera nel sistema portuale lagunare e il transito di circa 240mila passeggeri. Il tema della sostenibilità ambientale è al centro del progetto Channeling the Green deal for Venice, un studio innovativo relativo all'accessibilità nautica lungo il canale di ingresso principale alle infrastrutture portuali: lo studio, che rientra tra le attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo modello di **crocieristica** (ma non solo), è stato affidato al Danish Hydraulic Institute e consentirà di individuare le azioni da intraprendere per migliorare la navigabilità delle principali arterie portuali, il canale Malamocco-Marghera in primis, avendo cura di minimizzare l'impatto sull'ambiente e allo stesso tempo innalzando le condizioni di sicurezza della navigazione lungo i canali. Venezia, sottolinea il Commissario Straordinario Fulvio Lino Di Blasio, "deve rimanere l'homeport crocieristico di riferimento dell'Adriatico e uno dei maggiori porti turistici del Mediterraneo, dalla cui ripartenza dipende il mantenimento delle eccellenze del settore crocieristico anche in altri importanti scali adriatici. Per conseguire questo obiettivo, accanto alla realizzazione delle opere indicate dal



(Sito) Adnkronos

Venezia

Governo di qui al 2026 - innanzitutto la stazione passeggeri a Porto Marghera sita sulla sponda nord del Canale Nord e i relativi due accosti - stiamo lavorando, sempre con la massima attenzione all' eccezionale contesto ambientale in cui ci troviamo, per valorizzare la Marittima e per riposizionare lo scalo clodiense in sinergia con quello veneziano". "È un percorso lungo e pianificato nel dettaglio che ci vede impegnati in una condivisione costante degli obiettivi e delle azioni da intraprendere con tutte le istituzioni coinvolte - Governo nazionale, Regione del Veneto, Prefettura, Comune di Venezia e Comune di Chioggia e i loro Sindaci, Capitanerie di porto, Forze dell' ordine, Polizia di frontiera, Vigili del Fuoco, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, Ulss 3, Usmaf - e con Venezia Terminal Passeggeri, società concessionaria del terminal crocieristico, agenti marittimi, gli altri terminal coinvolti, i servizi tecnico nautici e in generale con tutta la comunità portuale. Già l' anno prossimo potremo consegnare il primo accosto temporaneo sul Canale Nord e avviare importanti progetti d' intervento per il miglioramento dell' accessibilità nautica. Secondo i nostri calcoli, proseguendo sulla strada prefissata dal cronoprogramma e con la piena operatività di tutti gli accosti, entro il 2027 potremo arrivare a una capienza tale da ospitare 1 milione di crocieristi, il 90% dei quali in modalità homeport", sottolinea Di Blasio. Il Direttore Marittimo del Veneto, Amm. Isp. Piero Pellizzari ha evidenziato come lo studio Channeling sarà posto alla base dell' analisi del rischio, quale supporto delle valutazioni dell' Autorità Marittima in ordine all' accessibilità nautica in sicurezza nei canali marittimi portuali. I dati che deriveranno dallo studio saranno utilizzati per un eventuale aggiornamento delle attuali ordinanze in vigore, considerata l' esigenza di garantire la maggior fruibilità possibile del porto nell' arco delle 24 ore ad ogni tipologia di nave, anche quale elemento di mitigazione degli effetti causati dell' attivazione del sistema MoSE. Nel ringraziare il Presidente e Commissario Straordinario Fulvio Lino Di Blasio, il Presidente e Ad di Venezia Terminal Passeggeri Fabrizio Spagna ha sottolineato "è indubbio che il decreto 103/2021 abbia avuto degli evidenti impatti sia economici che operativi sul business di Vtp, che vanno in ogni caso considerati se si vuole oggi parlare del futuro della **crocieristica** a Venezia. Un futuro indissolubilmente legato dunque alla realizzazione e alla disponibilità delle infrastrutture per gli approdi diffusi a Marghera, Fusina e Chioggia, nonché ad una piena accessibilità nautica dello scalo". Dal punto di vista del traffico e dei numeri, rileva, "non sarà un ritorno al passato, replicando un modello crocieristico che ha fatto il suo tempo, ma abbiamo l' opportunità di delinearne uno nuovo improntato sulla sostenibilità e l' integrazione perfetta con il territorio, che sia ancora una volta di esempio per tutto il mondo. Una nuova formula che sia compatibile con la città e il territorio. Compatibile significa rispettosa dell' ambiente e del paesaggio e anche rispettosa del lavoro, della professionalità delle persone che hanno reso unica Venezia come primo home port del Mediterraneo e che possa contribuire alla crescita del territorio con un' economia capace di generare un turismo di qualità". In questo contesto, sottolinea, "è cruciale che il nuovo assetto della **crocieristica** assicuri l' ormeggio delle navi in home port superando la cosiddetta 'modalità Redentore' e sia compatibile con la città grazie

(Sito) Adnkronos

Venezia

a nuovi modelli di sviluppo che siano appunto sinergici con l' offerta turistica non solo di Venezia ma dell' intero territorio regionale. Assieme alla struttura commissariale e con il supporto del Governo abbiamo l' obiettivo di fare sistema e collaborare per avere una visione comune sul come ricostruire l' offerta **crocieristica** per Venezia e quindi l' offerta che Vtp può offrire alle compagnie per poter "organizzare" al meglio la loro presenza e il loro ritorno a Venezia".

Porti: Venezia e Chioggia, 238mila passeggeri nel 2022

Proiezioni 2023 indicano 600mila

(ANSA) - VENEZIA, 30 NOV - Ripartenza sostenibile. E' in questo modo che Fulvio Lino Di Blasio ha presentato la ripartenza delle crociere dall' Autorità di sistema portuale del mar adriatico settentrionale -. Il presidente del porto e commissario straordinario ha tracciato oggi il bilancio della stagione **crocieristica** 2022 e le linee guida per il 2023. I porti di Venezia e Chioggia, nel 2022, hanno registrato sul fronte **crocieristico** 214 toccate per 238mila passeggeri totali, di cui 197mila in 'home port'. Le attese per il 2023 sono di 71 toccate, 600mila passeggeri di cui 540mila in 'home port'. Lo ha reso noto Fulvio Lino Di Blasio presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale. Nel percorso di sviluppo ci sarà la conclusione delle banchine Liguria e Lombardia a Marghera. Oltre a queste saranno quindi disponibili il porto di Chioggia, la Marittima (per le navi che rientrano nelle limitazioni previste) e nel sabato e domenica il terminal di Fusina, a vocazione commerciale/traghetti. Le previsioni offerte dall' autorità portuale prevedono un incremento di passeggeri costante fino al 2027, quando terminerà la struttura commissariale, quando si prevedono 385 toccate per un milione di passeggeri di cui il 90% in home port. Valori che si scostano ampiamente rispetto al pre-blocco, cioè quando nel 2019 c' erano 498 toccate, 1.618.000 passeggeri, di cui 1.397.500 in 'home port'. Di Blasio ha quindi fornito alcuni dati del suo operato come commissario straordinario, partendo dal ricordo del blocco: "Dal 1 agosto 2021 c' è stato il divieto all' ingresso alle navi di 25mila tonnellate lorde, con lunghezza massima di 180 metri e altezza di 35 metri dalla linea di galleggiamento, ad esclusione delle navi a propulsione mista vela-motore - ha ricordato -. Infine c' è il consumo di combustibile in manovra che non deve essere superiore allo 0,1 per cento. Ciò ha comportato un colpo molto forte, il Governo ha scelto l' immediatezza piuttosto che la transizione". Poi è stata la volta dei numeri: "Tre nuovi approdi operativi del 2022, con investimento di 158milioni di risorse economiche da concludersi entro il 2026 - ha annunciato -. I pilastri operativi sono quattro, cioè la realizzazione di punti temporanei di attracco (79 milioni), la manutenzione dei canali esistenti (63 milioni), interventi accessori per il miglioramento dell' accessibilità, della sicurezza e della fruibilità degli approdi (16 milioni) e la promozione degli studi". (ANSA).



Il Nautilus

Venezia

NASCE A VENEZIA UN NUOVO MODELLO DI CROCIERISTICA DOVE IL VALORE SI UNISCE ALLA SOSTENIBILITÀ

Commissario Straordinario Di Blasio: Obiettivo: essere attrezzati per ospitare 1 milione di crocieristi a Venezia e Chioggia nel 2027, il 90% in modalità homeport

Venezia La crocieristica a livello globale sta vivendo una fase di grande trasformazione verso modelli di business focalizzati sulla sostenibilità ambientale, socialmente responsabili e attenti a costruire un rapporto di integrazione e interazione culturale ed esperienziale con le comunità locali.

Venezia è all'avanguardia di questa trasformazione da quando, lo scorso anno, il Decreto Legge 103/21 ha introdotto misure specificamente dedicate alla salvaguardia di **Venezia** e della sua Laguna, con l'interdizione per navi bianche del passaggio attraverso il Canale della Giudecca e con la nomina da parte del Governo del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale lagunare quale Commissario straordinario per le crociere, affinché accompagnasse quest'evoluzione con interventi infrastrutturali, accessori e manutentivi puntuali e tempestivi. Nel periodo novembre 2021-novembre 2022 l'attività commissariale ha raggiunto tutti gli obiettivi previsti dalla legge, portando all'individuazione, all'adeguamento e alla messa in esercizio di accosti temporanei per le navi di stazza maggiore a Porto Marghera (banchine Liguria e Lombardia), favorendo il dual use del terminal ro-ro di Fusina, lavorando

con i terminalisti del porto commerciale per identificare modalità operative che fossero al contempo totalmente sicure per i passeggeri e il meno intrusive possibile per i traffici cargo e collaborando con la Prefettura e con tutte le forze dell'ordine competenti per la pianificazione e gestione in sicurezza degli accosti delle navi. Allo stesso tempo, si è avviata una sperimentazione per navi di piccola taglia che hanno scalato per la prima volta e con gradevole successo al porto di Chioggia. Tutto ciò ha garantito nel corso del 2022 oltre 200 toccate di navi da crociera nel sistema portuale lagunare e il transito di circa 240mila passeggeri. Il tema della sostenibilità ambientale è al centro del progetto CHANNELING the Green deal for Venice, un studio innovativo relativo all'accessibilità nautica lungo il canale di ingresso principale alle infrastrutture portuali: lo studio, che rientra tra le attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo modello di crocieristica (ma non solo), è stato affidato al Danish Hydraulic Institute e consentirà di individuare le azioni da intraprendere per migliorare la navigabilità delle principali arterie portuali, il canale Malamocco-Marghera in primis, avendo cura di minimizzare l'impatto sull'ambiente e allo stesso tempo innalzando le condizioni di sicurezza della navigazione lungo i canali. Il Commissario Straordinario Fulvio Lino Di Blasio dichiara: **Venezia** deve rimanere l'homeport crocieristico di riferimento dell'Adriatico e uno dei maggiori porti turistici del Mediterraneo, dalla cui ripartenza dipende il mantenimento delle eccellenze del settore crocieristico anche in altri importanti scali adriatici. Per conseguire questo obiettivo, accanto alla realizzazione delle opere indicate dal Governo di qui al 2026



11/30/2022 16:56
- Nasce A Venezia, Nuovo Modello, Crocieristica Dove, Unisce Alla Sostenibilità

Home Authority NASCE A VENEZIA UN NUOVO MODELLO DI CROCIERISTICA DOVE IL VALORE SI UNISCE ALLA SOSTENIBILITÀ. Commissario Straordinario Di Blasio: "Obiettivo: essere attrezzati per ospitare 1 milione di crocieristi a Venezia e Chioggia nel 2027, il 90% in modalità homeport". Venezia - La crocieristica a livello globale sta vivendo una fase di grande trasformazione verso modelli di business focalizzati sulla sostenibilità ambientale, socialmente responsabili e attenti a costruire un rapporto di integrazione e interazione culturale ed esperienziale con le comunità locali. Venezia è all'avanguardia di questa trasformazione da quando, lo scorso anno, il Decreto Legge 103/21 ha introdotto misure specificamente dedicate alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, con l'interdizione per "navi bianche" del passaggio attraverso il Canale della Giudecca e con la nomina da parte del Governo del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale lagunare quale Commissario straordinario per le crociere, affinché accompagnasse quest'evoluzione con interventi infrastrutturali, accessori e manutentivi puntuali e tempestivi. Nel periodo novembre 2021-novembre 2022 l'attività commissariale ha raggiunto tutti gli obiettivi previsti dalla legge, portando all'individuazione, all'adeguamento e alla messa in esercizio di accosti temporanei per le navi di stazza maggiore a Porto Marghera (banchine Liguria e Lombardia), favorendo il dual use del terminal ro-ro di Fusina, lavorando con i terminalisti del porto commerciale per identificare modalità operative che fossero al contempo totalmente sicure per i passeggeri e il meno intrusive possibile per i traffici cargo e collaborando con la Prefettura e con tutte le forze dell'ordine competenti per la pianificazione e gestione in sicurezza degli accosti delle navi. Allo stesso tempo, si è avviata una sperimentazione per navi di piccola taglia che hanno scalato per la prima volta e con gradevole successo al porto di Chioggia. Tutto ciò ha garantito nel corso del 2022 oltre 200 toccate di navi da crociera nel sistema portuale lagunare e il transito di circa 240mila passeggeri. Il tema della sostenibilità ambientale è al centro del progetto CHANNELING the Green deal for Venice, un studio innovativo relativo all'accessibilità nautica lungo il canale di ingresso principale alle infrastrutture portuali: lo studio, che rientra tra le attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo modello di crocieristica (ma non solo), è stato affidato al Danish Hydraulic Institute e consentirà di individuare le azioni da intraprendere per migliorare la navigabilità delle principali arterie portuali, il canale Malamocco-Marghera in primis, avendo cura di minimizzare l'impatto sull'ambiente e allo stesso tempo innalzando le condizioni di sicurezza della navigazione lungo i canali. Il Commissario Straordinario Fulvio Lino Di Blasio dichiara: **Venezia** deve rimanere l'homeport crocieristico di riferimento dell'Adriatico e uno dei maggiori porti turistici del Mediterraneo, dalla cui ripartenza dipende il mantenimento delle eccellenze del settore crocieristico anche in altri importanti scali adriatici. Per conseguire questo obiettivo, accanto alla realizzazione delle opere indicate dal Governo di qui al 2026

Il Nautilus

Venezia

innanzitutto la stazione passeggeri a Porto Marghera sita sulla sponda nord del Canale Nord e i relativi due accosti stiamo lavorando, sempre con la massima attenzione all'eccezionale contesto ambientale in cui ci troviamo, per valorizzare la Marittima e per riposizionare lo scalo clodiense in sinergia con quello veneziano. È un percorso lungo e pianificato nel dettaglio che ci vede impegnati in una condivisione costante degli obiettivi e delle azioni da intraprendere con tutte le istituzioni coinvolte Governo nazionale, Regione del Veneto, Prefettura, Comune di Venezia e Comune di Chioggia e i loro Sindaci, Capitanerie di porto, Forze dell'ordine, Polizia di frontiera, Vigili del Fuoco, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, Ulss 3, Usmaf e con Venezia Terminal Passeggeri, società concessionaria del terminal crocieristico, agenti marittimi, gli altri terminal coinvolti, i servizi tecnico nautici e in generale con tutta la comunità portuale. Già l'anno prossimo potremo consegnare il primo accosto temporaneo sul Canale Nord e avviare importanti progetti d'intervento per il miglioramento dell'accessibilità nautica. Secondo i nostri calcoli, proseguendo sulla strada prefissata dal cronoprogramma e con la piena operatività di tutti gli accosti, entro il 2027 potremo arrivare a una capienza tale da ospitare 1 milione di crocieristi, il 90% dei quali in modalità homeport. Il Direttore Marittimo del Veneto, Amm. Isp. Piero Pellizzari ha evidenziato come lo studio Channeling sarà posto alla base dell'analisi del rischio, quale supporto delle valutazioni dell'Autorità Marittima in ordine all'accessibilità nautica in sicurezza nei canali marittimi portuali. I dati che deriveranno dallo studio saranno utilizzati per un eventuale aggiornamento delle attuali ordinanze in vigore, considerata l'esigenza di garantire la maggior fruibilità possibile del porto nell'arco delle 24 ore ad ogni tipologia di nave, anche quale elemento di mitigazione degli effetti causati dall'attivazione del sistema MoSE. Nel ringraziare il Presidente e Commissario Straordinario Fulvio Lino Di Blasio, il Presidente e AD di Venezia Terminal Passeggeri Fabrizio Spagna ha sottolineato è indubbio che il decreto 103/2021 abbia avuto degli evidenti impatti sia economici che operativi sul business di VTP, che vanno in ogni caso considerati se si vuole oggi parlare del futuro della crocieristica a Venezia. Un futuro indissolubilmente legato dunque alla realizzazione e alla disponibilità delle infrastrutture per gli approdi diffusi a Marghera, Fusina e Chioggia, nonché ad una piena accessibilità nautica dello scalo. Dal punto di vista del traffico e dei numeri non sarà un ritorno al passato, replicando un modello crocieristico che ha fatto il suo tempo, ma abbiamo l'opportunità di delinearne uno nuovo improntato sulla sostenibilità e l'integrazione perfetta con il territorio. Compatibile significa rispettosa dell'ambiente e del paesaggio e anche rispettosa del lavoro, della professionalità delle persone che hanno reso unica Venezia come primo home port del Mediterraneo e che possa contribuire alla crescita del territorio con un'economia capace di generare un turismo di qualità. In questo contesto è cruciale che il nuovo assetto della crocieristica assicuri l'ormeggio delle navi in home port superando la cosiddetta modalità Redentore e sia compatibile con la città grazie a nuovi modelli

Il Nautilus

Venezia

di sviluppo che siano appunto sinergici con l'offerta turistica non solo di **Venezia** ma dell'intero territorio regionale. Assieme alla struttura commissariale e con il supporto del Governo abbiamo l'obiettivo di fare sistema e collaborare per avere una visione comune sul come ricostruire l'offerta crocieristica per **Venezia** e quindi l'offerta che VTP può offrire alle compagnie per poter organizzare al meglio la loro presenza e il loro ritorno a **Venezia**.

Venezia, presentato il piano per il futuro delle crociere

Un anno di bilancio del commissario straordinario al porto e le future linee di sviluppo della crocieristica

Abbiamo intervistato Fulvio Lino Di Blasio, commissario straordinario per Venezia e la laguna; Fabrizio Spagna, presidente Venezia Terminal Passeggeri

Rai News

Venezia, presentato il piano per il futuro delle crociere



11/30/2022 18:15

- FABRIZIO SPAGNA

Un anno di bilancio del commissario straordinario al porto e le future linee di sviluppo della crocieristica. Abbiamo intervistato Fulvio Lino Di Blasio, commissario straordinario per Venezia e la laguna; Fabrizio Spagna, presidente Venezia Terminal Passeggeri.

Di Blasio: "Vogliamo ospitare 1 milione di crocieristi a Venezia e Chioggia nel 2027"

Il Commissario Straordinario: "Venezia deve rimanere l' homeport crocieristico di riferimento dell' Adriatico e uno dei maggiori porti turistici del Mediterraneo"

Venezia - La crocieristica a livello globale sta vivendo una fase di grande trasformazione verso modelli di business focalizzati sulla sostenibilità ambientale, socialmente responsabili e attenti a costruire un rapporto di integrazione e interazione culturale ed esperienziale con le comunità locali.

Venezia è all' avanguardia di questa trasformazione da quando, lo scorso anno, il Decreto Legge 103/21 ha introdotto misure specificatamente dedicate alla salvaguardia di **Venezia** e della sua Laguna, con l' interdizione per "navi bianche" del passaggio attraverso il Canale della Giudecca e con la nomina da parte del Governo del presidente dell' Autorità di Sistema Portuale lagunare quale Commissario straordinario per le crociere, affinché accompagnasse quest' evoluzione con interventi infrastrutturali, accessori e manutentivi puntuali e tempestivi. "Nel periodo novembre 2021-novembre 2022 l' attività commissariale ha raggiunto tutti gli obiettivi previsti dalla legge, portando all' individuazione, all' adeguamento e alla messa in esercizio di accosti temporanei per le navi di stazza maggiore a Porto Marghera (banchine Liguria e Lombardia), favorendo il dual use del terminal ro-ro di

Fusina, lavorando con i terminalisti del porto commerciale per identificare modalità operative che fossero al contempo totalmente sicure per i passeggeri e il meno intrusive possibile per i traffici cargo e collaborando con la Prefettura e con tutte le forze dell' ordine competenti per la pianificazione e gestione in sicurezza degli accosti delle navi. Allo stesso tempo, si è avviata una sperimentazione per navi di piccola taglia che hanno scalato per la prima volta e con grade successo al porto di Chioggia. Tutto ciò ha garantito nel corso del 2022 oltre 200 toccate di navi da crociera nel sistema portuale lagunare e il transito di circa 240mila passeggeri", si legge nella nota stampa dell' Autorità Portuale. Il tema della sostenibilità ambientale è al centro del progetto CHANNELING the Green deal for Venice , un studio innovativo relativo all' accessibilità nautica lungo il canale di ingresso principale alle infrastrutture portuali: lo studio, che rientra tra le attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo modello di crocieristica (ma non solo), è stato affidato al Danish Hydraulic Institute e consentirà di individuare le azioni da intraprendere per migliorare la navigabilità delle principali arterie portuali, il canale Malamocco-Marghera in primis, avendo cura di minimizzare l' impatto sull' ambiente e allo stesso tempo innalzando le condizioni di sicurezza della navigazione lungo i canali. Il Commissario Straordinario Fulvio Lino Di Blasio dichiara: "**Venezia** deve rimanere l' homeport crocieristico di riferimento dell' Adriatico e uno dei maggiori porti turistici del Mediterraneo, dalla cui ripartenza dipende il mantenimento delle eccellenze del settore crocieristico anche in altri importanti scali adriatici.

Ship Mag

Di Blasio: "Vogliamo ospitare 1 milione di crocieristi a Venezia e Chioggia nel 2027"



11/30/2022 19:53

- Giancarlo Barlazzi

Il Commissario Straordinario: "Venezia deve rimanere l' homeport crocieristico di riferimento dell' Adriatico e uno dei maggiori porti turistici del Mediterraneo" Venezia - La crocieristica a livello globale sta vivendo una fase di grande trasformazione verso modelli di business focalizzati sulla sostenibilità ambientale, socialmente responsabili e attenti a costruire un rapporto di integrazione e interazione culturale ed esperienziale con le comunità locali. Venezia è all' avanguardia di questa trasformazione da quando, lo scorso anno, il Decreto Legge 103/21 ha introdotto misure specificatamente dedicate alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, con l' interdizione per "navi bianche" del passaggio attraverso il Canale della Giudecca e con la nomina da parte del Governo del presidente dell' Autorità di Sistema Portuale lagunare quale Commissario straordinario per le crociere, affinché accompagnasse quest' evoluzione con interventi infrastrutturali, accessori e manutentivi puntuali e tempestivi. "Nel periodo novembre 2021-novembre 2022 l' attività commissariale ha raggiunto tutti gli obiettivi previsti dalla legge, portando all' individuazione, all' adeguamento e alla messa in esercizio di accosti temporanei per le navi di stazza maggiore a Porto Marghera (banchine Liguria e Lombardia), favorendo il dual use del terminal ro-ro di Fusina, lavorando con i terminalisti del porto commerciale per identificare modalità operative che fossero al contempo totalmente sicure per i passeggeri e il meno intrusive possibile per i traffici cargo e collaborando con la Prefettura e con tutte le forze dell' ordine competenti per la pianificazione e gestione in sicurezza degli accosti delle navi. Allo stesso

Ship Mag

Venezia

Per conseguire questo obiettivo, accanto alla realizzazione delle opere indicate dal Governo di qui al 2026 - innanzitutto la stazione passeggeri a Porto Marghera sita sulla sponda nord del Canale Nord e i relativi due accosti - stiamo lavorando, sempre con la massima attenzione all' eccezionale contesto ambientale in cui ci troviamo, per valorizzare la Marittima e per riposizionare lo scalo clodiense in sinergia con quello veneziano. È un percorso lungo e pianificato nel dettaglio che ci vede impegnati in una condivisione costante degli obiettivi e delle azioni da intraprendere con tutte le istituzioni coinvolte - Governo nazionale, Regione del Veneto, Prefettura, Comune di **Venezia** e Comune di Chioggia e i loro Sindaci, Capitanerie di porto, Forze dell' ordine, Polizia di frontiera, Vigili del Fuoco, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, Ulss 3, Usmaf - e con **Venezia** Terminal Passeggeri, società concessionaria del terminal crocieristico, agenti marittimi, gli altri terminal coinvolti, i servizi tecnico nautici e in generale con tutta la comunità portuale. Già l' anno prossimo potremo consegnare il primo accosto temporaneo sul Canale Nord e avviare importanti progetti d' intervento per il miglioramento dell' accessibilità nautica. Secondo i nostri calcoli, proseguendo sulla strada prefissata dal cronoprogramma e con la piena operatività di tutti gli accosti, entro il 2027 potremo arrivare a una capienza tale da ospitare 1 milione di crocieristi, il 90% dei quali in modalità homeport". Il Direttore Marittimo del Veneto, Amm. Isp. Piero Pellizzari ha evidenziato come lo studio Channeling sarà posto alla base dell' analisi del rischio, quale supporto delle valutazioni dell' Autorità Marittima in ordine all' accessibilità nautica in sicurezza nei canali marittimi portuali. I dati che deriveranno dallo studio saranno utilizzati per un eventuale aggiornamento delle attuali ordinanze in vigore, considerata l' esigenza di garantire la maggior fruibilità possibile del porto nell' arco delle 24 ore ad ogni tipologia di nave, anche quale elemento di mitigazione degli effetti causati dall' attivazione del sistema MoSE. Nel ringraziare il Presidente e Commissario Straordinario Fulvio Lino Di Blasio, il Presidente e AD di **Venezia** Terminal Passeggeri Fabrizio Spagna ha sottolineato "è indubbio che il decreto 103/2021 abbia avuto degli evidenti impatti sia economici che operativi sul business di VTP, che vanno in ogni caso considerati se si vuole oggi parlare del futuro della crocieristica a **Venezia**. Un futuro indissolubilmente legato dunque alla realizzazione e alla disponibilità delle infrastrutture per gli approdi diffusi a Marghera, Fusina e Chioggia, nonché ad una piena accessibilità nautica dello scalo. Dal punto di vista del traffico e dei numeri non sarà un ritorno al passato, replicando un modello crocieristico che ha fatto il suo tempo, ma abbiamo l' opportunità di delinearne uno nuovo improntato sulla sostenibilità e l' integrazione perfetta con il territorio, che sia ancora una volta di esempio per tutto il mondo. Una nuova formula che sia compatibile con la città e il territorio. Compatibile significa rispettosa dell' ambiente e del paesaggio e anche rispettosa del lavoro, della professionalità delle persone che hanno reso unica **Venezia** come primo home port del Mediterraneo e che possa contribuire alla crescita del territorio con un' economia capace di generare un turismo di qualità. In questo contesto è cruciale

Ship Mag

Venezia

che il nuovo assetto della crocieristica assicuri l'ormeggio delle navi in home port superando la cosiddetta "modalità Redentore" e sia compatibile con la città grazie a nuovi modelli di sviluppo che siano appunto sinergici con l'offerta turistica non solo di Venezia ma dell'intero territorio regionale. Assieme alla struttura commissariale e con il supporto del Governo abbiamo l'obiettivo di fare sistema e collaborare per avere una visione comune sul come ricostruire l'offerta crocieristica per Venezia e quindi l'offerta che VTP può offrire alle compagnie per poter "organizzare" al meglio la loro presenza e il loro ritorno a Venezia".

Shipping Italy

Venezia

Crociere a Venezia: Vtp verso allungamento e ampliamento della concessione

Escavi e approdi diffusi, Di Blasio fa il punto sulla crocieristica lagunare: si punta al milione di passeggeri e a 385 toccate di navi nel 2027

di Andrea Moizo 30 Novembre 2022 "Gli strumenti definiti dal Decreto Venezia erano finalizzati anche al riequilibrio del concessionario da esso penalizzato: è in quest'ottica di riscrittura del Pef (Piano economico finanziario) di Venezia Terminal Passeggeri che sarà a essa affidata la nuova stazione marittima sul Canale Nord di Marghera, da realizzarsi con le risorse (158 milioni di euro in tutto, ndr) del decreto stesso entro il 2026, e che stiamo valutando l'allungamento della concessione in scadenza proprio nel 2026". È con queste parole che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, Fulvio Lino Di Blasio, in occasione dell'incontro organizzato per fare il punto sull'attività commissariale di cui il succitato Decreto Venezia l'ha investito sul finire dell'estate 2021, interdiciendo alle navi da crociera sopra le 25mila tonnellate l'accesso alla Marittima gestita da Vtp attraverso il Canale della Giudecca, ha chiarito uno dei punti più ombrosi di quelle misure. Di Blasio ha anche spiegato che solo al termine, appunto fine 2026, della sua missione commissariale si potrà valutare un potenziale e parziale differente uso di banchine e aree attualmente parte della concessione di Vtp. Prima di allora, dopo aver approntato gli approdi diffusi sulle banchine mercantili dei terminal Tiv e Vecon, e messo a disposizione anche Chioggia (i primi in modalità Redentore, senza cioè la possibilità di fare home port, fruibile a Chioggia), il commissario entro la fine del prossimo anno aumenterà ancora la capacità ricettiva realizzando il primo accosto sul Canale Nord. Nel frattempo, entro fine 2022 sarà approvato il progetto preliminare della nuova stazione marittima da 62 milioni di euro affidato a Rina Consulting, per poi negli anni successivi procedere con l'iter (approvazione del definitivo e Valutazione di Impatto Ambientale) e i lavori. Intanto, come è noto, anche al terminal Venice Ro-Port Mos di Fusina hanno cominciato ad arrivare le navi da crociera. Ma in questo caso, non essendo una destinazione prevista dal Decreto, l'Adsp si è limitata a lavorare per il rinnovo della Via e "convincere la Commissione Europea (cofinanziatrice dell'opera) a un uso diverso dal ro-ro", mentre l'iniziativa è stata assunta, anche finanziariamente, da Vtp. Il cui presidente e amministratore delegato Fabrizio Spagna ha spiegato: "Stiamo per finalizzare l'accordo che ci permetterà di utilizzare le banchine come home port, per le navi ivi ammesse (fino a 250 metri di lunghezza, ndr), previo nostro investimento di 2-3 milioni per i necessari allestimenti". Così, a latere del riepilogo sui risultati 2022 ormai consolidati sui dati del terminalista (214 toccate, 238mila passeggeri di cui 197mila in homeport), Di Blasio ha anche illustrato lo sviluppo progressivo della capacità ricettiva dello scalo (numeri che, ha tenuto a precisare Vtp, sono ancora lungi dall'essere previsioni di traffico): Di Blasio,



Shipping Italy

Venezia

infine, affiancato dal subcommissari Fabio Russo, ha fatto il punto anche sulla partita degli escavi, cui il Decreto fra manutenzioni e interventi accessori ha destinato la metà del budget stanziato (79 milioni di euro, l'altra metà è per approdi diffusi e nuova stazione marittima). In tal senso sarà a breve avviata la progettazione per la manutenzione del Canale Malamocco-Marghera, "che non sarà ampliato ma ripristinato laddove la larghezza non sia più quella prevista". Quanto al Vittorio Emanuele, la via che da Marghera consentirebbe l'approdo in Marittima, Russo ha ricordato come "gli approfondimenti fatti abbiano mostrato come nel 1945 la profondità arrivasse agli 11 metri". Una notazione che, è stato specificato nell'illustrare insieme a Piero Pellizzari, Direttore Marittimo del Veneto e comandante della Capitaneria di **Venezia**, il progetto Channeling per lo studio sul miglioramento dell'accessibilità nautica in sicurezza nei canali marittimi lagunari, non significa un ripristino di tale quota: "Premesso che il progetto al riguardo non solo va ancora affidato ma anche definito, nel senso che non è neppure stata individuata la nave di progetto e che la disamina delle varie sezioni del canale va condotta, quello cui si punta è una profondità compresa fra 8-9 metri". L'idea è che dal 2027 per l'home port delle navi maggiori sarà disponibile la nuova stazione marittima in Canale Nord, mentre per quelle oggi ospitabili a Fusina dovrebbe tornare disponibile la Marittima da raggiungersi attraverso il Vittorio Emanuele. Flash conclusivo di Di Blasio sul lungo termine, cioè lo spostamento fuori dalle acque protette della Laguna e sul relativo concorso di idee: "Il processo - era in corso la selezione delle tre proposte su cui sviluppare una progettazione di fattibilità tecnico-economica - è stato come noto interrotto dalla sentenza del Tar sul ricorso di Duferco. A gennaio vedremo cosa dirà il Consiglio di Stato, cui ci siamo appellati insieme al Ministero delle Infrastrutture: l'intenzione nostra e del nuovo Governo è quella di andare avanti".

Canale Nord, Marittima, porto di Chioggia: un modello crocieristico sostenibile a Venezia

Bilancio della stagione crociere 2022 e linee per il 2023. Interventi agli approdi temporanei e la previsione: «Un milione di crocieristi a Venezia entro il 2027, il 90 per cento home port»

«Obiettivo: essere attrezzati per ospitare un milione di crocieristi a Venezia».

Per il Commissario straordinario alle crociere **Fulvio Lino Di Blasio**, presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**,

«Venezia deve rimanere homeport di riferimento per le navi bianche». Lo ha detto mercoledì, presentando il bilancio della stagione crocieristica 2022 e le linee per il 2023. La Marittima, il decreto e il Canale Nord «Accanto alla

realizzazione delle opere necessarie a questo fine, da qui al 2026 - ha spiegato il presidente -, innanzitutto l' approdo passeggeri a Porto Marghera, sulla sponda nord del Canale Nord, con i relativi due accosti - stiamo

lavorando, con la massima attenzione all' eccezionale contesto ambientale in cui ci troviamo, anche per valorizzare la Marittima». Gli escavi lungo il canale

Vittorio Emanuele, i cui lavori stanno per essere affidati, con l' individuazione del progettista, servono proprio a far passare le navi dirette in Marittima, cioè

quelle che, a seguito del decreto legge 103 del 2021 per l' interdizione delle navi bianche lungo il Canale della Giudecca, devono avere stazza non

superiore alle 25 mila tonnellate. Riguardo a questo, si tratta di riportare la

profondità del canale tra gli 8 e i 9 metri, dai 7 attuali, per la praticabilità della navigazione e di rendere, grazie al protocollo fanghi in arrivo, costante la manutenzione per garantire le attività del porto. Oltre a questo, nelle linee programmatiche del porto per il 2023 c' è il riposizionamento dello scalo clodiense in sinergia con quello veneziano.

La realizzazione del Canale Nord, per le navi più grandi, compete alla struttura commissariale, ha spiegato Di **Blasio**, attraverso un project financing. Nel 2023 è previsto il primo accosto per una nave. Per la seconda, dal momento che è

necessaria una Valutazione di impatto ambientale, la fine dei lavori è attesa per il 2026, con utilizzo nel corso della stagione del 2027. Sostenibilità Ma è sulla ripartenza "sostenibile" che il presidente dell' **Autorità portuale** ha incentrato

la presentazione degli interventi relativi agli approdi temporanei, insieme a quelli complementari per la salvaguardia di Venezia e la laguna. Con lui Giuseppe Teti, sub commissario con funzioni amministrative, Fabio Russo, sub

commissario con funzioni tecniche, l' ammiraglio Piero Pellizzari, direttore marittimo del Veneto e comandante della Capitaneria di Venezia e Fabrizio Spagna, presidente e amministratore delegato della concessionaria Venezia

Terminal Passeggeri (Vtp). Nel periodo novembre 2021-novembre 2022 l' attività commissariale ha raggiunto tutti gli obiettivi previsti dalla legge, portando all' individuazione, all' adeguamento e alla messa in esercizio di accosti

temporanei per le navi di stazza maggiore a Porto Marghera (banchine Liguria e Lombardia), favorendo il dual use del terminal Ro ro di Fusina, lavorando con i terminalisti



Canale Nord, Marittima, porto di Chioggia: un modello crocieristico sostenibile a Venezia



11/30/2022 23:56

Bilancio della stagione crociere 2022 e linee per il 2023. Interventi agli approdi temporanei e la previsione: «Un milione di crocieristi a Venezia entro il 2027, il 90 per cento home port»
«Obiettivo: essere attrezzati per ospitare un milione di crocieristi a Venezia». Per il Commissario straordinario alle crociere Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, «Venezia deve rimanere homeport di riferimento per le navi bianche». Lo ha detto mercoledì, presentando il bilancio della stagione crocieristica 2022 e le linee per il 2023. La Marittima, il decreto e il Canale Nord «Accanto alla realizzazione delle opere necessarie a questo fine, da qui al 2026 - ha spiegato il presidente -, innanzitutto l' approdo passeggeri a Porto Marghera, sulla sponda nord del Canale Nord, con i relativi due accosti - stiamo lavorando, con la massima attenzione all' eccezionale contesto ambientale in cui ci troviamo, anche per valorizzare la Marittima». Gli escavi lungo il canale Vittorio Emanuele, i cui lavori stanno per essere affidati, con l' individuazione del progettista, servono proprio a far passare le navi dirette in Marittima, cioè quelle che, a seguito del decreto legge 103 del 2021 per l' interdizione delle navi bianche lungo il Canale della Giudecca, devono avere stazza non superiore alle 25 mila tonnellate. Riguardo a questo, si

Venezia Today

Venezia

del porto commerciale per identificare modalità operative che fossero sicure per i passeggeri e il meno intrusive possibile per i traffici cargo. Allo stesso tempo, si è avviata una sperimentazione per navi di piccola taglia che hanno scalato per la prima volta e con grade successo al porto di Chioggia. Tutto ciò ha garantito nel corso del 2022 oltre 200 toccate di navi da crociera nel **sistema portuale** lagunare e il transito di circa 240 mila passeggeri. Le attese per il 2023 sono di neanche 100 toccate, per 600 mila passeggeri, più del doppio per il fatto che meno navi grandi ma più capienti porteranno in laguna più crocieristi. Tutte le attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo modello di crocieristica sono state affidate al Danish Hydraulic Institute per trovare azioni che migliorino la navigabilità delle principali arterie portuali, il canale Malamocco-Marghera in primis, avendo cura di minimizzare l' impatto sull' ambiente. Programmi e obbiettivi «Secondo i nostri calcoli, proseguendo sulla strada prefissata dal cronoprogramma e con la piena operatività di tutti gli accosti, entro il 2027 potremo arrivare a una capienza tale da ospitare 1 milione di crocieristi, il 90% dei quali in modalità homeport», afferma Il presidente Di **Blasio**. La gestione della Marittima e del Canale Nord, con un' estensione della concessione oltre il 2026, viene attribuita a Venezia Terminal Passeggeri. Nel percorso di sviluppo ci sarà la conclusione delle banchine Liguria e Lombardia a Marghera, e la disponibilità del porto di Chioggia e della la Marittima (per le navi che rientrano nelle limitazioni previste), e nel sabato e domenica il terminal Ro ro di Fusina, a vocazione commerciale e traghetti. Le previsioni dell' **autorità portuale** parlano di un incremento di passeggeri costante fino al 2027, quando terminerà la struttura commissariale, e si attendono 385 toccate per un milione di passeggeri. Valori che si scostano ampiamente da quelli del passato: basta confrontare il 2019, quando le toccate furono 498 e 1.618.000 i passeggeri, di cui 1.397.500 in home port: segno di un cambio di paradigma. «La domanda supera l' offerta a Venezia. Possiamo scegliere il modello di turismo crocieristico che vogliamo e alle nostre condizioni - afferma in conclusione Spagna, presidente Vtp -, creando e assicurando l' accessibilità e le condizioni per fare business. Non sarà un ritorno al passato, replicando un modello crocieristico che ha fatto il suo tempo, ma abbiamo l' opportunità di delinearne uno nuovo improntato sulla sostenibilità e l' integrazione con il territorio e con la città. In questo contesto è cruciale che il nuovo assetto della crocieristica assicuri l' ormeggio delle navi in home port superando la cosiddetta "modalità Redentore" (navi in rada). Abbiamo l' obiettivo di fare **sistema** e collaborare per una visione comune sul come ricostruire l' offerta crocieristica che Vtp può offrire alle compagnie, per il loro ritorno a Venezia».

Nuovi dragaggi in porto per ospitare le maxi navi

Navi sempre più grandi e traffici in aumento hanno spinto l'Autorità di sistema portuale a varare un nuovo programma di dragaggi dei fondali nel porto di Savona. Palazzo San Giorgio punta a rimodellare il fondale nella parte del bacino portuale savonese

Savona - Navi sempre più grandi e traffici in aumento hanno spinto l'Autorità di sistema portuale a varare un nuovo programma di dragaggi dei fondali nel porto di **Savona**. Se l'area davanti alla banchina del terminal di Costa Crociere era già stata adeguata tre anni fa, ora Palazzo San Giorgio punta a rimodellare il fondale nella parte del bacino portuale savonese dove le navi da crociera manovrano per entrare, a circa sessanta metri dalla Calata delle Vele. L'obiettivo dei tecnici coordinati dal direttore Giuseppe Canepa, e dalla dirigente del settore Opere marittime, civili e ferroviarie, Susanna Pelizza, è di portare la profondità dagli attuali otto o nove metri a circa dieci metri, adeguandola a quella in prossimità del terminal, che raggiunge gli undici metri. In questo modo anche le navi più grandi, come la "Costa Toscana" e la "Costa Firenze", potranno accedere e manovrare nella massima sicurezza e senza sollevare i sedimenti. Sono in corso le attività preliminari, che consistono nel prelievo di campioni dal fondale per determinarne con precisione la caratterizzazione, svolgendo analisi chimiche e ambientali dei materiali. Tutti i dati saranno poi inviati alla Regione per le autorizzazioni necessarie. A quel punto potranno iniziare i lavori veri e propri, che saranno eseguiti tramite una benna installata su un pontone galleggiante. Il materiale scavato dal fondale verrà depositato nella vasca a bordo del pontone stesso e quindi riversato nel bacino degli Alti fondali, sempre nel porto di **Savona**: "Come evidenzia il nome, quell'area dispone già di profondità elevate che consentono la messa a dimora del materiale senza andare a inficiare i pescaggi e le zone di manovra delle navi", spiega Pelizza. Tra l'altro, rispetto al porto di Genova, quello di **Savona** ha il vantaggio di non avere rivi e torrenti che vi sfociano, quindi le attività di dragaggio sono meno impegnative. Non sono invece previsti interventi simili nella rada di Vado, che dispone già di pescaggi elevati per ospitare le navi portacontainer.



Porti: attracca a Genova prima nave larga 40 metri

Toti, giornata storica. Porta 6.000 teus contro 3.500 altre

(ANSA) - GENOVA, 30 NOV - "Oggi è una giornata storica per il porto di Genova: la prima nave larga 40 metri ha fatto il suo ingresso a calata Bettolo con un carico di circa 6000 teus, quasi raddoppiando la capacità rispetto ai 3500 teus trasportati dalle navi più piccole, larghe 32 metri, la dimensione massima prevista fino a ieri. Si tratta di un traguardo straordinario, che aumenta notevolmente l'operatività del terminal, porta lavoro e ricchezza a tutto il porto e alla nostra città". Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti in merito all'arrivo a Calata Bettolo della nave portacontainer MSC Coruna. "Le operazioni si sono svolte in modo impeccabile - prosegue Toti - con un grande lavoro di tutti i soggetti coinvolti, per cui ringrazio in particolare la Capitaneria di Porto, il Direttore marittimo della Liguria l'ammiraglio Liardo e l'Autorità Portuale. Questo primo passo è solo un assaggio di quello che accadrà quando la nuova diga di Genova sarà terminata e consentirà l'ingresso di navi anche tre volte più grandi. Siamo al lavoro - conclude - per una Liguria ancora più competitiva e pronta a cogliere al meglio le sfide del futuro". (ANSA).



A calata Bettolo la prima nave larga 40 metri da 6 mila teus

Si tratta della Msc Coruna, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti: «Primo passo, con nuova diga navi ancora più grandi»

«Oggi è una giornata storica per il porto di Genova: la prima nave larga 40 metri ha fatto il suo ingresso a calata Bettolo con un carico di circa 6000 teus, quasi raddoppiando la capacità rispetto ai 3500 teus trasportati dalle navi più piccole, larghe 32 metri, la dimensione massima prevista fino a ieri. Si tratta di un traguardo straordinario, che aumenta notevolmente l'operatività del terminal, porta lavoro e ricchezza a tutto il porto e alla nostra città». Lo annuncia il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti in merito all'arrivo a Calata Bettolo della nave portacontainer Msc Coruna «Le operazioni si sono svolte in modo impeccabile - prosegue Toti - con un grande lavoro di tutti i soggetti coinvolti, per cui ringrazio in particolare la capitaneria di porto, il direttore marittimo della Liguria l'ammiraglio Liardo e l' **Autorità Portuale**. Questo primo passo è solo un assaggio di quello che accadrà quando la nuova diga di Genova sarà terminata e consentirà l'ingresso di navi anche tre volte più grandi. Siamo al lavoro per una Liguria ancora più competitiva e pronta a cogliere al meglio le sfide del futuro». LASCIA UNA RISPOSTA

BizJournal Liguria

A calata Bettolo la prima nave larga 40 metri da 6 mila teus



11/30/2022 15:36

Si tratta della Msc Coruna, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti: «Primo passo, con nuova diga navi ancora più grandi» «Oggi è una giornata storica per il porto di Genova: la prima nave larga 40 metri ha fatto il suo ingresso a calata Bettolo con un carico di circa 6000 teus, quasi raddoppiando la capacità rispetto ai 3500 teus trasportati dalle navi più piccole, larghe 32 metri, la dimensione massima prevista fino a ieri. Si tratta di un traguardo straordinario, che aumenta notevolmente l'operatività del terminal, porta lavoro e ricchezza a tutto il porto e alla nostra città». Lo annuncia il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti in merito all'arrivo a Calata Bettolo della nave portacontainer Msc Coruna «Le operazioni si sono svolte in modo impeccabile - prosegue Toti - con un grande lavoro di tutti i soggetti coinvolti, per cui ringrazio in particolare la capitaneria di porto, il direttore marittimo della Liguria l'ammiraglio Liardo e l' **Autorità Portuale**. Questo primo passo è solo un assaggio di quello che accadrà quando la nuova diga di Genova sarà terminata e consentirà l'ingresso di navi anche tre volte più grandi. Siamo al lavoro per una Liguria ancora più competitiva e pronta a cogliere al meglio le sfide del futuro». LASCIA UNA RISPOSTA

Risse e consumo di droga e alcol, via Gramsci "una brutta cartolina"

L'assessore Francesco Maresca ha risposto che l'amministrazione ha in atto un iter istituzionale con assessorati di riferimento, affermando che il centro storico, via Gramsci inclusa, è patrimonio cittadino. L'assessore Maresca ha riferito che gli assessori Campora e Gambino proprio oggi gli hanno rendicontato in merito alle azioni che si stanno mettendo in atto per presidiare il territorio insieme alle forze dell'ordine statali, anche per lo spaccio e il consumo di droghe insieme al personale dedicato (in borghese e non). L'attività di prevenzione, dice Maresca, è massima, e il lavoro interforze continua anche con la guardia di finanza. Vengono effettuati controlli quotidiani per il consumo di alcolici e per fermare persone in evidente stato di ebbrezza molesta, che comporta un allontanamento di 48 ore. Da parte dell'assessore all'ambiente Campora, fa sapere Maresca, si è avuta conferma di una pulizia quotidiana in periodo notturno di via Gramsci anche con l'utilizzo di una idropulitrice per disinfettare le zone più critiche. Durante l'estate è stato effettuato un lavaggio a caldo, che è andato avanti fino a ottobre. Per quanto riguarda i rifiuti, invece, Ami ha rafforzato il ritiro dei rifiuti, anche degli ingombranti, con sei nuovi punti ecovan di cui uno proprio in via Gramsci. Le esigenze sono grandi, dice Maresca, ma il lavoro dell'amministrazione per garantire il decoro e la sicurezza vanno avanti. Il consigliere Bertorello si è detto soddisfatto della risposta, poi ha affidato a una nota alcune considerazioni. "La situazione - dichiara Bertorello - di grave degrado, che interessa via Gramsci e le zone limitrofe nel centro storico di Genova, non è più sostenibile. Con un'interpellanza ho chiesto al Comune di agire, anche in sinergia con le forze dell'ordine, per eliminare lo spaccio a cielo aperto, il consumo di alcol e droghe, che avviene a tutte le ore del giorno, e per migliorare il decoro urbano e la pulizia. Via Gramsci merita di essere riqualificata e restituita alla cittadinanza e ai turisti, visto che fra l'altro si trova in una zona centrale della città, una zona commerciale oltre che residenziale. Una zona turistica, trovandosi davanti al porto, che non può essere più una brutta cartolina della nostra città".



Risse e consumo di droga e alcol, via Gramsci "una brutta cartolina"



11/30/2022 11:44

L'assessore Francesco Maresca ha risposto che l'amministrazione ha in atto un iter istituzionale con assessorati di riferimento, affermando che il centro storico, via Gramsci inclusa, è patrimonio cittadino. L'assessore Maresca ha riferito che gli assessori Campora e Gambino proprio oggi gli hanno rendicontato in merito alle azioni che si stanno mettendo in atto per presidiare il territorio insieme alle forze dell'ordine statali, anche per lo spaccio e il consumo di droghe insieme al personale dedicato (in borghese e non). L'attività di prevenzione, dice Maresca, è massima, e il lavoro interforze continua anche con la guardia di finanza. Vengono effettuati controlli quotidiani per il consumo di alcolici e per fermare persone in evidente stato di ebbrezza molesta, che comporta un allontanamento di 48 ore. Da parte dell'assessore all'ambiente Campora, fa sapere Maresca, si è avuta conferma di una pulizia quotidiana in periodo notturno di via Gramsci anche con l'utilizzo di una idropulitrice per disinfettare le zone più critiche. Durante l'estate è stato effettuato un lavaggio a caldo, che è andato avanti fino a ottobre. Per quanto riguarda i rifiuti, invece, Ami ha rafforzato il ritiro dei rifiuti, anche degli ingombranti, con sei nuovi punti ecovan di cui uno proprio in via Gramsci. Le esigenze sono grandi, dice Maresca, ma il lavoro dell'amministrazione per garantire il decoro e la sicurezza vanno avanti. Il consigliere Bertorello si è detto soddisfatto della risposta, poi ha affidato a una nota alcune considerazioni. "La situazione - dichiara Bertorello - di grave degrado, che interessa via Gramsci e le zone limitrofe nel centro storico di Genova, non è più sostenibile. Con un'interpellanza ho chiesto al Comune di agire, anche in sinergia con le forze dell'ordine, per eliminare lo spaccio a cielo aperto, il consumo di alcol e droghe, che avviene a tutte le ore del giorno, e per migliorare il decoro urbano e la pulizia. Via Gramsci merita di essere riqualificata e restituita alla cittadinanza e ai turisti, visto che fra l'altro si trova in una zona centrale della città, una zona commerciale oltre che residenziale. Una zona turistica, trovandosi davanti al porto, che non può essere più una brutta cartolina della nostra città".

Genova capitale europea del Natale, eventi per tutti i gusti

Dopo due anni di stop a causa della pandemia, torna anche l' appuntamento con il Tricapodanno: il 29 e il 30 dicembre due serate di musica e intrattenimento al **Porto** Antico con il culmine degli eventi il 31 dicembre quando piazza de Ferrari ospiterà il Capodanno targato Mediaset. Ascolta questo articolo ora... Con la slitta di Babbo Natale davanti a Palazzo Tursi è partito ufficialmente il calendario degli eventi, che, da giovedì 1 dicembre, animeranno Genova, in tutti i Municipi, per le prossime festività natalizie, per circa 40 giorni, con mostre, visite, mercatini, musica, arte, intrattenimento, cultura e tradizioni. Un Natale ancora più speciale per la città, che quest' anno è 'European Capital of Christmas 2022'. Genova capitale europea del Natale è il riconoscimento turistico ottenuto, insieme alla città basca di San Sebastian in Spagna, un anno fa, dalla giuria internazionale del premio patrocinato dal Parlamento europeo, motivato "dall' alto livello tecnico dei progetti presentati, le proposte e l' impegno nel perseguire i valori europei del Natale, un momento di speciale significato in cui si rivelano i valori profondi dell' integrazione, della tolleranza, della convivenza e della pace, che sono al centro e all' origine del progetto europeo". Il logo di Genova 'European Capital of Christmas 2022', presentato mercoledì mattina 30 novembre nel salone di rappresentanza a Palazzo Tursi, contrassegnerà quest' anno tutti gli eventi organizzati dal Comune di Genova, dai Municipi e dalle associazioni del territorio. Un programma ricco di eventi di piazza, nel centro città, da musica, visite guidate ai presepi della tradizione nelle diverse delegazioni della città, da Ponente a Levante, comprese le vallate, spettacoli, walking tour alla scoperta del centro storico, delle chiese dei Rolli, tra cultura, tradizione, intrattenimento e valori del Natale. L' offerta, che sarà consultabile giorno per giorno sul sito visitgenoa.it nella sezione dedicata al Natale, è rivolta ai genovesi e ai turisti, con proposte per ogni fascia di età. "Il 12 dicembre - dice l' assessore al Turismo Alessandra Bianchi - suggelleremo l' ideale collegamento con l' altra capitale europea del Natale, San Sebastian, con un collegamento in piazza sul maxi schermo, un' ulteriore occasione per promuovere Genova a livello internazionale. Inoltre, sono molto orgogliosa dell' evento che stiamo mettendo a punto sulla 'sfida' in ambito di tradizione presepiale tra la nostra città e Napoli, con il concerto Natalizia, l' allestimento dell' opera presepiale del maestro Mario Carotenuto e il corteo di zampognari e figuranti". "Sarà un Natale all' insegna dell' intrattenimento e degli eventi, con un ricco calendario di appuntamenti di piazza, anche in collaborazione con Regione Liguria, a partire dall' accensione dell' albero di Natale di piazza De Ferrari l' 8 dicembre - dichiara il consigliere delegato Grandi Eventi Federica Cavalleri -. Dopo due anni di stop, tornerà il Tricapodanno, tre giorni tra musica e divertimento per i più giovani e non solo, al **Porto** Antico e con il gran



Genova capitale europea del Natale, eventi per tutti i gusti



11/30/2022 15:40

Dopo due anni di stop a causa della pandemia, torna anche l' appuntamento con il Tricapodanno: il 29 e il 30 dicembre due serate di musica e intrattenimento al Porto Antico con il culmine degli eventi il 31 dicembre quando piazza de Ferrari ospiterà il Capodanno targato Mediaset. Ascolta questo articolo ora... Con la slitta di Babbo Natale davanti a Palazzo Tursi è partito ufficialmente il calendario degli eventi, che, da giovedì 1 dicembre, animeranno Genova, in tutti i Municipi, per le prossime festività natalizie, per circa 40 giorni, con mostre, visite, mercatini, musica, arte, intrattenimento, cultura e tradizioni. Un Natale ancora più speciale per la città, che quest' anno è 'European Capital of Christmas 2022'. Genova capitale europea del Natale è il riconoscimento turistico ottenuto, insieme alla città basca di San Sebastian in Spagna, un anno fa, dalla giuria internazionale del premio patrocinato dal Parlamento europeo, motivato "dall' alto livello tecnico dei progetti presentati, le proposte e l' impegno nel perseguire i valori europei del Natale, un momento di speciale significato in cui si rivelano i valori profondi dell' integrazione, della tolleranza, della convivenza e della pace, che sono al centro e all' origine del progetto europeo". Il logo di Genova 'European Capital of Christmas 2022', presentato mercoledì mattina 30 novembre nel salone di rappresentanza a Palazzo Tursi, contrassegnerà quest' anno tutti gli eventi organizzati dal Comune di Genova, dai Municipi e dalle associazioni del territorio. Un programma ricco di eventi di piazza, nel centro città, da musica, visite guidate ai presepi della tradizione nelle diverse delegazioni della città, da Ponente a Levante, comprese le vallate, spettacoli, walking tour alla scoperta del centro storico, delle chiese dei Rolli, tra cultura, tradizione, intrattenimento e valori del Natale. L' offerta, che sarà consultabile giorno per giorno sul sito visitgenoa.it nella sezione dedicata al Natale, è rivolta ai genovesi e ai turisti, con proposte per ogni fascia di età. "Il 12 dicembre - dice l' assessore al Turismo Alessandra Bianchi - suggelleremo l' ideale collegamento con l' altra capitale europea del Natale, San Sebastian, con un collegamento in piazza sul maxi schermo, un' ulteriore occasione per promuovere Genova a livello internazionale. Inoltre, sono molto orgogliosa dell' evento che stiamo mettendo a punto sulla 'sfida' in ambito di tradizione presepiale tra la nostra città e Napoli, con il concerto Natalizia, l' allestimento dell' opera presepiale del maestro Mario Carotenuto e il corteo di zampognari e figuranti". "Sarà un Natale all' insegna dell' intrattenimento e degli eventi, con un ricco calendario di appuntamenti di piazza, anche in collaborazione con Regione Liguria, a partire dall' accensione dell' albero di Natale di piazza De Ferrari l' 8 dicembre - dichiara il consigliere delegato Grandi Eventi Federica Cavalleri -. Dopo due anni di stop, tornerà il Tricapodanno, tre giorni tra musica e divertimento per i più giovani e non solo, al **Porto** Antico e con il gran

Genova Today

Genova, Voltri

finale, per il conto alla rovescia in piazza De Ferrari, il 31 dicembre con Capodanno Mediaset. Via Garibaldi ospiterà inoltre Liguria Transatlantica festival con uno spettacolo di musica, tra arte e djset, con brindisi finale a palazzo Tursi. Gli eventi continueranno anche nel fine settimana dell' Epifania: il 6 gennaio tour per bambini, ai giardini Baltimora, ispirati alla tradizione con laboratori e intrattenimento con Lucilla Kids come ospite. Il 7 gennaio il Festival dell' hip hop, sempre ai giardini Baltimora, dedicato al pubblico di giovani e giovanissimi, con artisti molto amati". Tra gli eventi di maggiore richiamo, si parte l' 1 dicembre con le animazioni natalizie e la slitta avveniristica di Babbo Natale, con percorsi di luce per l' intera città. L' 1 dicembre alle 15.30 la partenza della slitta di Babbo Natale, da piazza della stazione, per percorrere tutta Voltri. Inizieranno l' 1 dicembre anche la Fiera di Natale nei giardini di Brignole su viale Caviglia, con una nuova formula sperimentale di mix di strutture, la Fiera del Libro in galleria Mazzini e il Mercatino di Natale di piazza Matteotti. Dal 2 dicembre torna l' appuntamento con il Mercatino di San Nicola in piazza Piccapietra e dal 3 dicembre con il Winter Park, il Luna Park mobile più grande d' Europa con 130 attrazioni, in piazzale Kennedy. Per tutto il periodo natalizio e fino al 2 febbraio sarà possibile visitare oltre 20 presepi sparsi in città: dalle principali chiese del centro storico, comprese le esposizioni di particolare interesse storico artistico come quello di Palazzo Rosso, fino alle delegazioni, con i presepi in mostra a Pontedecimo e all' Acquasanta. L' 8 dicembre l' accensione dell' albero di piazza De Ferrari, a cura di Regione Liguria in collaborazione con il Comune di Genova e Aster. A partire dall' 8 dicembre tutta la città si accenderà con le illuminazioni natalizie predisposte dal Comune di Genova, da Voltri a Nervi. Sempre dall' 8 dicembre il mercatino di Natale per il centro storico e i mercatini del Sestiere del Molo, dove il 6 dicembre verrà installata, sul Belvedere Tonino Conte, la famosa scenografia di Emauele Luzzati, restaurata a cura del teatro della Tosse e trasferita da Porta Siberia. Nel lungo fine settimana dell' Immacolata, il 10 e l' 11 (e il 17 e 18 dicembre) dicembre, bande musicali porteranno l' atmosfera natalizia per le strade cittadine e le visite guidate ispirate alla tradizione immergeranno i partecipanti nei racconti del Natale, anche con un tour in battello. Inoltre, visite guidate a cura della cooperativa Dafne, della Cooperativa Solidarietà e Lavoro e dell' associazione dei volontari di Santa Maria di Castello e le degustazioni presso la Vineria del Molo in piazza San Donato (informazioni su sestieredelmolo.org). Nel fine settimana, 'Genova chiama Napoli', un evento dedicato alla tradizione del presepe con un inedito confronto con la capitale partenopea: esposizione del presepe dipinto del maestro Mario Carotenuto, il corteo di zampognari e il concerto Natalizia di Beppe Barra. Domenica 11 l' arrivo della carovana Noi per Voi alla Radura della Memoria con la posa dei 43 alberelli, in ricordo delle vittime del crollo del ponte Morandi, intorno al cerchio della Radura e poi l' accensione dell' albero. Il 12 dicembre, Genova e San Sebastian, le due Capitali europee del Natale 2022, si saluteranno con un collegamento in diretta in piazza De Ferrari dove, su largo Pertini, verrà allestito un maxi schermo per proiettare le immagini delle due città illuminate. Il 17 dicembre, la tradizionale cerimonia del Confeugo: da

Genova Today

Genova, Voltri

piazza Caricamento fino a piazza De Ferrari, il corteo con il carro trainato da cavalli, gli sbandieratori, i gruppi storici, musica e cori con il culmine nella cerimonia di Palazzo Ducale e l'accensione del cippo di alloro sulla scalinata, per finire con l'inno dei genovesi 'Ma se ghe penso'. Nello stesso fine settimana, eventi di musica e tradizione, illuminazioni natalizie scenografiche in piazza Caricamento e piazza Daste a Sampierdarena, la Rolli experience, i tour ispirati dai racconti di Charles Dickens della fondazione Amon, lo spettacolo di strada con l'albero dell'artista Ulik e la Camminata dei Babbi Natale, per il centro storico, per la tradizionale raccolta benefica a favore dell'ospedale Gaslini. Sabato 17 appuntamento per tutti gli sportivi e per le famiglie con l'Urban Christmas Trail: partenza da Bolzaneto e arrivo alla Chiesa di Boccadasse con brindisi finale nel borgo marinaro. Anche un tour speciale per i bambini con partenza da piazza De Ferrari. Al Teatro Carlo Felice, il Concerto di Natale sabato 17, mentre domenica 18 Mozart l'Italiano. Il 20 dicembre la Fanfara della Brigata Alpina Taurinense, alle 21 al Teatro Modena, si esibirà con il concerto tradizionale di Natale. Il 22, il 27 e il 28 dicembre nelle chiese genovesi, i cori della città offriranno spettacoli musicali all'insegna della tradizione corale genovese nell'abbazia di San Siro di Struppa e nella chiesa dell'Annunziata. Ad animare la città, tra sapori della tradizione e artigianato, il Mercatino di Natale di Confesercenti in piazza Matteotti (dal 3 al 24 dicembre), il Mercatino degli artigiani di Cna in piazza De Ferrari (dal 10 al 21 dicembre), il mercatino della Befana di Confcommercio in piazza Matteotti (dal 26 dicembre all'8 gennaio) e Stile Artigiano for Christmas di Confartigianato (domenica 4). Intrattenimento per tutte le età anche a Cornigliano con il Villaggio di Babbo Natale, a Villa Bombrini, dall'8 al 23 dicembre. Il Tricapodanno Torna, dopo due anni di stop a causa della pandemia, l'appuntamento con il Tricapodanno di Genova: il 29 e il 30 dicembre due serate di musica e intrattenimento al **Porto** Antico con il culmine degli eventi il 31 dicembre quando piazza de Ferrari ospiterà il Capodanno targato Mediaset. Molte le occasioni di salutare il 2023 tra musica e arte con il Capodanno nei Rolli di Strada nuova, il Capodanno a Palazzo Rosso e a Castello D'Albertis, il Concerto di capodanno dell'orchestra Carlo Felice nella Basilica dell'Annunziata del Vastato alle 15.30 e il Die Fladermaus alle 17 al Teatro Carlo Felice, con replica l'1 gennaio alle 16. Anche Palazzo Tursi ospiterà il 31 dicembre un evento: Liguria Transatlantica dalle 21.30 con brindisi tra musica, visite guidate tra i musei di Strada Nuova e dj set. Per l'Epifania, dal 5 all'8 gennaio, le visite guidate gratuite alla chiese dei Rolli a cura dei divulgatori scientifici, che, dopo il grande successo delle precedenti edizioni, porteranno i visitatori alla scoperta di un patrimonio storico e artistico unico, sulle tracce di Rubens, dal santuario della Madonnetta al santuario di San Francesco da Paola, dal santuario della Madonna del Monte alla basilica di Carignano e molte altre chiese collegate al circuito dei Rolli, in centro e in altre delegazioni. Il 6 gennaio spazio anche a tour per bambini ispirati alla tradizione dell'Epifania ai giardini Baltimora, dove, il 7 gennaio, si terrà l'hip hop Festival dedicato ai giovani e giovanissimi. L'8 gennaio caccia al tesoro delle Festività del circolo culturale Fondazione Amon,

Genova Today

Genova, Voltri

alla scoperta dei luoghi e delle tradizioni genovesi.

Genova Today

Genova, Voltri

Toti: "Per la prima volta a Genova portacontainer larga 40 metri"

In realtà ci sono precedenti di navi ancora più grosse, approdate a Genova. Il 30 novembre 2015, esattamente sette anni prima della Msc Coruna, arrivò la Wondrous della compagnia Yang Ming, larga 51 metri

Proveniente da Gioia Tauro, poco dopo le 9 di mercoledì 30 novembre è arrivata nel porto di Genova, a calata Bettolo, la nave portacontainer Msc Coruna. "Oggi è una giornata storica per il porto di Genova - ha dichiarato il presidente della Regione Giovanni Toti -: la prima nave larga 40 metri ha fatto il suo ingresso a calata Bettolo con un carico di circa 6.000 teus, quasi raddoppiando la capacità rispetto ai 3.500 teus trasportati dalle navi più piccole, larghe 32 metri, la dimensione massima prevista fino a ieri". "Si tratta di un traguardo straordinario - prosegue Toti -, che aumenta notevolmente l'operatività del terminal, porta lavoro e ricchezza a tutto il porto e alla nostra città. Le operazioni si sono svolte in modo impeccabile con un grande lavoro di tutti i soggetti coinvolti, per cui ringrazio in particolare la Capitaneria di Porto, il direttore marittimo della Liguria l'ammiraglio Liardo e l'Autorità Portuale". "Questo primo passo è solo un assaggio di quello che accadrà quando la nuova diga di Genova sarà terminata e consentirà l'ingresso di navi anche tre volte più grandi. Siamo al lavoro - conclude - per una Liguria ancora più competitiva e pronta a cogliere al meglio le sfide del futuro". In realtà ci sono precedenti di navi ancora più grosse, approdate a Genova. Il 30 novembre 2015, esattamente sette anni prima della Msc Coruna, arrivò la Wondrous della compagnia Yang Ming, larga 51 metri, e nel dicembre del 2017 la Msc Istanbul, portacontainer lunga 399 metri e larga 54 metri con stazza lorda di 176.490 tonnellate.



Toti: "Per la prima volta a Genova portacontainer larga 40 metri"



11/30/2022 16:38

- Edgardo Genova

In realtà ci sono precedenti di navi ancora più grosse, approdate a Genova. Il 30 novembre 2015, esattamente sette anni prima della Msc Coruna, arrivò la Wondrous della compagnia Yang Ming, larga 51 metri. Proveniente da Gioia Tauro, poco dopo le 9 di mercoledì 30 novembre è arrivata nel porto di Genova, a calata Bettolo, la nave portacontainer Msc Coruna. "Oggi è una giornata storica per il porto di Genova - ha dichiarato il presidente della Regione Giovanni Toti -: la prima nave larga 40 metri ha fatto il suo ingresso a calata Bettolo con un carico di circa 6.000 teus, quasi raddoppiando la capacità rispetto ai 3.500 teus trasportati dalle navi più piccole, larghe 32 metri, la dimensione massima prevista fino a ieri". "Si tratta di un traguardo straordinario - prosegue Toti -, che aumenta notevolmente l'operatività del terminal, porta lavoro e ricchezza a tutto il porto e alla nostra città. Le operazioni si sono svolte in modo impeccabile con un grande lavoro di tutti i soggetti coinvolti, per cui ringrazio in particolare la Capitaneria di Porto, il direttore marittimo della Liguria l'ammiraglio Liardo e l'Autorità Portuale". "Questo primo passo è solo un assaggio di quello che accadrà quando la nuova diga di Genova sarà terminata e consentirà l'ingresso di navi anche tre volte più grandi. Siamo al lavoro - conclude - per una Liguria ancora più competitiva e pronta a cogliere al meglio le sfide del futuro". In realtà ci sono precedenti di navi ancora più grosse, approdate a Genova. Il 30 novembre 2015, esattamente sette anni prima della Msc Coruna, arrivò la

Economia circolare e dragaggi in porto, Cavo: "Chiesto decreto attuativo"

A Genova sono in corso dragaggi per circa 600.000 mq di materiale

di Andrea Popolano ROMA - Il tema dei dragaggi al centro delle commissioni in parlamento a Roma. La deputata ligure di Noi Moderati Ilaria Cavo ha presieduto la commissione congiunta attività produttive e ambiente della Camera al posto del presidente Gusmeroli. "Ho chiesto un intervento tramite decreti attuativi per far rientrare nell' economia circolare anche il **sistema** di dragaggio dei porti - spiega Cavo -. La sabbia dei dragaggi, quella parte nobile del sedimento, può essere riutilizzata per esempio per i ripascimenti e altre finalità, ma ora questo meccanismo è bloccato. Un impegno da parte del governo per tutto il **sistema portuale** e la nostra Liguria". La richiesta rivolta al ministro dell' Ambiente Gilberto Pichetto Fratin è quella di sbloccare il procedimento. I porti della Liguria rappresentano insieme i principali scali italiani. Nel futuro del porto di Genova c' è la nuova diga foranea. Il contratto è stato firmato e i lavori dovrebbero partire entro aprile del 2023 come precisa il presidente del porto Paolo Emilio Signorini (leggi qui) Nel frattempo, come ricorda l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale, nei porti di Genova e Savona sono in pieno svolgimento altri lavori di dragaggio, interventi di mantenimento e approfondimento dei fondali, utili per consentire l' accosto in banchina delle navi, anche di ultima generazione, sia commerciali che passeggeri. "Se non venissero eseguiti periodici dragaggi dei fondali, i sedimenti trasportati dal moto ondoso e dai numerosi rivi che sfociano in mare, si accumulerebbero impedendo, a lungo andare, la navigabilità delle navi in porto" spiega l' **Autorità portuale**. A Genova sono previsti dragaggi per circa 600.000 mq di materiale , una quantità tale da riempire 60 campi da calcio fino all' altezza di un metro . Parte del materiale dragato, che dalle caratterizzazioni è risultato idoneo al riutilizzo, verrà usato per riempire e stabilizzare i cassoni in cemento armato della nuova diga foranea di Genova. Nel bacino storico i fondali verranno portati rispettivamente a -11 metri di profondità presso Ponte dei Mille , e a - 10 metri presso le altre banchine . Nel bacino di Sampierdarena levante si potrà arrivare a una quota di -17 ; a ponente verrà raggiunto un pescaggio di oltre -14 metri . Con i dragaggi previsti per la realizzazione della Nuova Diga di Genova, il canale di accesso al porto avrà una profondità di -18 metri. A Savona l' intervento sarà limitato all' area antistante alla banchina Calata delle Vele dove, a circa 60 metri dal ciglio banchina, il pescaggio verrà portato a -11 metri, lo stesso livello di cui già dispone la banchina del terminal. I sedimenti raccolti verranno posizionati nella zona Alti Fondali.



PrimoCanale.it

Economia circolare e dragaggi in porto, Cavo: "Chiesto decreto attuativo"



11/30/2022 09:32

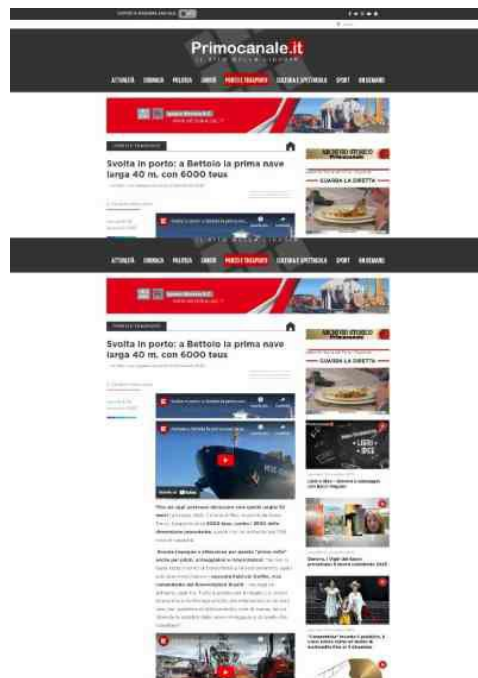
- Andrea Popolano

A Genova sono in corso dragaggi per circa 600.000 mq di materiale di Andrea Popolano ROMA - Il tema dei dragaggi al centro delle commissioni in parlamento a Roma. La deputata figure di Noi Moderati Ilaria Cavo ha presieduto la commissione congiunta attività produttive e ambiente della Camera al posto del presidente Gusmeroli. "Ho chiesto un intervento tramite decreti attuativi per far rientrare nell' economia circolare anche il sistema di dragaggio dei porti - spiega Cavo -. La sabbia dei dragaggi, quella parte nobile del sedimento, può essere riutilizzata per esempio per i ripascimenti e altre finalità, ma ora questo meccanismo è bloccato. Un impegno da parte del governo per tutto il sistema portuale e la nostra Liguria". La richiesta rivolta al ministro dell' Ambiente Gilberto Pichetto Fratin è quella di sbloccare il procedimento. I porti della Liguria rappresentano insieme i principali scali italiani. Nel futuro del porto di Genova c' è la nuova diga foranea. Il contratto è stato firmato e i lavori dovrebbero partire entro aprile del 2023 come precisa il presidente del porto Paolo Emilio Signorini (leggi qui) Nel frattempo, come ricorda l' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, nei porti di Genova e Savona sono in pieno svolgimento altri lavori di dragaggio, interventi di mantenimento e approfondimento dei fondali, utili per consentire l' accosto in

Svolta in porto: a Bettolo la prima nave larga 40 m. con 6000 teus

ha fatto il suo ingresso nel porto di Genova alle 10.20

di Elisabetta Biancalani GENOVA - Si è fatta un po' attendere, come le star, la nave Coruna a calata Bettolo nel porto di Genova: prevista alle 8.30, ha fatto il suo ingresso intorno alle 10.30, complice un po' di vento di maestrale che ritardato un po' le manovre, ripresa in diretta dalle telecamere di Primocanale: si tratta della prima nave larga 40 metri che può accedere in quest terminal vista la ristrettezza dello spazio rispetto alla diga, che avrebbe potuto creare problemi in caso di passaggio di altre navi nel canale. Fino ad oggi potevano attraccare solo quelle larghe 32 metri (e lunghe 294). Trasporta circa 6000 teus, contro i 3500 della dimensione precedente, quindi con un aumento del 70% circa di capacità. Il pericolo è sempre stato che navi troppo larghe attraccate mettessero a rischio la sicurezza durante il transito di altre navi, in ingresso o uscita in porto. Abbiamo eseguito uno studio lungo circa 4 mesi che ci è stato commissionato dall' **Autorità portuale** - spiega a Primocanale l'ammiraglio Sergio Liardo, direttore marittimo della Liguria - il metodo si chiama Sira, che significa Simplify lala Risk assessment e per la prima volta è stato eseguito in Italia, proprio per calata Bettolo, con simulazioni fatte a Napoli. E' stato un lavoro che ha coinvolto per la prima volta in questo campo, tutti gli stakeholders, ad esempio i comandanti delle navi che quel giorno transiteranno in porto e passeranno accanto a Fiammetta. Per la prima volta, al terminal Bettolo, sarà operativo una nuova figura, quella del port captain, che avrà un ruolo chiave. Di solito le navi ormeggiate non sono per così dire, armate, mentre questa nave dovrà esserlo, cioè essere pronta ad eventuali manovre. IL VENTO, UNA CONDIZIONE FONDAMENTALE "Una delle condizioni fondamentali perchè l' attracco sia possibile è il vento. Infatti sono stati installati apposta dei nuovi anemometri per avere un monitoraggio costante in tempo reale. Ma anche le correnti. E per quanto riguarda le navi che passano, il pescaggio è fondamentale. CON LA NUOVA DIGA TUTTO SARA' PIU' "FACILE" La nuova diga del porto di Genova, che se tutto andrà liscio sarà completata a fine 2026, renderà la vita più facile e soprattutto sicura a tutte le navi di grosse dimensioni che arriveranno sia a calata Bettolo che nel resto del porto di Sampierdarena visto che lo spostamento al largo, rispetto all' attuale diga, di 400 metri amplierà il canale di passaggio. E soprattutto il bacino di evoluzione, cioè la parte di accesso dove vengono fatte le manovre.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Autoproduzione, avvalimento fra terminal e fondo esodi: le battaglie aperte del lavoro portuale

Secondo i numeri di Isfort e Assiterminal gli addetti sulle banchine italiane sono scesi in 40 anni da 21.824 a 15.087. Di questi oltre mille hanno più di 60 anni

di Nicola Capuzzo 30 Novembre 2022 Roma - Gli addetti impiegati oggi sulle banchine degli scali marittimi d' Italia sono oggi fra 15 e 16 mila, in calo di un terzo rispetto agli anni '80 del secolo scorso. Il convegno intitolato 'I porti tra nuove identità e vecchi orizzonti', andato in scena nella capitale in ricordo di Francesco Nerli, è stato anche l' occasione per fare il punto sul lavoro portuale in Italia, ancora oggi alle prese con temi delicati quali l' autoproduzione e l' avvalimento di lavoratori fra terminal dello stesso gruppo.

La fotografia in numeri del comparto è stata scattata da Andrea Appetecchia (Isfort) e Alessandro Ferrari (Assiterminal). Il primo ha evidenziato come, a fronte di un aumento dei traffici pari a 80 milioni di tonnellate (+21%) fra il 1980 e il 2020, si è registrato un calo degli addetti nel lavoro portuale del -28% (da quasi 22mila ai poco meno di 16 mila odierni). I dati aggiornati al 2021 dicono che il **porto** di **Genova** faceva (fa) la parte del leone con 2.217 addetti impiegati da imprese portuali ex art.16 e 18 a cui si aggiungono 990 lavoratori della Culmv (art.17), a Gioia Tauro i camalli degli articoli 16 e 18 erano 1.359 mentre a Napoli 741, ma nello scalo campano figuravano anche

96 addetti della Culp ex art.17. Significativi i numeri anche a Ravenna dove 622 erano gli addetti degli articoli 16 e 18 più altri 439 dell' articolo 17. Interessante il grafico che mostra l' evoluzione della ripartizione degli addetti fra i 'datori di lavoro': nel 1983 la quasi totalità dei 21.824 lavoratori faceva capo a pool portuali (compagnie ex art.17), nel 2009 oltre il 75% dei 20mila addetti lavorava invece per imprese portuali ex art.16 e 18, nel 2017 quasi il 50% dei portuali risultava alle dipendenze di terminalisti ex art.18 e nel 2020 quasi la metà dei 15.087 addetti in banchina era impiegato da imprese ex art.16, almeno un 30% da terminalisti art.18 e una quota minoritaria dai prestatori di manodopera ex art.17. Sempre da Isfort è stata scattata anche una fotografia della crescita di produttività del lavoro nel **porto** di Ravenna dal 1980 al 2018 spiegata dai seguenti numeri: in poco meno di 40 anni il numero di soci lavoratori della Compagnia lavoratori portuali di Ravenna è scesa da 1.200 a 400 lavoratori, il rapporto soci/mezzi è calato da 9 a 1, mentre il rapporto fra soci e traffico è sceso da 7 a 60. I mezzi per la movimentazione della merce in **porto** sono quadruplicati: erano 140 nel 1980 mentre erano saliti a 400 nel 2018, così come le tonnellate di merce movimentate sono salite da 8mila a 24mila circa. Sempre secondo spiegato da Appetecchia (Isfort) la produttività delle operazioni portuali nei porti di Anversa e **Genova** è quasi allo stesso livello e "non è il costo del lavoro che fa la differenza" è stato detto. I container movimentati per ora sono nel range 20-25 nello scalo ligure e fra 30 e 35 in Belgio, mentre l' incidenza del lavoro sul costo della movimentazione è perfino



Shipping Italy

Genova, Voltri

inferiore (75%) a **Genova** rispetto ad Anversa (85%). Nel ciclo nave (dove è richiesta maggiore flessibilità e il valore aggiunto è inferiore) la diffusione di appalti di servizi a imprese ex art.16 è maggiore mentre nel ciclo terminal (dove minore è la flessibilità richiesta e maggiore il valore aggiunto) il ricorso agli appalti esterni è modesto. "Non vorrei che dal Far West si passasse alla riserva indiana per gli articoli 17 nei porti" ha commentato Appetecchia, introducendo poi il tema della "autoproduzione lato mare" e "degli appalti dati con facilità lato terra" che hanno portato "al risultato delle cooperative nella logistica" a terra. Cooperative che Alessandro Ramazza (presidente di Intempo) ha definito "spurie ed etniche, spesso guidate da caporali"; organizzazioni del lavoro "che non ci sono nei porti e questo va conservato". La rappresentazione della 'popolazione portuale' presentata invece dal segretario generale di Assiterminal, Alessandro Ferrari, ha mostrato come in Italia 1.013, su un totale di 15.140 lavoratori, abbia un'età superiore a 60 anni e 2.276 abbiano fra 55 e 60 anni. Oltre dunque a richiamare l'urgenza di costituire e rendere operativo il previsto Fondo per l'accompagnamento all'esodo dei lavoratori portuali, Ferrari ha posto l'accento anche sulla necessità di uniformare i comportamenti delle port authority in materia di formazione e 'reskilling', magari creando anche un unico fondo per questa attività. Così come si potrebbe e dovrebbe ragionare anche sull'opportunità di uniformare i criteri di elaborazione del Piano Organico di ciascun sistema portuale e i criteri di accesso al lavoro portuale fra i vari scali marittimi d'Italia. Antonio Benvenuti, console della Culmv di **Genova**, invitando a non considerare chiusa la partita dell'autoproduzione ("non è risolta, non è una decisione acquisita"), ha confermato ancora una volta l'opposizione al tentativo di avvalimento di lavoratori fra terminal dello stesso gruppo in un **porto**. "Il trasferimento di lavoratori fra terminal (Psa Seche Psa e Psa **Genova** Pra) è fra gli elementi che porterebbero a un conflitto sociale" ha sottolineato Benvenuti, perché "la Culmv rischierebbe di perdere il 35% del proprio lavoro". Precisando che "il 70% del monte ore di lavoro al terminal Psa di Pra lo facciamo noi della Culmv". Maurizio Diamante (Fit Cisl) sull'autoproduzione ha detto: "Con l'articolo 199 bis pensavamo fosse stato messo un punto sulle condizioni per stabilire dove e come poterla fare nei porti. Da quel punto non arretreremo". Dello stesso avviso Natale Colombo, segretario nazionale Filt Cgil, per cui "la spinta che viene dal mare (dagli armatori, ndr) sembra voler andare verso un 'liberi tutti' al quale ci opporremo. Si avrebbe un dumping fra lavoro a mare e a terra se le navi facessero autoproduzione in mare con i marittimi". In conclusione Luca Grilli, presidente di Ancip (Associazione nazionale imprese portuali) e della Compagnia Portuale Srl di Ravenna, si è espresso dicendo: "La tecnologia non licenzia. Semmai licenziano le aziende che non investono in tecnologia e rimangono indietro essendo meno competitive. Non bisogna affrontarla con paura. Noi dobbiamo seguire la tecnologia attraverso la formazione; anche grazie al 15bis che ha dato la possibilità agli enti di aiutare sacche di lavoratori evitando il rischio che rimangano indietro". Nel caso specifico di Ravenna, "dove c'è un prestatore di manodopera ex art.17 che aveva numeri minimi di Indennità di mancato avviamento", Grilli ha ricordato che "i terminalisti hanno sostenuto un nuovo modello per spendere

Shipping Italy

Genova, Voltri

qualcosa in più in caso di Ima ma assicurarsi al contempo un servizio migliore, con più personale a disposizione, quando la nave è in banchina. La politica oggi dovrebbe andare nei porti dove c'è pace sociale e chiedere: come fate a mantenerla?".

Shipping Italy

Genova, Voltri

'Incrocio' da 12.200 Teu nel canale di Sampierdarena con l' arrivo della Msc Coruna a Bettolo

Il primo approdo di una nave larga 40 metri al terminal genovese di Msc è coinciso con il transito di una portacontainer da 6.700 Teu di Cma Cgm

30 Novembre 2022 Come preannunciato nelle scorse settimane , al Terminal Bettolo del **porto** di **Genova** è arrivata la prima nave portacontainer di larghezza pari a 40 metri, il massimo consentito da una nuova ordinanza appena emanata dalla locale Capitaneria di **porto** a seguito di apposite simulazioni effettuate presso l' accademia Imat di Castelvoturno (Caserta). Fino ad oggi i limiti precedenti imponevano un tetto alla possibilità di far attraccare navi larghe fino a 32 metri e lunghe fino a 294 metri (navi da oltre 5.000 Teu). Non è stata (come da programmi originari) la nave Msc Fiammetta ad approdare sotto la Lanterna ma la nave Msc Coruna che misura 270 metri di lunghezza e appunto 40 metri di larghezza per una capacità di circa 5.500 Teu. A dir poco trionfalistici i toni con cui è stata accolta dal governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti: "Oggi è una giornata storica per il **porto** di **Genova**: la prima nave larga 40 metri ha fatto il suo ingresso a calata Bettolo con un carico di circa 6.000 Teu, quasi raddoppiando la capacità rispetto ai 3.500 Teu trasportati dalle navi più piccole, larghe 32 metri, la dimensione massima prevista fino a ieri. Si tratta di un traguardo straordinario, che aumenta notevolmente l' operatività del terminal, porta lavoro e ricchezza a tutto il **porto** e alla nostra città". In realtà fino ad oggi al Terminal Bettolo potevano arrivare già navi con portata fino ad almeno 5.000 Teu ma è vero che l' autorizzazione ad accogliere naviglio largo ino a 40 metri apre il terminal a un segmento di mercato più ampio. Nel caso specifico, ad esempio, con la Msc Coruna si trasferisce dal **porto** di Pra' (terminal Psa) a quello di Sampierdarena il servizio di Msc che collega il Mediterraneo con i porti dell' Africa Occidentale. Il primo accosto di una nave di taglia maggiore nel terminal genovese di Msc è coinciso, probabilmente non per caso, con l' approdo al vicino Genoa Port Terminal (del Gruppo Spinelli) di una portacontainer operata da Cma Cgm sperimentando subito il transito nel canale che separa l' attuale diga dalle banchine con minore spazio di manovra. Il passaggio della nave Olivia I (lunghezza 270 metri, larghezza 43 e portata 6.700 Teu), assistita da due rimorchiatori, è avvenuto senza particolari problemi.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Costa Crociere, la ristorazione di qualità sale a bordo

Nei ristoranti principali di tutte le navi, accanto ai piatti che ripropongono in maniera innovativa, anche nella presentazione, la cucina mediterranea, una parte del menù è sempre dedicata alla cucina tipica delle destinazioni visitate dalla nave

Genova - Le crociere Costa sono un vero viaggio nel gusto, in cui l' esplorazione delle nuove destinazioni comprese nell' itinerario inizia già a tavola. Nei ristoranti principali di tutte le navi, accanto ai piatti che ripropongono in maniera innovativa, anche nella presentazione, la cucina mediterranea, una parte del menù è sempre dedicata alla cucina tipica delle destinazioni visitate dalla nave, con una vasta offerta vegetariana e menù vegani. Non solo. Ogni sera, incluso in tariffa, gli ospiti posso gustare un piatto firmato da chef di fama mondiale: i "Destination Dish" di Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León, che interpretano la tradizione e i sapori del luogo che si visiterà il giorno seguente. Per continuare la scoperta delle destinazioni in compagnia di Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León, il ristorante Archipelago, disponibile attualmente su otto navi della flotta, offre un' esperienza culinaria davvero unica. In questo ristorante è possibile scegliere tra tre menù, uno per ogni chef, composti da 5 piatti raffinati, pensati per esplorare attraverso il cibo quella parte di mare che si sta navigando. Anche il concept e il design del ristorante sono del tutto innovativi.

Archipelago è fatto da tavoli "isole", per vivere un' esperienza più intima, delimitate da una struttura in rame che rappresenta le così dette "nasse", le reti dei pescatori, e abbraccia i pezzi unici di "driftwood", installazioni fatte di legni restituiti dal mare. Un' attenzione particolare è riservata al tema della sostenibilità. I menù a firma degli chef, così come i Destination Dish, sono stati creati con grande cura nella scelta delle materie prime, provenienti in prevalenza da produttori locali, e nel loro trattamento, con l' obiettivo di evitare gli sprechi alimentari. Non solo. I legni dei "driftwood" che arredano le isole sono stati recuperati grazie ai "Guardiani della Costa", il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation. Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato proprio a Costa Crociere Foundation per sostenere progetti ambientali e sociali.



Città della Spezia

La Spezia

Opposizioni: "Sulle bettoline di Gnl il sindaco fa il gioco delle tre carte: ma a smentirlo è la sua maggioranza"

"Come gruppi di opposizione siamo sempre stati contrari al progetto delle bettoline cariche di Gnl ed abbiamo ampiamente motivato la nostra posizione, che riteniamo peraltro largamente condivisa da tutta la popolazione spezzina e dalle varie comunità che vivono nei borghi rivieraschi del nostro golfo. Su questa linea ai primi di novembre eravamo riusciti a ottenere il sostegno quasi unanime della maggioranza che ha votato con noi un ordine del giorno di netta contrarietà al progetto in questione. Si è trattato di un atto molto importante che, è bene ricordarlo, è stato votato in aula dallo stesso sindaco Peracchini, anche se poi il primo cittadino nei giorni a seguire ha compiuto la sua solita giravolta, dimostrando di voler fare solo un triste e miserevole gioco delle tre carte senza alcun rispetto per la volontà espressa dal consiglio comunale. Il Sindaco infatti, a parole, si è vantato di volersi opporre al servizio delle bettoline, ma nei fatti si è invece limitato a contestare la scelta dell' approdo a Calata Malaspina e nulla più". Così LeAlì a Spezia, Partito democratico, Spezia con te, Spezia bene comune e Avantsieme Più Europa tornano sul tema affrontato anche ieri sera in consiglio comunale: "La pantomima di Peracchini è andata in scena quando di recente la Regione ha dato l' ok al progetto ed il Sindaco non ha perso un attimo per avallare la posizione di Toti: una decisione gravissima che ha rappresentato l' ennesimo schiaffo al nostro territorio". C' è di più. Per fare chiarezza su questa vicenda i gruppi di opposizione hanno richiesto una riunione urgente della Conferenza dei Capigruppo, che si è tenuta martedì 29 e "dove i principali gruppi di maggioranza hanno preso le distanze dalla linea di Peracchini, espressa dall' associazione all' ambiente Casati che è diventato un altro dei fedelissimi di Toti. Durante la seduta Peserico (capogruppo lista civica del sindaco) e Giorgi (Lega) sono intervenuti precisando che loro sono e restano contrari al progetto di GNL Italia, indipendentemente dal punto di approdo delle bettoline, e lo stesso ha fatto intendere Costantini di Fratelli d' Italia. Riconosciamo onestà intellettuale e politica e una certa coerenza ai colleghi capigruppo di centrodestra che, come tutti noi, hanno ribadito di voler evitare a tutti i costi una servitù permanente e per di più altamente pericolosa come quella in discussione. Il punto ora sarà quello di vedere se i gruppi di maggioranza vorranno andare sino in fondo e se sono davvero pronti "a compiere ogni azione utile per impedire l' approvazione del progetto", come recita il dispositivo dell' OdG approvato in maniera congiunta". E ancora: "Noi rimaniamo fermamente contrari alle bettoline cariche di Gnl a spasso per il golfo , perché vogliamo evitare che il nostro territorio venga asservito ancora una volta ad un' attività particolarmente impattante sull' ambiente e sulla sicurezza, che tra l' altro riguarda un servizio di fornitura gas per il comparto dell' autotrazione che può essere realizzato in siti più idonei in Italia. Per questo chiederemo per le vie ufficiali che

Città della Spezia

Opposizioni: "Sulle bettoline di Gnl il sindaco fa il gioco delle tre carte: ma a smentirlo è la sua maggioranza"



11/30/2022 15:37

"Come gruppi di opposizione siamo sempre stati contrari al progetto delle bettoline cariche di Gnl ed abbiamo ampiamente motivato la nostra posizione, che riteniamo peraltro largamente condivisa da tutta la popolazione spezzina e dalle varie comunità che vivono nei borghi rivieraschi del nostro golfo. Su questa linea ai primi di novembre eravamo riusciti a ottenere il sostegno quasi unanime della maggioranza che ha votato con noi un ordine del giorno di netta contrarietà al progetto in questione. Si è trattato di un atto molto importante che, è bene ricordarlo, è stato votato in aula dallo stesso sindaco Peracchini, anche se poi il primo cittadino nei giorni a seguire ha compiuto la sua solita giravolta, dimostrando di voler fare solo un triste e miserevole gioco delle tre carte senza alcun rispetto per la volontà espressa dal consiglio comunale. Il Sindaco infatti, a parole, si è vantato di volersi opporre al servizio delle bettoline, ma nei fatti si è invece limitato a contestare la scelta dell' approdo a Calata Malaspina e nulla più". Così LeAlì a Spezia, Partito democratico, Spezia con te, Spezia bene comune e Avantsieme Più Europa tornano sul tema affrontato anche ieri sera in consiglio comunale: "La pantomima di Peracchini è andata in scena quando di recente la Regione ha dato l' ok al progetto ed il Sindaco non ha perso un attimo per avallare la posizione di Toti: una decisione gravissima che ha rappresentato l' ennesimo schiaffo al nostro territorio". C' è di più. Per fare chiarezza su questa vicenda i gruppi di opposizione hanno richiesto una riunione urgente della Conferenza dei Capigruppo, che si è tenuta martedì 29 e "dove i principali gruppi di maggioranza hanno preso le distanze dalla linea di Peracchini, espressa dall' associazione all' ambiente Casati che è diventato un altro dei fedelissimi di Toti. Durante la seduta Peserico (capogruppo lista civica del sindaco) e Giorgi (Lega) sono intervenuti precisando che loro sono e restano contrari al progetto di GNL Italia, indipendentemente dal punto di approdo delle bettoline, e lo stesso ha fatto intendere Costantini di Fratelli d' Italia. Riconosciamo onestà intellettuale e politica e una certa coerenza ai colleghi capigruppo di centrodestra che, come tutti noi, hanno ribadito di voler evitare a tutti i costi una servitù permanente e per di più altamente pericolosa come quella in discussione. Il punto ora sarà quello di vedere se i gruppi di maggioranza vorranno andare sino in fondo e se sono davvero pronti "a compiere ogni azione utile per impedire l' approvazione del progetto", come recita il dispositivo dell' OdG approvato in maniera congiunta". E ancora: "Noi rimaniamo fermamente contrari alle bettoline cariche di Gnl a spasso per il golfo , perché vogliamo evitare che il nostro territorio venga asservito ancora una volta ad un' attività particolarmente impattante sull' ambiente e sulla sicurezza, che tra l' altro riguarda un servizio di fornitura gas per il comparto dell' autotrazione che può essere realizzato in siti più idonei in Italia. Per questo chiederemo per le vie ufficiali che

Citta della Spezia

La Spezia

il Comune impugni la delibera della Regione che ha dato il via libera al progetto e chiederemo che il Comune faccia altrettanto opponendosi ai provvedimenti che dovessero essere emanati dall' **Autorità Portuale** (per il rilascio delle concessioni demaniali richieste) e dallo stesso Ministero per la Transizione Ecologica (per la definitiva approvazione del progetto). È giusto che a questo punto i cittadini abbiano ben chiaro chi sta facendo finta e chi invece è pronto a battersi nelle sedi istituzionali contro questa ennesima servitù sul nostro golfo, che non porterà alcun beneficio -anzi- al nostro territorio".

Porto di Ravenna esempio di buone pratiche di sostenibilità nel mondo delle infrastrutture

Tra le esperienze illustrate e le testimonianze giudicate utili a rappresentare casi e modelli replicabili per avviare tutto il sistema dei trasporti e della mobilità verso il raggiungimento degli obiettivi legati alla transizione ecologica ed allo sviluppo sostenibile, vi sono solo due porti ed uno di questi è quello di **Ravenna**. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it



Ancisi (LpRa): "Via Baiona infangata dai detriti portuali. Rischio incidenti da rimuovere"

Nota- Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di RavennaToday

È di due giorni fa l'ennesima rimostranza sullo stato di via Baiona lato città, veicolata a Lista per **Ravenna**: "Il tratto di via Baiona che da via delle Industrie, dopo la rotonda Belgio, arriva fino al cantiere posto di fronte al piccolo Hotel, vicino al ponte sul Fosso Fagiolo, è continuamente sporco e coperto per metà di terriccio, che ha reso il manto stradale sdruciolevole. I mezzi in entrata, ma soprattutto in uscita dal cantiere, ne lasciano sul suolo - risultando insufficiente il lavaggio delle gomme - una fitta scia, che ha perfino inscurito il colore della carreggiata. Con la riapertura - si spera definitiva dopo le lunghe traversie - del ponte sullo scolo Fagiolo, il traffico stradale, in gran parte di automezzi pesanti e notoriamente intenso essendo passaggio obbligato verso il lato est del cimitero, il distretto chimico, le numerose industrie successive e i lidi nord, è destinato a subire un pressante rischio di incidenti a causa dell' effetto pattinamento". Giova qui capire di che cantiere si tratti, riavvolgendone di qualche mese la storia. Il 12 maggio scorso, giunse a Lista per **Ravenna** questo allarme: "Già da un po' di tempo in via Baiona, nella periferia di città lato cimitero, di fronte al Piccolo Hotel, tra il distributore Ego e via Fosso Fagiolo, hanno eliminato quello che era un esteso campo di grano e stanno facendo dei lavori di sbancamento e riporti di terra, con camion che vanno e vengono in continuazione, polvere e anche qualche rischio a livello di circolazione veicolare. Non c' è nemmeno il cartello di cantiere". Ci aiutarono a risolvere il mistero il comandante della Polizia locale e il capo-area della Pianificazione territoriale: "In quei campi di grano sarebbero state rovesciate montagne di fanghi estratti dal **porto** di **Ravenna**". A fine giugno fu già visibile una vasca di colmata, poi riempita e progressivamente innalzata riversandovi, come "deposito definitivo", i fanghi dragati dai fondali del **porto** canale. Il fatto più grave è il consumo di 259 mila metri quadrati di territorio agricolo per l' uso più nefasto possibile, giacché a contatto diretto con la città, in area urbana. Non è assolutamente giustificabile perché esistono a questo scopo due aree logistiche di 409.000 e 243.000 quadrati in zona portuale, non ancora impiegate, poste sul lato destro del canale Candiano, sufficienti per realizzare il progetto di "Hub portuale", approvato dal governo affinché si scavino i fondali dagli attuali 10 metri scarsi a 12,50. E sarebbe già un mezzo miracolo. A via Baiona si è aggiunta così anche questa nuova disgrazia, che tuttavia richiede di essere affrontata urgentemente e non più riproposta, almeno perché si rispetti l' art. 15 del Codice della Strada laddove vieta di "spargere fango o detriti" ai "veicoli provenienti da accessi e diramazioni", prevedendo l' obbligo di ripristino dei luoghi "sporcati" nello stato in cui si trovavano prima. Chiedo perciò al sindaco



Ancisi (LpRa): "Via Baiona infangata dai detriti portuali. Rischio incidenti da rimuovere"



11/30/2022 16:05

- ALVARO ANCISI

Nota- Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di RavennaToday. È di due giorni fa l'ennesima rimostranza sullo stato di via Baiona lato città, veicolata a Lista per Ravenna: "Il tratto di via Baiona che da via delle Industrie, dopo la rotonda Belgio, arriva fino al cantiere posto di fronte al piccolo Hotel, vicino al ponte sul Fosso Fagiolo, è continuamente sporco e coperto per metà di terriccio, che ha reso il manto stradale sdruciolevole. I mezzi in entrata, ma soprattutto in uscita dal cantiere, ne lasciano sul suolo - risultando insufficiente il lavaggio delle gomme - una fitta scia, che ha perfino inscurito il colore della carreggiata. Con la riapertura - si spera definitiva dopo le lunghe traversie - del ponte sullo scolo Fagiolo, il traffico stradale, in gran parte di automezzi pesanti e notoriamente intenso essendo passaggio obbligato verso il lato est del cimitero, il distretto chimico, le numerose industrie successive e i lidi nord, è destinato a subire un pressante rischio di incidenti a causa dell' effetto pattinamento". Giova qui capire di che cantiere si tratti, riavvolgendone di qualche mese la storia. Il 12 maggio scorso, giunse a Lista per Ravenna questo allarme: "Già da un po' di tempo in via Baiona, nella periferia di città lato cimitero, di fronte al Piccolo Hotel, tra il distributore

Ravenna Today

Ravenna

se intende impegnarsi a tal fine, con la massima urgenza, attivando, per gli adempimenti immediati in materia di pulizia della strada, la Polizia locale. Questa potrà coordinarsi col servizio Mobilità nel caso si ritenga opportuna, da parte del suo dirigente, l' emissione di un' ordinanza che imponga al direttore dei lavori le direttive necessarie, sottoponibili a verifica, affinché i mezzi in arrivo e soprattutto in uscita dal cantiere non lascino più tracce di detriti di qualunque genere lungo il loro percorso stradale. Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per **Ravenna** - Polo civico popolare

Il Porto di Ravenna tra gli esempi di buone pratiche di sostenibilità nel mondo delle infrastrutture

È stato inserito nel Report delle audizioni tenutesi presso la Struttura Tecnica di Missione del Mims

Il Porto di Ravenna è stato inserito nel Report delle audizioni tenutesi presso la Struttura Tecnica di Missione del Mims, da maggio a settembre 2022, finalizzate ad individuare le migliori pratiche di adozione e sviluppo dei principi della sostenibilità economica, ambientale e sociale nel mondo delle infrastrutture. Tra le esperienze illustrate e le testimonianze giudicate utili a rappresentare casi e modelli replicabili per avviare tutto il **sistema** dei trasporti e della mobilità verso il raggiungimento degli obiettivi legati alla transizione ecologica ed allo sviluppo sostenibile, vi sono solo due porti ed uno di questi è quello di Ravenna. Si riporta qui di seguito un estratto del documento: L'

Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Adriatico centro settentrionale (**AdSP** Ravenna) ha impostato la gestione **portuale** sotto l'egida della sostenibilità. Il Porto di Ravenna è l'unico porto attivo in Italia dotato di un deposito di GNL sulle banchine (20.000 m3) e ha programmato importanti progetti che porteranno a una trasformazione notevole del porto con soluzioni innovative nell'ottica dell'economia circolare e del green. L'apertura verso la cittadinanza e la ricerca di collaborazione nei confronti degli Enti e delle

Istituzioni ha acquisito maggior rilievo nell'ultimo anno con l'inaugurazione del cantiere dell'Hub **Portuale** di Ravenna Fase I e l'aggiudicazione della gara per la Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima che contribuiranno allo sviluppo del Porto di Ravenna. Tutti i progetti che l'**AdSP** sta implementando nell'ambito della sostenibilità mirano ad una circolarità energetica, al di là della mera economia circolare. Ravenna ha una grande storia di imprese all'interno del porto e in questo contesto ci sono due grandi progetti che l'**AdSP** sta promuovendo e che coinvolgono soggetti privati: uno è un parco eolico offshore dotato anche di impianto solare galleggiante, tra i più importanti d'Europa; l'altro è quello sulla cattura di CO2 attraverso l'utilizzo di depositi di gas metano esauriti. Inoltre, nell'ambito del progetto Hub **Portuale** Fase II è prevista la costruzione di un innovativo impianto di trattamento del materiale dragato, unico in Italia, replicabile e potenzialmente anche a disposizione di altre realtà portuali che debbano affrontare tale criticità. Infatti, il nuovo impianto tratterà il materiale derivante dalle operazioni di dragaggio del Porto di Ravenna per consentirne il riutilizzo. Uno degli aspetti più problematici, infatti, è la collocazione finale dei materiali di escavo. Il nuovo impianto consentirà il riutilizzo di quanto estratto per la chiusura dei bacini di ex cave in zona già individuate, o in alternativa, qualora compatibile, potrà essere portato a ripascimento in spiaggia fino a 30 km di distanza dall'impianto, così come previsto dagli strumenti urbanistici che regolano il territorio.



Ravenna24Ore.it

Il Porto di Ravenna tra gli esempi di buone pratiche di sostenibilità nel mondo delle infrastrutture



11/30/2022 17:56

È stato inserito nel Report delle audizioni tenutesi presso la Struttura Tecnica di Missione del Mims. Il Porto di Ravenna è stato inserito nel Report delle audizioni tenutesi presso la Struttura Tecnica di Missione del Mims, da maggio a settembre 2022, finalizzate ad individuare le migliori pratiche di adozione e sviluppo dei principi della sostenibilità economica, ambientale e sociale nel mondo delle infrastrutture. Tra le esperienze illustrate e le testimonianze giudicate utili a rappresentare casi e modelli replicabili per avviare tutto il sistema dei trasporti e della mobilità verso il raggiungimento degli obiettivi legati alla transizione ecologica ed allo sviluppo sostenibile, vi sono solo due porti ed uno di questi è quello di Ravenna. Si riporta qui di seguito un estratto del documento: L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centro settentrionale (AdSP Ravenna) ha impostato la gestione portuale sotto l'egida della sostenibilità. Il Porto di Ravenna è l'unico porto attivo in Italia dotato di un deposito di GNL sulle banchine (20.000 m3) e ha programmato importanti progetti che porteranno a una trasformazione notevole del porto con soluzioni innovative nell'ottica dell'economia circolare e del green. L'apertura verso la cittadinanza e la ricerca di collaborazione nei confronti degli Enti e delle Istituzioni ha acquisito maggior rilievo nell'ultimo anno con l'inaugurazione del cantiere dell'Hub Portuale di Ravenna Fase I e l'aggiudicazione della gara per la Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima che contribuiranno allo sviluppo del Porto di Ravenna. Tutti i progetti che l'AdSP sta implementando nell'ambito della sostenibilità mirano ad una circolarità energetica, al di là della mera economia circolare. Ravenna ha una grande storia di imprese all'interno del porto e in questo contesto ci sono due grandi progetti che l'AdSP sta promuovendo e che coinvolgono soggetti privati: uno è un parco eolico offshore dotato anche di impianto solare galleggiante, tra i più importanti d'Europa; l'altro è quello sulla cattura di CO2 attraverso l'utilizzo di depositi di gas metano esauriti. Inoltre, nell'ambito del progetto Hub Portuale Fase II è prevista la costruzione di un innovativo impianto di trattamento del materiale dragato, unico in Italia, replicabile e potenzialmente anche a disposizione di altre realtà portuali che debbano affrontare tale criticità. Infatti, il nuovo impianto tratterà il materiale derivante dalle operazioni di dragaggio del Porto di Ravenna per consentirne il riutilizzo. Uno degli aspetti più problematici, infatti, è la collocazione finale dei materiali di escavo. Il nuovo impianto consentirà il riutilizzo di quanto estratto per la chiusura dei bacini di ex cave in zona già individuate, o in alternativa, qualora compatibile, potrà essere portato a ripascimento in spiaggia fino a 30 km di distanza dall'impianto, così come previsto dagli strumenti urbanistici che regolano il territorio.

Propeller Club Port of Ravenna: Timone d' oro 2022 a Renzo Righini

di Redazione - 30 Novembre 2022 - 12:39 Commenta Stampa Invia notizia 1 min Si terrà, come da tradizione, nella splendida cornice del Palace Hotel di Milano Marittima, la Cena degli Auguri organizzata dal Consiglio Direttivo del The International Propeller Club Port of Ravenna. La Cena degli Auguri, in programma venerdì 16 dicembre 2022, sarà anche l' occasione per la Comunità Portuale per fare un breve consuntivo sul 2022. Sarà il Presidente dell' **AdSP** Daniele Rossi a fare il punto sullo stato di avanzamento del Progetto Hub Portuale di Ravenna, Ne corso della serata sarà consegnato il Premio "Timone D' Oro", che, per l' anno 2022, è stato assegnato all' Ing. Renzo Righini con la seguente motivazione: "Laureato in Ingegneria Meccanica presso l' Università degli Studi di Bologna è Socio e Amministratore Unico della società F.Ili Righini Srl, con sede in Ravenna, oltre che Socio ed Amministratore di diverse altre società. Membro di diverse associazioni di settore, è Amministratore Unico di OMC Srl (Offshore Mediterranean Conference). F.Ili Righini Srl è un' azienda con più di 70 anni di esperienza nella costruzione di macchinari e operante nel settore offshore dal 1980. L' azienda è leader internazionale nella progettazione e costruzione di impianti meccanici, packages e attrezzature per il settore Oil&Gas. Sempre al passo con i tempi, F.Ili Righini ha ampliato il proprio portafoglio progettando e costruendo con successo macchinari per i settori Offshore Wind e Offshore Decommissioning. Progettazione, costruzione e collaudo sono eseguiti completamente all' interno dell' azienda, presso lo stabilimento di Ravenna. Un imprenditore che con la propria azienda onora il nostro Porto ed il Distretto Energetico ravennate nel mondo, personificando perfettamente i simboli del nostro logo, il timone e l' elica quali organi di governo e propulsione in un mondo che cambia".



RavennaNotizie.it

Propeller Club Port of Ravenna: Timone d' oro 2022 a Renzo Righini



11/30/2022 12:47

di Redazione - 30 Novembre 2022 - 12:39 Commenta Stampa Invia notizia 1 min Si terrà, come da tradizione, nella splendida cornice del Palace Hotel di Milano Marittima, la Cena degli Auguri organizzata dal Consiglio Direttivo del The International Propeller Club Port of Ravenna. La Cena degli Auguri, in programma venerdì 16 dicembre 2022, sarà anche l' occasione per la Comunità Portuale per fare un breve consuntivo sul 2022. Sarà il Presidente dell' AdSP Daniele Rossi a fare il punto sullo stato di avanzamento del Progetto Hub Portuale di Ravenna. Ne corso della serata sarà consegnato il Premio "Timone D' Oro", che, per l' anno 2022, è stato assegnato all' Ing. Renzo Righini con la seguente motivazione: "Laureato in Ingegneria Meccanica presso l' Università degli Studi di Bologna è Socio e Amministratore Unico della società F.Ili Righini Srl, con sede in Ravenna, oltre che Socio ed Amministratore di diverse altre società. Membro di diverse associazioni di settore, è Amministratore Unico di OMC Srl (Offshore Mediterranean Conference). F.Ili Righini Srl è un' azienda con più di 70 anni di esperienza nella costruzione di macchinari e operante nel settore offshore dal 1980. L' azienda è leader internazionale nella progettazione e costruzione di impianti meccanici, packages e attrezzature per il settore Oil&Gas. Sempre al passo con i tempi, F.Ili Righini ha ampliato il proprio portafoglio progettando e costruendo con successo macchinari per i settori Offshore Wind e Offshore Decommissioning. Progettazione, costruzione e collaudo sono eseguiti completamente all' interno dell' azienda, presso lo stabilimento di Ravenna. Un imprenditore che con la propria azienda onora il nostro Porto ed il Distretto Energetico ravennate nel mondo, personificando perfettamente i simboli del nostro logo, il timone e l' elica quali organi di governo e propulsione in un mondo che cambia".

Mims mette il Porto di Ravenna fra le migliori pratiche di sviluppo dei principi di sostenibilità economica, ambientale e sociale per le infrastrutture

di Redazione - 30 Novembre 2022 - 15:44 Commenta Stampa Invia notizia 2 min Il Porto di Ravenna è stato inserito nel Report delle audizioni tenutesi presso la Struttura Tecnica di Missione del Mims Ministero delle Infrastrutture, da maggio a settembre 2022, finalizzate ad individuare le migliori pratiche di adozione e sviluppo dei principi della sostenibilità economica, ambientale e sociale nel mondo delle infrastrutture. Tra le esperienze illustrate e le testimonianze giudicate utili a rappresentare casi e modelli replicabili per avviare tutto il **sistema** dei trasporti e della mobilità verso il raggiungimento degli obiettivi legati alla transizione ecologica ed allo sviluppo sostenibile, vi sono solo due porti ed uno di questi è quello di Ravenna. Si riporta qui di seguito un estratto del documento: "L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Adriatico centro settentrionale (**AdSP** Ravenna) ha impostato la gestione **portuale** sotto l' egida della sostenibilità. Il Porto di Ravenna è l' unico porto attivo in Italia dotato di un deposito di GNL sulle banchine (20.000 m3) e ha programmato importanti progetti che porteranno a una trasformazione notevole del porto con soluzioni innovative nell' ottica dell' economia circolare

e del green. L' apertura verso la cittadinanza e la ricerca di collaborazione nei confronti degli Enti e delle Istituzioni ha acquisito maggior rilievo nell' ultimo anno con l' inaugurazione del cantiere dell' Hub **Portuale** di Ravenna Fase I e l' aggiudicazione della gara per la Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima che contribuiranno allo sviluppo del Porto di Ravenna. Tutti i progetti che l' **AdSP** sta implementando nell' ambito della sostenibilità mirano ad una circolarità energetica, al di là della mera economia circolare. Ravenna ha una grande storia di imprese all' interno del porto e in questo contesto ci sono due grandi progetti che l' **AdSP** sta promuovendo e che coinvolgono soggetti privati: uno è un parco eolico offshore dotato anche di impianto solare galleggiante, tra i più importanti d' Europa; l' altro è quello sulla cattura di co2 attraverso l' utilizzo di depositi di gas metano esauriti. Inoltre, nell' ambito del progetto Hub **Portuale** Fase II è prevista la costruzione di un innovativo impianto di trattamento del materiale dragato, unico in Italia, replicabile e potenzialmente anche a disposizione di altre realtà portuali che debbano affrontare tale criticità. Infatti, il nuovo impianto tratterà il materiale derivante dalle operazioni di dragaggio del Porto di Ravenna per consentirne il riutilizzo. Uno degli aspetti più problematici, infatti, è la collocazione finale dei materiali di escavo. Il nuovo impianto consentirà il riutilizzo di quanto estratto per la chiusura dei bacini di ex cave in zona già individuate, o in alternativa, qualora compatibile, potrà essere portato a ripascimento in spiaggia fino a 30 km di distanza dall' impianto, così come previsto dagli strumenti urbanistici che regolano il territorio."



RavennaNotizie.it

Mims mette il Porto di Ravenna fra le migliori pratiche di sviluppo dei principi di sostenibilità economica, ambientale e sociale per le infrastrutture



11/30/2022 15:49

di Redazione - 30 Novembre 2022 - 15:44 Commenta Stampa Invia notizia 2 min Il Porto di Ravenna è stato inserito nel Report delle audizioni tenutesi presso la Struttura Tecnica di Missione del Mims Ministero delle Infrastrutture, da maggio a settembre 2022, finalizzate ad individuare le migliori pratiche di adozione e sviluppo dei principi della sostenibilità economica, ambientale e sociale nel mondo delle infrastrutture. Tra le esperienze illustrate e le testimonianze giudicate utili a rappresentare casi e modelli replicabili per avviare tutto il sistema dei trasporti e della mobilità verso il raggiungimento degli obiettivi legati alla transizione ecologica ed allo sviluppo sostenibile, vi sono solo due porti ed uno di questi è quello di Ravenna. Si riporta qui di seguito un estratto del documento: "L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centro settentrionale (AdSP Ravenna) ha impostato la gestione portuale sotto l' egida della sostenibilità. Il Porto di Ravenna è l' unico porto attivo in Italia

Porto di Ravenna esempio di buone pratiche di sostenibilità nel mondo delle infrastrutture

Il porto di Ravenna è stato inserito nel Report delle audizioni tenutesi presso la Struttura Tecnica di Missione del Mims, da maggio a settembre 2022, finalizzate ad individuare le migliori pratiche di adozione e sviluppo dei principi della sostenibilità economica, ambientale e sociale nel mondo delle infrastrutture. Tra le esperienze illustrate e le testimonianze giudicate utili a rappresentare casi e modelli replicabili per avviare tutto il **sistema** dei trasporti e della mobilità verso il raggiungimento degli obiettivi legati alla transizione ecologica ed allo sviluppo sostenibile, vi sono solo due porti ed uno di questi è quello di Ravenna. Si riporta qui di seguito un estratto del documento: "L'

Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Adriatico centro settentrionale (**AdSP** Ravenna) ha impostato la gestione **portuale** sotto l' egida della sostenibilità. Il Porto di Ravenna è l' unico porto attivo in Italia dotato di un deposito di GNL sulle banchine (20.000 m3) e ha programmato importanti progetti che porteranno a una trasformazione notevole del porto con soluzioni innovative nell' ottica dell' economia circolare e del green. L' apertura verso la cittadinanza e la ricerca di collaborazione nei confronti degli Enti e delle

Istituzioni ha acquisito maggior rilievo nell' ultimo anno con l' inaugurazione del cantiere dell' Hub **Portuale** di Ravenna Fase I e l' aggiudicazione della gara per la Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima che contribuiranno allo sviluppo del Porto di Ravenna. Tutti i progetti che l' **AdSP** sta implementando nell' ambito della sostenibilità mirano ad una circolarità energetica, al di là della mera economia circolare. Ravenna ha una grande storia di imprese all' interno del porto e in questo contesto ci sono due grandi progetti che l' **AdSP** sta promuovendo e che coinvolgono soggetti privati: uno è un parco eolico offshore dotato anche di impianto solare galleggiante, tra i più importanti d' Europa; l' altro è quello sulla cattura di co2 attraverso l' utilizzo di depositi di gas metano esauriti. Inoltre, nell' ambito del progetto Hub **Portuale** Fase II è prevista la costruzione di un innovativo impianto di trattamento del materiale dragato, unico in Italia, replicabile e potenzialmente anche a disposizione di altre realtà portuali che debbano affrontare tale criticità. Infatti, il nuovo impianto tratterà il materiale derivante dalle operazioni di dragaggio del Porto di Ravenna per consentirne il riutilizzo. Uno degli aspetti più problematici, infatti, è la collocazione finale dei materiali di escavo. Il nuovo impianto consentirà il riutilizzo di quanto estratto per la chiusura dei bacini di ex cave in zona già individuate, o in alternativa, qualora compatibile, potrà essere portato a ripascimento in spiaggia fino a 30 km di distanza dall' impianto, così come previsto dagli strumenti urbanistici che regolano il territorio."



Ancisi (LpRa): Via Baiona infangata dai detriti portuali. Rischio di incidenti da rimuovere

"È di due giorni fa l'ennesima rimostranza sullo stato di via Baiona lato città, veicolata a Lista per **Ravenna**: "Il tratto di via Baiona che da via delle Industrie, dopo la rotonda Belgio, arriva fino al cantiere posto di fronte al piccolo Hotel, vicino al ponte sul Fosso Fagiolo, è continuamente sporco e coperto per metà di terriccio, che ha reso il manto stradale sdruciolevole. I mezzi in entrata, ma soprattutto in uscita dal cantiere, ne lasciano sul suolo - risultando insufficiente il lavaggio delle gomme - una fitta scia, che ha perfino inscurito il colore della carreggiata. Con la riapertura - si spera definitiva dopo le lunghe traversie - del ponte sullo scolo Fagiolo, il traffico stradale, in gran parte di automezzi pesanti e notoriamente intenso essendo passaggio obbligato verso il lato est del cimitero, il distretto chimico, le numerose industrie successive e i lidi nord, è destinato a subire un pressante rischio di incidenti a causa dell' effetto pattinamento. Giova qui capire di che cantiere si tratti, riavvolgendone di qualche mese la storia.

Il 12 maggio scorso, giunse a Lista per **Ravenna** questo allarme: " Già da un po' di tempo in via Baiona, nella periferia di città lato cimitero, di fronte al Piccolo Hotel, tra il distributore Ego e via Fosso Fagiolo, hanno eliminato quello che era un esteso campo di grano (prima foto) e stanno facendo dei lavori di sbancamento e riporti di terra, con camion che vanno e vengono in continuazione, polvere e anche qualche rischio a livello di circolazione veicolare. Non c'è nemmeno il cartello di cantiere". Ci aiutarono a risolvere il mistero il comandante della Polizia locale e il capo-area della Pianificazione territoriale: " In quei campi di grano sarebbero state rovesciate montagne di fanghi estratti dal **porto** di **Ravenna** ". A fine giugno fu già visibile una vasca di colmata (seconda foto), poi riempita e progressivamente innalzata riversandovi, come "deposito definitivo", i fanghi dragati dai fondali del **porto** canale. Il fatto più grave è il consumo di 259 mila metri quadrati di territorio agricolo per l' uso più nefasto possibile, giacché a contatto diretto con la città, in area urbana. Non è assolutamente giustificabile perché esistono a questo scopo due aree logistiche di 409.000 e 243.000 quadrati in zona portuale, non ancora impiegate, poste sul lato destro del canale Candiano, sufficienti per realizzare il progetto di "Hub portuale", approvato dal governo affinché si scavino i fondali dagli attuali 10 metri scarsi a 12,50. E sarebbe già un mezzo miracolo. A via Baiona si è aggiunta così anche questa nuova disgrazia, che tuttavia richiede di essere affrontata urgentemente e non più riproposta, almeno perché si rispetti l' art. 15 del Codice della Strada laddove vieta di "spargere fango o detriti" ai "veicoli provenienti da accessi e diramazioni", prevedendo l' obbligo di ripristino dei luoghi "sporcati" nello stato in cui si trovavano prima. Chiedo perciò al sindaco se intende impegnarsi a tal fine, con la massima urgenza,



attivando, per gli adempimenti immediati in materia di pulizia della strada, la Polizia locale. Questa potrà coordinarsi col servizio Mobilità nel caso si ritenga opportuna, da parte del suo dirigente, l' emissione di un' ordinanza che imponga al direttore dei lavori le direttive necessarie, sottoponibili a verifica, affinché i mezzi in arrivo e soprattutto in uscita dal cantiere non lascino più tracce di detriti di qualunque genere lungo il loro percorso stradale."

Settesere

Ravenna

Ravenna, per la Classicana approvati i lavori di manutenzione straordinaria

Nuovi investimenti per la manutenzione straordinaria della Classicana, l'arteria più importante dell'area industriale-portuale. Approvato dalla Giunta lo stanziamento di un milione di euro nel generale programma di sviluppo e valorizzazione della viabilità in ambito portuale. La somma di un milione di euro è finanziata per il 50% della spesa complessiva dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale in base all'Accordo di compartecipazione e quindi è a carico di ognuno dei due enti la spesa di 500 mila euro. La porzione di via Classicana interessata coincide con il tratto compreso tra via Piomboni e l'inizio della rampa in prossimità del ponte su via Darsena San Vitale. In questo tratto la Classicana costituisce l'unica arteria di accesso all'area industriale - portuale posta a sud del Candiano. Il tratto è lungo circa due chilometri: la prima parte è a doppia corsia per senso di marcia mentre a partire dall'incrocio con via Piomboni la strada si restringe a una corsia. L'intervento, complesso e articolato, prevede la successione di più fasi lavorative tra cui fresature dei conglomerati bituminosi, scavi di fondazione, movimentazioni, stese e compattazioni del materiale a più profondità e livelli. Per quanto riguarda la viabilità in ambito portuale, negli ultimi 10 anni sono stati eseguiti diversi interventi di manutenzione straordinaria che hanno interessato anche gli strati di fondazione del pacchetto stradale. Nel 2018 è stata ristrutturata per intero dal Comune via del Bragozzo, mentre, in compartecipazione con l'Autorità portuale, sono stati eseguiti lavori lungo via Darsena San Vitale e innesti adiacenti; nel 2020 lavori di rifacimento del pacchetto stradale in via della Battana e nelle fasce laterali; nei primi mesi del 2021 sono state ristrutturate via Paleocapa e via Orioli.



Ravenna, per la Classicana approvati i lavori di manutenzione straordinaria



11/09/2022 13:12

- Emilia Romagna

Nuovi investimenti per la manutenzione straordinaria della Classicana, l'arteria più importante dell'area industriale-portuale. Approvato dalla Giunta lo stanziamento di un milione di euro nel generale programma di sviluppo e valorizzazione della viabilità in ambito portuale. La somma di un milione di euro è finanziata per il 50% della spesa complessiva dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale in base all'Accordo di compartecipazione e quindi è a carico di ognuno dei due enti la spesa di 500 mila euro. La porzione di via Classicana interessata coincide con il tratto compreso tra via Piomboni e l'inizio della rampa in prossimità del ponte su via Darsena San Vitale. In questo tratto la Classicana costituisce l'unica arteria di accesso all'area industriale - portuale posta a sud del Candiano. Il tratto è lungo circa due chilometri: la prima parte è a doppia corsia per senso di marcia mentre a partire dall'incrocio con via Piomboni la strada si restringe a una corsia. L'intervento, complesso e articolato, prevede la successione di più fasi lavorative tra cui fresature dei conglomerati bituminosi, scavi di fondazione, movimentazioni, stese e compattazioni del materiale a più profondità e livelli. Per quanto riguarda la viabilità in ambito portuale, negli ultimi 10 anni sono stati eseguiti diversi interventi di manutenzione straordinaria che hanno interessato anche gli strati di fondazione del pacchetto stradale. Nel 2018 è stata ristrutturata per intero dal Comune via del Bragozzo, mentre, in compartecipazione con l'Autorità portuale, sono stati eseguiti lavori lungo via Darsena San Vitale e innesti adiacenti; nel 2020 lavori di rifacimento del pacchetto stradale in via della Battana e nelle fasce laterali; nei primi mesi del 2021 sono state ristrutturate via Paleocapa e via Orioli.

Trasporti: Guerrieri, " C' è bisogno di fare: mettere a terra le giuste iniziative"

Nel corso del primo giorno dell' Assemblea di Alis, l' associazione logistica dell' intermodalità sostenibile, **Luciano Guerrieri**, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**, spiega che ora è il momento di agire e di realizzare le giuste iniziative.



Shipping Italy

Livorno

Spedizione nave+aereo di vaccini Gsk dal porto di Livorno al Sud America

La partnership con Kuehne Nagel prevede l' invio ogni anno nella regione di 12 milioni di dosi

di REDAZIONE SHIPPING ITALY 30 Novembre 2022 Kuehne Nagel ha svelato di avere gestito una spedizione multi-modale di vaccini realizzati da Gsk dal **porto** di **Livorno** al Sud America, la prima di questo tipo in arrivo ell' area. Nel dettaglio, una prima partita di dosi è salpata dallo scalo toscano in direzione del **porto** di Montevideo, in Uruguay. Da lì la spedizione è proseguita verso il Brasile per mezzo di due voli charter. Denisse Rivera, responsabile degli hub uruguaiani di Gsk, ha spiegato che l' operazione marca un passaggio strategico per la distribuzione dell' azienda e di avere scelto Kn come partner per via dell' offerta di connessioni aeree dirette tra Montevideo e il Brasile. Complessivamente la collaborazione tra la casa di spedizioni e l' azienda farmaceutica in Sud America comprenderà la gestione annua di 12 milioni di dosi di vaccini di vari tipi.

Shipping Italy

Spedizione nave+aereo di vaccini Gsk dal porto di Livorno al Sud America



11/30/2022 18:34

La partnership con Kuehne Nagel prevede l' invio ogni anno nella regione di 12 milioni di dosi di REDAZIONE SHIPPING ITALY 30 Novembre 2022 Kuehne Nagel ha svelato di avere gestito una spedizione multi-modale di vaccini realizzati da Gsk dal porto di Livorno al Sud America, la prima di questo tipo in arrivo ell' area. Nel dettaglio, una prima partita di dosi è salpata dallo scalo toscano in direzione del porto di Montevideo, in Uruguay. Da lì la spedizione è proseguita verso il Brasile per mezzo di due voli charter. Denisse Rivera, responsabile degli hub uruguaiani di Gsk, ha spiegato che l' operazione marca un passaggio strategico per la distribuzione dell' azienda e di avere scelto Kn come partner per via dell' offerta di connessioni aeree dirette tra Montevideo e il Brasile. Complessivamente la collaborazione tra la casa di spedizioni e l' azienda farmaceutica in Sud America comprenderà la gestione annua di 12 milioni di dosi di vaccini di vari tipi.

L' azienda Fratubi festeggia i suoi 40 anni da protagonista nel porto di Ancona

- L' azienda anconetana compie 40 anni e organizza un grande evento alla Mole Vanvitelliana con ospite il Maestro Agiman Daniele. Venerdì 2 dicembre presso la Mole Vanvitelliana di Ancona a partire dalle ore 18.00 Ancona L' azienda Fratubi, commerciante di prodotti siderurgici operante nell' area portuale di Ancona, compie 40 anni e per l' occasione organizza un grande evento venerdì 2 dicembre presso la Mole Vanvitelliana di Ancona a partire dalle ore 18.00. La serata sarà aperta dai saluti del sindaco Valeria Mancinelli , dal Vicepresidente del Consiglio Regionale Giacomo Bugaro , dal neoassessore al Bilancio della Regione Marche Goffredo Brandoni , dal presidente della Commissione Attività produttive della Regione Marche Adrea Putzu , dal presidente dell' **Autorità portuale** di Ancona Ing. Vincenzo Garofalo e dal Segretario Generale dell' **Autorità Portuale** Salvatore Minervino Dopo i saluti di rito sarà il turno di Agiman Daniele : tra i direttori d' orchestra italiani più celebri a livello internazionale. Daniele Agiman è oggi ospite regolare delle più prestigiose istituzioni della Corea del Sud e del Giappone in campo operistico. Nella sua carriera ha diretto oltre 90 orchestre in tutto il mondo. L' intervento di Agiman si concentrerà sul lavoro di squadra e sulle persone che la compongono in un' azienda, paragonando questa realtà allo stesso lavoro che fa una grande orchestra sinfonica, amalgamando i musicisti per dare un' unica ed eccellente sinfonia. Infine, la serata sarà chiusa dall' intervento del titolare Leonardo Mezzabotta , che illustrerà l' evoluzione e i successi ottenuti dall' azienda in questi 40 anni di attività. "L' azienda che oggi festeggia i 40 anni è già giunta alle 3° generazione - dichiara Leonardo Mezzabotta - un traguardo importante che ha visto protagonista una famiglia fortemente legata ad Ancona e al suo porto. - Conclude Mezzabotta - "Quarant' anni, è un traguardo, ma anche l' opportunità di voltarsi e guardare la lunga e ripida strada che si è percorsa, un momento di importate verifica dello stato di fatto, momento di definizione di chi vogliamo essere e di pianificazione, necessario per individuare nuovi obiettivi e decidere come agire per il futuro." Commenti



(Sito) Adnkronos
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Musolino: "La sfida dei nostri porti: da snodi di scambio ad hub di impresa"

In occasione della seconda giornata dell' Assemblea di Alis, l' associazione logistica dell' intermodalità sostenibile, **Pino Musolino**, presidente **AdSP Mar Tirreno centro-settentrionale**, parla delle sfide che devono riuscire a vincere i porti italiani, trasformandosi da snodi di scambio ad hum di impresa.



Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, Musolino (Adsp): "A fine anno verso oltre 1 mln di tonnellate merci movimentate"

Roma, 30 nov. (Adnkronos) - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell' Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti, il Direttore Marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di **Porto** di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal Comitato, tutti all' unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. E' stata accertata l' entrata di 1.845.000 euro dal fondo perequativo del Mims, che saranno destinati a manutenzioni straordinarie delle infrastrutture portuali. Inoltre, come già annunciato, sono stati prelevati 395.000 euro dall' avanzo di amministrazione per far fronte al pagamento complessivo dei primi 7.888.000 euro a Total Erg, relativi al contenzioso sulla sovrattassa dichiarata illegittima con sentenza definitiva. "Come già detto in più circostanze - commenta il presidente Musolino - continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l' ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte è stata possibile grazie al consolidamento delle maggiori entrate previste in virtù della ripresa dei traffici, con particolare riferimento anche a quelli delle autostrade del mare. La previsione per fine anno è di un aumento complessivo delle merci movimentate di oltre un milione di tonnellate". Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato altre delibere tra cui il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi scalanti il **porto** di **Civitavecchia**, l' aggiornamento del regolamento per la determinazione dei canoni demaniali, il regolamento per la disciplina del patrimonio immobiliare dell' AdSP.



Porti, Musolino (Adsp): "A fine anno verso oltre 1 mln di tonnellate merci movimentate"



11/30/2022 15:27

Roma, 30 nov. (Adnkronos) - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell' Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti, il Direttore Marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di Porto di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal Comitato, tutti all' unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. E' stata accertata l' entrata di 1.845.000 euro dal fondo perequativo del Mims, che saranno destinati a manutenzioni straordinarie delle infrastrutture portuali. Inoltre, come già annunciato, sono stati prelevati 395.000 euro dall' avanzo di amministrazione per far fronte al pagamento complessivo dei primi 7.888.000 euro a Total Erg, relativi al contenzioso sulla sovrattassa dichiarata illegittima con sentenza definitiva. "Come già detto in più circostanze - commenta il presidente Musolino - continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l' ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Comunicato Stampa AdSP MTCS - Resoconto della seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP

(AGENPARL) - mer 30 novembre 2022 COMUNICATO STAMPA Resoconto della seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP **CIVITAVECCHIA**, 30 novembre - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti, il Direttore Marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di **Porto** di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal Comitato, tutti all' unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. "Come già detto in più circostanze - commenta il presidente Musolino - continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l' ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte è stata possibile grazie al consolidamento delle maggiori entrate previste in virtù della ripresa dei traffici, con particolare riferimento anche a quelli delle autostrade del mare. La previsione per fine anno è di un aumento complessivo delle merci movimentate di oltre un milione di tonnellate". Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato altre delibere tra cui il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi scalanti il **porto** di **Civitavecchia**, l' aggiornamento del regolamento per la determinazione dei canoni demaniali, il regolamento per la disciplina del patrimonio immobiliare d e l l ' A d S P .



Agenparl

Comunicato Stampa AdSP MTCS -
Resoconto della seduta del Comitato
di Gestione dell' AdSP



11/30/2022 15:42

- MASSIMILIANO GRASSO

(AGENPARL) - mer 30 novembre 2022 COMUNICATO STAMPA Resoconto della seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP CIVITAVECCHIA, 30 novembre - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti, il Direttore Marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di Porto di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal Comitato, tutti all' unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. "Come già detto in più circostanze - commenta il presidente Musolino - continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l' ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte è stata possibile grazie al consolidamento delle maggiori entrate previste in virtù della ripresa dei traffici, con particolare riferimento anche a quelli delle autostrade del mare. La previsione per fine anno è di un aumento complessivo delle merci movimentate di oltre un milione di tonnellate". Il

_____ Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Massimiliano Grasso Responsabile Ufficio Comunicazione e Stampa

Parte la pulizia della Darsena

FIUMICINO - «Si è svolto ieri, 29 novembre 2022, l'intervento di pulizia dello specchio d'acqua della darsena, come programmato dopo l'ultima mareggiata che ha trascinato rifiuti di ogni genere». Ad annunciarlo è l'assessore all'Ambiente del Comune di Fiumicino, Roberto Cini. «Su richiesta e con il coordinamento degli uffici Tutela Ambientale - spiega Cini -, l'**Autorità Portuale**, che ha la competenza della Darsena, ha messo in moto i sommozzatori, il Circolo Velico, la Cooperativa per permettere che i mezzi dell'Ati possano intervenire e procedere con la bonifica». «Ringrazio l'assessorato ai Lavori Pubblici che ha provveduto a spostare, temporaneamente, i dissuasori su Viale Traiano per consentire le manovre di accesso ai mezzi necessari» conclude l'assessore.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS: Resoconto della seduta del Comitato di Gestione

CIVITAVECCHIA -Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'AdSP e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti, il Direttore Marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di **Porto** di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal Comitato, tutti all'unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. E' stata accertata l'entrata di 1.845.000 euro dal fondo perequativo del MIMS, che saranno destinati a manutenzioni straordinarie delle infrastrutture portuali. Inoltre, come già annunciato, sono stati prelevati 395.000 euro dall'avanzo di amministrazione per far fronte al pagamento complessivo dei primi 7.888.000 euro a Total Erg, relativi al contenzioso sulla sovrattassa dichiarata illegittima con sentenza definitiva. Come già detto in più circostanze commenta il presidente Musolino continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l'ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte è stata possibile grazie al consolidamento delle maggiori entrate previste in virtù della ripresa dei traffici, con particolare riferimento anche a quelli delle autostrade del mare. La previsione per fine anno è di un aumento complessivo delle merci movimentate di oltre un milione di tonnellate. Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato altre delibere tra cui il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi scalanti il porto di **Civitavecchia**, l'aggiornamento del regolamento per la determinazione dei canoni demaniali, il regolamento per la disciplina del patrimonio immobiliare dell'AdSP.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Bilancio di previsione, a Civitavecchia il comitato di gestione approva la VI nota di variazione

Previsti nuovi fondi per manutenzione e pagamenti relativi a contenziosi

Nota di variazione al bilancio e altre delibere al centro ieri della seduta del comitato di gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al presidente dell' AdSP e al segretario generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti, il direttore marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di Porto di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal comitato, tutti all' unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. È stata accertata l' entrata di 1.845mila euro dal fondo perequativo del Mims, che saranno destinati a manutenzioni straordinarie delle infrastrutture portuali. Inoltre, come già annunciato, sono stati prelevati 395mila euro dall' avanzo di amministrazione per far fronte al pagamento complessivo dei primi 7.888.000 euro a Total Erg, relativi al contenzioso sulla sovrattassa dichiarata illegittima con sentenza definitiva. "Come già detto in più circostanze - commenta Musolino - continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l' ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte è stata possibile grazie al consolidamento delle maggiori entrate previste in virtù della ripresa dei traffici, con particolare riferimento anche a quelli delle autostrade del mare. La previsione per fine anno è di un aumento complessivo delle merci movimentate di oltre un milione di tonnellate". Il comitato di gestione ha inoltre approvato altre delibere tra cui il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi scalanti il porto di Civitavecchia, l' aggiornamento del regolamento per la determinazione dei canoni demaniali, il regolamento per la disciplina del patrimonio immobiliare dell' AdSP. Condividi



Resoconto della seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP di Civitavecchia

Redazione Seareporter.it

Civitavecchia, 30 novembre 2022 - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti, il Direttore Marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di **Porto** di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal Comitato, tutti all' unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. E' stata accertata l' entrata di 1.845.000 euro dal fondo perequativo del MIMS, che saranno destinati a manutenzioni straordinarie delle infrastrutture portuali. Inoltre, come già annunciato, sono stati prelevati 395.000 euro dall' avanzo di amministrazione per far fronte al pagamento complessivo dei primi 7.888.000 euro a Total Erg, relativi al contenzioso sulla sovrattassa dichiarata illegittima con sentenza definitiva. "Come già detto in più circostanze - commenta il presidente Musolino - continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l' ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte è stata possibile grazie al consolidamento delle maggiori entrate previste in virtù della ripresa dei traffici, con particolare riferimento anche a quelli delle autostrade del mare. La previsione per fine anno è di un aumento complessivo delle merci movimentate di oltre un milione di tonnellate". Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato altre delibere tra cui il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi scalanti il **porto** di **Civitavecchia**, l' aggiornamento del regolamento per la determinazione dei canoni demaniali, il regolamento per la disciplina del patrimonio immobiliare dell' AdSP.

Sea Reporter

Resoconto della seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP di Civitavecchia



11/30/2022 17:43 - Redazione Seareporter.it

Civitavecchia, 30 novembre 2022 - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti, il Direttore Marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di Porto di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal Comitato, tutti all' unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. E' stata accertata l' entrata di 1.845.000 euro dal fondo perequativo del MIMS, che saranno destinati a manutenzioni straordinarie delle infrastrutture portuali. Inoltre, come già annunciato, sono stati prelevati 395.000 euro dall' avanzo di amministrazione per far fronte al pagamento complessivo dei primi 7.888.000 euro a Total Erg, relativi al contenzioso sulla sovrattassa dichiarata illegittima con sentenza definitiva. "Come già detto in più circostanze - commenta il presidente Musolino - continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l' ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte è stata possibile grazie al consolidamento delle maggiori entrate previste in virtù della ripresa dei traffici, con particolare riferimento anche a quelli delle autostrade del mare. La previsione per fine anno è di un aumento complessivo delle merci movimentate di oltre un milione di tonnellate". Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato altre delibere tra cui il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi scalanti il porto di Civitavecchia, l' aggiornamento del regolamento per la determinazione dei canoni demaniali, il regolamento per la disciplina del patrimonio immobiliare dell' AdSP.

Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Musolino: "Previsione per fine anno ? Aumento complessivo di oltre un milione di tonnellate"

Così il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale durante il Comitato di Gestione

Civitavecchia - Si è tenuta la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti, il Direttore Marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di **Porto** di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal Comitato, tutti all' unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. E' stata accertata l' entrata di 1.845.000 euro dal fondo perequativo del MIMS, che saranno destinati a manutenzioni straordinarie delle infrastrutture portuali. Inoltre, come già annunciato, sono stati prelevati 395.000 euro dall' avanzo di amministrazione per far fronte al pagamento complessivo dei primi 7.888.000 euro a Total Erg, relativi al contenzioso sulla sovrattassa dichiarata illegittima con sentenza definitiva. "Come già detto in più circostanze - commenta il presidente Musolino - continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l' ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte è stata possibile grazie al consolidamento delle maggiori entrate previste in virtù della ripresa dei traffici, con particolare riferimento anche a quelli delle autostrade del mare. La previsione per fine anno è di un aumento complessivo delle merci movimentate di oltre un milione di tonnellate ". Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato altre delibere tra cui il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi scalanti il **porto** di **Civitavecchia**, l' aggiornamento del regolamento per la determinazione dei canoni demaniali, il regolamento per la disciplina del patrimonio immobiliare dell' AdSP.

Ship Mag

Musolino: "Previsione per fine anno ? Aumento complessivo di oltre un milione di tonnellate"



11/30/2022 19:42 - Giancarlo Barlazzi

Così il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale durante il Comitato di Gestione Civitavecchia - Si è tenuta la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti, il Direttore Marittimo del Lazio C.A. Filippo Marini e il comandante della Capitaneria di Porto di Roma C.V. Giuseppe Strano. Tra gli atti approvati dal Comitato, tutti all' unanimità, la VI nota di variazione al bilancio di previsione 2022. E' stata accertata l' entrata di 1.845.000 euro dal fondo perequativo del MIMS, che saranno destinati a manutenzioni straordinarie delle infrastrutture portuali. Inoltre, come già annunciato, sono stati prelevati 395.000 euro dall' avanzo di amministrazione per far fronte al pagamento complessivo dei primi 7.888.000 euro a Total Erg, relativi al contenzioso sulla sovrattassa dichiarata illegittima con sentenza definitiva. "Come già detto in più circostanze - commenta il presidente Musolino - continuiamo a pagare il conto della mole di contenziosi da cui era gravato l' ente al momento in cui si è insediata questa Amministrazione. La buona notizia è che la variazione di bilancio per far fronte alla prima tranche di quanto dovuto a Total Erg in parte è stata possibile grazie al consolidamento delle maggiori entrate previste in virtù della ripresa dei traffici, con particolare riferimento anche a quelli delle autostrade del mare. La previsione per fine anno è di un aumento complessivo delle merci movimentate di oltre un milione di tonnellate ". Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato altre delibere tra cui il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi scalanti il porto di Civitavecchia, l' aggiornamento del regolamento per la determinazione dei canoni demaniali, il regolamento per la disciplina del patrimonio immobiliare dell' AdSP.

Gazzetta di Napoli

Napoli

La superportaerei americana USS George H.W.Bush in sosta tecnica a Napoli.

La portaerei della Marina degli Stati Uniti, la USS George H.W.Bush (CVN-77), che prende il nome dal 41° Presidente, è da ieri in rada al **Porto di Napoli**. La nave, ultimo ritrovato tecnologico delle forze armate americane, oltre 100.000 tonnellate di stazza, lunga 333 metri, larga 76, spinta da propulsori nucleari, appartenente alla classe Nimitz delle "superportaerei", che ospita al suo interno ben 96 aeromobili tra aeroplani ed elicotteri, in servizio dal 2009, si trova da ieri a **Napoli** per una sosta programmata. Gli oltre 5.000 uomini di equipaggio, 3.200 marinai + 2.480 aviatori, potranno fermarsi a visitare **Napoli** e Pompei, come ha dichiarato il Comandante, il Capitano Dave Pollard: "Sono felice di essere di nuovo in Italia e di poter condividere l'esperienza con i quasi 5mila marinai a bordo della nave, molti dei quali non erano mai stati qui prima d' ora. Non solo abbiamo nella Marina Militare italiana un alleato cruciale, ma abbiamo sempre trovato nel popolo italiano un partner e amico straordinario. Sono stato qui l' ultima volta in veste di ufficiale come comandante della nave USS Mount Whitney. Sono sicuro che l' equipaggio rappresenterà al meglio le proprie famiglie, città, stati e tutto il Paese con grande professionalità e dignità".

Gazzetta di Napoli

La superportaerei americana USS George H.W.Bush in sosta tecnica a Napoli.



11/30/2022 18:43

- Pietro Pizzolia

La portaerei della Marina degli Stati Uniti, la USS George H.W.Bush (CVN-77), che prende il nome dal 41° Presidente, è da ieri in rada al Porto di Napoli. La nave, ultimo ritrovato tecnologico delle forze armate americane, oltre 100.000 tonnellate di stazza, lunga 333 metri, larga 76, spinta da propulsori nucleari, appartenente alla classe Nimitz delle "superportaerei", che ospita al suo interno ben 96 aeromobili tra aeroplani ed elicotteri. In servizio dal 2009, si trova da ieri a Napoli per una sosta programmata. Gli oltre 5.000 uomini di equipaggio, 3.200 marinai + 2.480 aviatori, potranno fermarsi a visitare Napoli e Pompei, come ha dichiarato il Comandante, il Capitano Dave Pollard: "Sono felice di essere di nuovo in Italia e di poter condividere l'esperienza con i quasi 5mila marinai a bordo della nave, molti dei quali non erano mai stati qui prima d' ora. Non solo abbiamo nella Marina Militare italiana un alleato cruciale, ma abbiamo sempre trovato nel popolo italiano un partner e amico straordinario. Sono stato qui l' ultima volta in veste di ufficiale come comandante della nave USS Mount Whitney. Sono sicuro che l' equipaggio rappresenterà al meglio le proprie famiglie, città, stati e tutto il Paese con grande professionalità e dignità". In "Cronaca" In "Cronaca"

Informatore Navale

Napoli

MARINA MILITARE: NAVE ANDREA DORIA IN SOSTA NEL PORTO DI NAPOLI E NAVE CARABINIERE IN SOSTA NEL PORTO DI SALERNO

Dal 30 novembre al 4 dicembre 2022 nave Andrea Doria sosterrà la Stazione Marittima del **porto** di **Napoli** per una breve sosta operativa. Il cacciatorpediniere lanciamissili Andrea Doria della Marina Militare è attualmente integrato all'interno dello Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG2). In occasione della sosta presso il molo Angioino al posto d'ormeggio nr. 9, nave Andrea Doria sarà accessibile al pubblico per le visite a bordo a favore della popolazione, nei giorni di: Giovedì 1° dicembre 2022 dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 19.00; Venerdì 2 dicembre 2022 dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 19.00; Sabato 3 dicembre 2022 dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 19.00. Inoltre, dal 30 novembre al 3 dicembre 2022 nave Carabiniere sosterrà nel **porto** commerciale di Salerno, per una breve sosta operativa. La fregata della Marina Militare è attualmente impegnata in attività con il gruppo portaerei americano (Carrier Strike Group 10 - CSG10), quale unità di scorta della portaerei George H.W. Bush, grazie alle elevate capacità di difesa subacquea (Anti Submarine Warfare - ASW). In occasione della sosta presso il molo Manfredi, nave Carabiniere sarà accessibile al pubblico per le visite a bordo a favore della popolazione, nei giorni di: Giovedì 1° dicembre 2022 dalle 09.00 alle 11.00 e dalle 15.00 alle 19.00; Venerdì 2 dicembre 2022 dalle 09.00 alle 11.00 e dalle 15.00 alle 19.00; Sabato 3 dicembre 2022 dalle 09.00 alle 11.00 e dalle 15.00 alle 19.00. Si specifica che l'accesso alle zone ove saranno ormeggiate le due navi, sarà consentito esclusivamente a piedi.

Informatore Navale

MARINA MILITARE: NAVE ANDREA DORIA IN SOSTA NEL PORTO DI NAPOLI E NAVE CARABINIERE IN SOSTA NEL PORTO DI SALERNO



11/30/2022 12:35

Dal 30 novembre al 4 dicembre 2022 nave Andrea Doria sosterrà la Stazione Marittima del porto di Napoli per una breve sosta operativa. Il cacciatorpediniere lanciamissili Andrea Doria della Marina Militare è attualmente integrato all'interno dello Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG2). In occasione della sosta presso il molo Angioino al posto d'ormeggio nr. 9, nave Andrea Doria sarà accessibile al pubblico per le visite a bordo a favore della popolazione, nei giorni di: Giovedì 1° dicembre 2022 dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 19.00; Venerdì 2 dicembre 2022 dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 19.00; Sabato 3 dicembre 2022 dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 19.00. Inoltre, dal 30 novembre al 3 dicembre 2022 nave Carabiniere sosterrà nel porto commerciale di Salerno, per una breve sosta operativa. La fregata della Marina Militare è attualmente impegnata in attività con il gruppo portaerei americano (Carrier Strike Group 10 - CSG10), quale unità di scorta della portaerei George H.W. Bush, grazie alle elevate capacità di difesa subacquea (Anti Submarine Warfare - ASW). In occasione della sosta presso il molo Manfredi, nave Carabiniere sarà accessibile al pubblico per le visite a bordo a favore della popolazione, nei giorni di: Giovedì 1° dicembre 2022 dalle 09.00 alle 11.00 e dalle 15.00 alle 19.00; Venerdì 2 dicembre 2022 dalle 09.00 alle 11.00 e dalle 15.00 alle 19.00; Sabato 3 dicembre 2022 dalle 09.00 alle 11.00 e dalle 15.00 alle 19.00. Si specifica che l'accesso alle zone ove saranno ormeggiate le due navi,

Il Nautilus

Salerno

Propeller Club di Salerno: COLD IRONING E TRANSIZIONE ENERGETICA NEI PORTI

Lo sviluppo del cold ironing sulle banchine della penisola dovrà fare i conti con le caratteristiche operative delle navi, l'adeguamento infrastrutturale della rete di rifornimento, i tempi stretti imposti dall'Ue per spendere le risorse assegnate. La tecnologia per elettrificare i porti è matura e nel caso italiano, caratterizzato da scali inseriti direttamente nel tessuto urbano delle città, può rappresentare una soluzione per abbattere le emissioni di inquinanti. Lo stesso PNRR destina 700 milioni a 34 porti nazionali per adottare la soluzione che permette alle navi attraccate di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica per garantire il funzionamento dei dispositivi di bordo. Della complessità di questa sfida si è discusso all'appuntamento organizzato dal Propeller Club di Salerno Cold Ironing e transizione energetica nei porti in cui la tematica è stata analizzata sotto l'aspetto tecnico, amministrativo, imprenditoriale. Già ampiamente sperimentato in Nord Europa il cold ironing necessita di infrastrutture a terra particolarmente affidabili e in grado di gestire grandi picchi in termini di energia da erogare, a seconda delle caratteristiche delle unità collegate. Tra un megawatt e una ro-ro ci sono diversi ordini di grandezza nella quantità di elettricità e nel tipo di tensioni da utilizzare, ha spiegato l'Ing. Giuseppe Sachero, Vice President South West Europe Industrial and Marine Solution Siemens Energy. Sul medio termine l'elettificazione delle banchine può rappresentare la soluzione, sul breve si svilupperanno presumibilmente configurazioni ibride considerando anche la ricerca sui carburanti alternativi, in particolare nel settore delle crociere e dei traghetti. Dei colli di bottiglia nella gestione delle infrastrutture ha parlato l'Ing. Walter Abbondanza, Sales Area Sud Italia Siemens Energy Siemens Spa sottolineando la difficoltà a monte di rifornire le banchine con le alte tensioni necessarie ma anche le problematiche sul lato mare. Trasferire l'energia elettrica tramite i flessibili plug in è possibile solo se la nave è equipaggiata per questo tipo di operazione. Ad oggi la maggior parte delle flotte commerciali non è preparata anche a causa del dilemma che devono risolvere gli armatori rispetto all'incidenza dei costi. Intanto, nell'avvio dei lavori per l'introduzione di questa tecnologia comincia a pesare anche il fattore tempo, con tutte le incertezze legate ai complicati iter burocratici italiani che rischiano di mettere in discussione gli ingenti finanziamenti messi a disposizione dell'Ue. Ci siamo attivati per mettere a frutto i 400 milioni complessivamente assegnati al nostro sistema portuale, di cui 25 milioni e 15 milioni sono destinati rispettivamente al cold ironing nei porti di Napoli e Salerno, ha ribadito il presidente dell'AdSP MTC, **Andrea Annunziata**, che ha anche avanzato la proposta di tener conto dei costi sociali dell'inquinamento nella determinazione di meccanismi futuri in grado di contenere i maggiori costi energetici. C'è necessità di dare certezza agli armatori. A breve, con la firma delle



Il Nautilus

Salerno

gare per l'elettificazione delle banchine dello scorso settembre, cominceranno nel porto di Salerno i primi sopralluoghi per la determinazione dei programmi operativi. Sotto questo aspetto lo scalo campano rappresenta un caso particolare. L'energia non sarà distribuita attraverso una cabina elettrica di grandi dimensioni ma dall'elettrodotto di Via Ligea che attraversa le gallerie di Salerno Ovest, ha continuato **Annunziata**. Successivamente partirà l'interlocuzione con gli operatori portuali per definire le priorità e le compatibilità relative ai loro progetti. Tra questi anche il terminal a emissioni zero presentato da Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, al centro di un corposo piano d'investimenti da parte del Gruppo già avviato da alcuni anni. Abbiamo l'ambizione di raggiungere quest'obiettivo entro i prossimi cinque anni usufruendo del cold ironing ma anche attrezzandoci con infrastrutture e mezzi elettrificati per tutte le operazioni in banchina. La sostenibilità ambientale non va vissuta come un ulteriore peso ma come un obbligo che abbiamo rispetto al futuro. L'elettificazione delle banchine rientra a ragione nella filiera ecosostenibile dei porti di quinta generazione verso cui stiamo puntando con determinazione.

Informare

Salerno

Il Propeller Club di Salerno ha sviscerato le problematiche e le opportunità offerte dal cold ironing

Il PNRR destina 700 milioni a 34 porti per l'elettificazione delle banchine

L' elettrificazione delle banchine per consentire alle navi all' ormeggio di spegnere motori di bordo al fine di ridurre l' inquinamento atmosferico? Della complessità dell' attuazione dei relativi progetti e della loro efficacia si è discusso nel corso del recente appuntamento organizzato dal Propeller Club di Salerno dal titolo "Cold Ironing e transizione energetica nei porti", in cui la tematica è stata analizzata sotto l' aspetto tecnico, amministrativo, imprenditoriale. Durante l' incontro è stato specificato che la tecnologia per elettrificare i porti è matura e, nel caso italiano caratterizzato da scali portuali inseriti direttamente nel tessuto urbano delle città, può rappresentare una soluzione per abbattere le emissioni di inquinanti. Lo stesso Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza destina 700 milioni a 34 porti nazionali per adottare la soluzione che permette alle navi attraccate di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica di terra per garantire il funzionamento dei dispositivi di bordo. È stato inoltre ricordato che, già ampiamente sperimentato in Nord Europa, il cosiddetto cold ironing necessita di infrastrutture a terra particolarmente affidabili e in grado di gestire grandi picchi in termini di energia da erogare, a seconda delle caratteristiche delle unità collegate. «Tra un megayatch e una ro-ro - ha spiegato nel suo intervento Giuseppe Sachero, vice presidente South West Europe Industrial and Marine Solution di Siemens Energy - ci sono diversi ordini di grandezza nella quantità di elettricità e nel tipo di tensioni da utilizzare. Sul medio termine l' elettrificazione delle banchine può rappresentare la soluzione, sul breve si svilupperanno presumibilmente configurazioni ibride considerando anche la ricerca sui carburanti alternativi, in particolare nel settore delle crociere e dei traghetti». Dei "colli di bottiglia" nella gestione delle infrastrutture ha parlato Walter Abbondanza, Sales Area Sud Italia di Siemens Energy - Siemens Spa - sottolineando la difficoltà "a monte" di rifornire le banchine con le alte tensioni necessarie ma anche le problematiche sul "lato mare": «trasferire l' energia elettrica tramite i flessibili plug in - ha chiarito - è possibile solo se la nave è equipaggiata per questo tipo di operazione. Ad oggi la maggior parte delle flotte commerciali non è preparata anche a causa del dilemma che devono risolvere gli armatori rispetto all' incidenza dei costi». Sulle risorse economiche disponibili per attuare i progetti di elettrificazione delle banchine, con ritardi che rischiano di mettere in discussione gli ingenti finanziamenti messi a disposizione dell' UE, si è soffermato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata**, sottolineando che la portualità italiana si è attivata «per mettere a frutto i 400 milioni complessivamente assegnati al nostro **sistema portuale**, di cui 25 milioni e 15 milioni sono destinati rispettivamente al cold ironing nei porti di Napoli e Salerno». **Annunziata** ha anche avanzato la proposta di tener



Informare

Salerno

conto dei "costi sociali dell' inquinamento" nella determinazione di meccanismi futuri in grado di contenere i maggiori costi energetici ed ha reso noto che a breve, con la firma delle gare per l' elettrificazione delle banchine dello scorso settembre, cominceranno nel porto di Salerno i primi sopralluoghi per la determinazione dei programmi operativi. Sotto questo aspetto - ha precisato il presidente dell' AdSP - lo scalo campano rappresenta un caso particolare: «l' energia - ha spiegato - non sarà distribuita attraverso una cabina elettrica di grandi dimensioni ma dall' elettrodotto di Via Ligea che attraversa le gallerie di Salerno Ovest». Successivamente partirà l' interlocuzione con gli operatori portuali per definire le priorità e le compatibilità relative ai loro progetti. Tra questi anche il terminal a "emissioni zero" presentato da Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, al centro di un corposo piano di investimenti da parte del gruppo già avviato da alcuni anni: «abbiamo l' ambizione - ha affermato Gallozzi - di raggiungere quest' obiettivo entro i prossimi cinque anni usufruendo del cold ironing ma anche attrezzandoci con infrastrutture e mezzi elettrificati per tutte le operazioni in banchina. La sostenibilità ambientale non va vissuta come un ulteriore peso ma come un obbligo che abbiamo rispetto al futuro. L' elettrificazione delle banchine rientra a ragione nella filiera ecosostenibile dei porti di quinta generazione verso cui stiamo puntando con determinazione».

PROPELLER CLUB DI SALERNO: "COLD IRONING E TRANSIZIONE ENERGETICA NEI PORTI"

Lo sviluppo del cold ironing sulle banchine della penisola dovrà fare i conti con le caratteristiche operative delle navi, l' adeguamento infrastrutturale della rete di rifornimento, i tempi stretti imposti dall' Ue per spendere le risorse assegnate. La tecnologia per elettrificare i porti è matura e nel caso italiano, caratterizzato da scali inseriti direttamente nel tessuto urbano delle città, può rappresentare una soluzione per abbattere le emissioni di inquinanti. Lo stesso PNRR destina 700 milioni a 34 porti nazionali per adottare la soluzione che permette alle navi attraccate di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica per garantire il funzionamento dei dispositivi di bordo. Della complessità di questa sfida si è discusso all' appuntamento organizzato dal Propeller Club di Salerno "Cold Ironing e transizione energetica nei porti" in cui la tematica è stata analizzata sotto l' aspetto tecnico, amministrativo, imprenditoriale. Già ampiamente sperimentato in Nord Europa il cold ironing necessita di infrastrutture a terra particolarmente affidabili e in grado di gestire grandi picchi in termini di energia da erogare, a seconda delle caratteristiche delle unità collegate. "Tra un megawatt e una ro-ro ci sono diversi ordini di grandezza nella quantità di elettricità e nel tipo di tensioni da utilizzare," ha spiegato l' Ing. Giuseppe Sachero, Vice President South West Europe Industrial and Marine Solution Siemens Energy. "Sul medio termine l' elettrificazione delle banchine può rappresentare la soluzione, sul breve si svilupperanno presumibilmente configurazioni ibride considerando anche la ricerca sui carburanti alternativi, in particolare nel settore delle crociere e dei traghetti". Dei "colli di bottiglia" nella gestione delle infrastrutture ha parlato l' Ing. Walter Abbondanza, Sales Area Sud Italia Siemens Energy - Siemens Spa sottolineando la difficoltà "a monte" di rifornire le banchine con le alte tensioni necessarie ma anche le problematiche sul "lato mare". "Trasferire l' energia elettrica tramite i flessibili plug in è possibile solo se la nave è equipaggiata per questo tipo di operazione. Ad oggi la maggior parte delle flotte commerciali non è preparata anche a causa del dilemma che devono risolvere gli armatori rispetto all' incidenza dei costi". Intanto, nell' avvio dei lavori per l' introduzione di questa tecnologia comincia a pesare anche il fattore tempo, con tutte le incertezze legate ai complicati iter burocratici italiani che rischiano di mettere in discussione gli ingenti finanziamenti messi a disposizione dell' Ue. "Ci siamo attivati per mettere a frutto i 400 milioni complessivamente assegnati al nostro sistema portuale, di cui 25 milioni e 15 milioni sono destinati rispettivamente al cold ironing nei porti di Napoli e Salerno," ha ribadito il presidente dell' AdSP MTC, **Andrea Annunziata**, che ha anche avanzato la proposta di tener conto dei "costi sociali dell' inquinamento" nella determinazione di meccanismi futuri in grado di contenere i maggiori costi energetici. "C' è necessità

Informatore Navale

PROPELLER CLUB DI SALERNO: "COLD IRONING E TRANSIZIONE ENERGETICA NEI PORTI"



11/30/2022 13:16

Lo sviluppo del cold ironing sulla banchina della penisola dovrà fare i conti con le caratteristiche operative delle navi, l' adeguamento infrastrutturale della rete di rifornimento, i tempi stretti imposti dall' Ue per spendere le risorse assegnate. La tecnologia per elettrificare i porti è matura e nel caso italiano, caratterizzato da scali inseriti direttamente nel tessuto urbano delle città, può rappresentare una soluzione per abbattere le emissioni di inquinanti. Lo stesso PNRR destina 700 milioni a 34 porti nazionali per adottare la soluzione che permette alle navi attraccate di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica per garantire il funzionamento dei dispositivi di bordo. Della complessità di questa sfida si è discusso all' appuntamento organizzato dal Propeller Club di Salerno "Cold Ironing e transizione energetica nei porti" in cui la tematica è stata analizzata sotto l' aspetto tecnico, amministrativo, imprenditoriale. Già ampiamente sperimentato in Nord Europa il cold ironing necessita di infrastrutture a terra particolarmente affidabili e in grado di gestire grandi picchi in termini di energia da erogare, a seconda delle caratteristiche delle unità collegate. "Tra un megawatt e una ro-ro ci sono diversi ordini di grandezza nella quantità di elettricità e nel tipo di tensioni da utilizzare," ha spiegato l' Ing. Giuseppe Sachero, Vice President South West Europe Industrial and Marine Solution Siemens Energy. "Sul medio termine l' elettrificazione delle banchine può rappresentare la soluzione, sul breve si svilupperanno presumibilmente configurazioni ibride considerando anche la ricerca sui carburanti alternativi, in particolare nel settore delle crociere e dei traghetti". Dei "colli di bottiglia" nella gestione delle

Informatore Navale

Salerno

di dare certezza agli armatori". A breve, con la firma delle gare per l' elettrificazione delle banchine dello scorso settembre, cominceranno nel porto di Salerno i primi sopralluoghi per la determinazione dei programmi operativi. Sotto questo aspetto lo scalo campano rappresenta un caso particolare. "L' energia non sarà distribuita attraverso una cabina elettrica di grandi dimensioni ma dall' elettrodotto di Via Ligea che attraversa le gallerie di Salerno Ovest," ha continuato **Annunziata**. Successivamente partirà l' interlocuzione con gli operatori portuali per definire le priorità e le compatibilità relative ai loro progetti. Tra questi anche il terminal a "emissioni zero" presentato da Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, al centro di un corposo piano d' investimenti da parte del Gruppo già avviato da alcuni anni. "Abbiamo l' ambizione di raggiungere quest' obiettivo entro i prossimi cinque anni usufruendo del cold ironing ma anche attrezzandoci con infrastrutture e mezzi elettrificati per tutte le operazioni in banchina. La sostenibilità ambientale non va vissuta come un ulteriore peso ma come un obbligo che abbiamo rispetto al futuro. L' elettrificazione delle banchine rientra a ragione nella filiera ecosostenibile dei porti di quinta generazione verso cui stiamo puntando con determinazione".

Propeller Club di Salerno: "Cold Ironing e transizione energetica nei porti"

Redazione Seareporter.it

Salerno, 30 novembre 2022 - Lo sviluppo del cold ironing sulle banchine della penisola dovrà fare i conti con le caratteristiche operative delle navi, l' adeguamento infrastrutturale della rete di rifornimento, i tempi stretti imposti dall' Ue per spendere le risorse assegnate. La tecnologia per elettrificare i porti è matura e nel caso italiano, caratterizzato da scali inseriti direttamente nel tessuto urbano delle città, può rappresentare una soluzione per abbattere le emissioni di inquinanti. Lo stesso PNRR destina 700 milioni a 34 porti nazionali per adottare la soluzione che permette alle navi attraccate di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica per garantire il funzionamento dei dispositivi di bordo. Della complessità di questa sfida si è discusso all' appuntamento organizzato dal Propeller Club di Salerno 'Cold Ironing e transizione energetica nei porti' in cui la tematica è stata analizzata sotto l' aspetto tecnico, amministrativo, imprenditoriale. Già ampiamente sperimentato in Nord Europa il cold ironing necessita di infrastrutture a terra particolarmente affidabili e in grado di gestire grandi picchi in termini di energia da erogare, a seconda delle caratteristiche delle unità collegate. 'Tra

un megawatt e una ro-ro ci sono diversi ordini di grandezza nella quantità di elettricità e nel tipo di tensioni da utilizzare,' ha spiegato l' Ing. Giuseppe Sachero, Vice President South West Europe Industrial and Marine Solution Siemens Energy. 'Sul medio termine l' elettrificazione delle banchine può rappresentare la soluzione, sul breve si svilupperanno presumibilmente configurazioni ibride considerando anche la ricerca sui carburanti alternativi, in particolare nel settore delle crociere e dei traghetti'. Dei 'colli di bottiglia' nella gestione delle infrastrutture ha parlato l' Ing. Walter Abbondanza, Sales Area Sud Italia Siemens Energy - Siemens Spa sottolineando la difficoltà 'a monte' di rifornire le banchine con le alte tensioni necessarie ma anche le problematiche sul 'lato mare'. 'Trasferire l' energia elettrica tramite i flessibili plug in è possibile solo se la nave è equipaggiata per questo tipo di operazione. Ad oggi la maggior parte delle flotte commerciali non è preparata anche a causa del dilemma che devono risolvere gli armatori rispetto all' incidenza dei costi'. Intanto, nell' avvio dei lavori per l' introduzione di questa tecnologia comincia a pesare anche il **Andrea Annunziata** fattore tempo, con tutte le incertezze legate ai complicati iter burocratici italiani che rischiano di mettere in discussione gli ingenti finanziamenti messi a disposizione dell' Ue. 'Ci siamo attivati per mettere a frutto i 400 milioni complessivamente assegnati al nostro sistema portuale, di cui 25 milioni e 15 milioni sono destinati rispettivamente al cold ironing nei porti di Napoli e Salerno,' ha ribadito il presidente dell' AdSP MTC, **Andrea Annunziata**, che ha anche avanzato la proposta di tener conto dei 'costi sociali dell' inquinamento' nella determinazione di meccanismi futuri in grado



Sea Reporter

Salerno

di contenere i maggiori costi energetici. 'C' è necessità di dare certezza agli armatori'. A breve, con la firma delle gare per l' elettrificazione delle banchine dello scorso settembre, cominceranno nel porto di Salerno i primi sopralluoghi per la determinazione dei programmi operativi. Sotto questo aspetto lo scalo campano rappresenta un caso particolare. 'L' energia non sarà distribuita attraverso una cabina elettrica di grandi dimensioni ma dall' elettrodotto di Via Ligea che attraversa le gallerie di Salerno Ovest,' ha continuato **Annunziata**. Successivamente partirà l' interlocuzione con gli operatori portuali per definire le priorità e le compatibilità relative ai loro progetti. Tra questi anche il terminal a 'emissioni zero' presentato da Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, al centro di un corposo piano d' investimenti da parte del Gruppo già avviato da alcuni anni. 'Abbiamo l' ambizione di raggiungere quest' obiettivo entro i prossimi cinque anni usufruendo del cold ironing ma anche attrezzandoci con infrastrutture e mezzi elettrificati per tutte le operazioni in banchina. La sostenibilità ambientale non va vissuta come un ulteriore peso ma come un obbligo che abbiamo rispetto al futuro. L' elettrificazione delle banchine rientra a ragione nella filiera ecosostenibile dei porti di quinta generazione verso cui stiamo puntando con determinazione'.

Gallozzi: "Obiettivo terminal a emissioni zero entro i prossimi cinque anni"

Così il presidente di Salerno Container Terminal durante un incontro al Propeller Club

Salerno - Lo sviluppo del cold ironing sulle banchine della penisola dovrà fare i conti con le caratteristiche operative delle navi, l' adeguamento infrastrutturale della rete di rifornimento, i tempi stretti imposti dall' Ue per spendere le risorse assegnate. Della complessità di questa sfida si è discusso all' appuntamento organizzato dal Propeller Club di Salerno "Cold Ironing e transizione energetica nei porti" in cui la tematica è stata analizzata sotto l' aspetto tecnico, amministrativo, imprenditoriale . "Tra un megayatch e una ro-ro ci sono diversi ordini di grandezza nella quantità di elettricità e nel tipo di tensioni da utilizzare," ha spiegato l' Ing. Giuseppe Sachero, Vice President South West Europe Industrial and Marine Solution Siemens Energy. "Sul medio termine l' elettrificazione delle banchine può rappresentare la soluzione, sul breve si svilupperanno presumibilmente configurazioni ibride considerando anche la ricerca sui carburanti alternativi, in particolare nel settore delle crociere e dei traghetti". Dei "colli di bottiglia" nella gestione delle infrastrutture ha parlato l' Ing. Walter Abbondanza, Sales Area Sud Italia Siemens Energy - Siemens Spa sottolineando la difficoltà "a monte" di rifornire le banchine con le alte tensioni necessarie ma anche le problematiche sul "lato mare". "Trasferire l' energia elettrica tramite i flessibili plug in è possibile solo se la nave è equipaggiata per questo tipo di operazione. Ad oggi la maggior parte delle flotte commerciali non è preparata anche a causa del dilemma che devono risolvere gli armatori rispetto all' incidenza dei costi". Intanto, nell' avvio dei lavori per l' introduzione di questa tecnologia comincia a pesare anche il fattore tempo, con tutte le incertezze legate ai complicati iter burocratici italiani che rischiano di mettere in discussione gli ingenti finanziamenti messi a disposizione dell' Ue. "Ci siamo attivati per mettere a frutto i 400 milioni complessivamente assegnati al nostro sistema portuale, di cui 25 milioni e 15 milioni sono destinati rispettivamente al cold ironing nei porti di Napoli e Salerno," ha ribadito il presidente dell' AdSP MTC, **Andrea Annunziata**, che ha anche avanzato la proposta di tener conto dei "costi sociali dell' inquinamento" nella determinazione di meccanismi futuri in grado di contenere i maggiori costi energetici. "C' è necessità di dare certezza agli armatori". A breve, con la firma delle gare per l' elettrificazione delle banchine dello scorso settembre, cominceranno nel porto di Salerno i primi sopralluoghi per la determinazione dei programmi operativi. Sotto questo aspetto lo scalo campano rappresenta un caso particolare. "L' energia non sarà distribuita attraverso una cabina elettrica di grandi dimensioni ma dall' elettrodotto di Via Ligea che attraversa le gallerie di Salerno Ovest," ha continuato **Annunziata**. Successivamente partirà l' interlocuzione con gli operatori portuali per definire le priorità e le compatibilità relative ai loro progetti. Tra questi anche il terminal a "emissioni zero" presentato da Agostino Gallozzi, presidente



Ship Mag

Salerno

di Salerno Container Terminal , al centro di un corposo piano d' investimenti da parte del Gruppo già avviato da alcuni anni. "Abbiamo l' ambizione di raggiungere quest' obiettivo entro i prossimi cinque anni usufruendo del cold ironing ma anche attrezzandoci con infrastrutture e mezzi elettrificati per tutte le operazioni in banchina. La sostenibilità ambientale non va vissuta come un ulteriore peso ma come un obbligo che abbiamo rispetto al futuro. L' elettrificazione delle banchine rientra a ragione nella filiera ecosostenibile dei porti di quinta generazione verso cui stiamo puntando con determinazione".

Brindisi Report

Brindisi

Atc Blade, Soprintendenza: "Le nostre valutazioni rimaste invariate nel merito"

La Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Brindisi e Lecce fornisce dei chiarimenti rispetto alle valutazioni espresse in merito al progetto

Riceviamo e pubblichiamo un comunicato della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Brindisi e Lecce, riguardo alle valutazioni espresse rispetto al progetto Act Blade, riguardante la realizzazione di uno stabilimento per la produzione di pale eoliche ecologiche a Sant' Apollinare, nel porto di Brindisi. In questi giorni si è appreso di notizie, sia su carta stampata sia online, circa un presunto ripensamento della Soprintendenza in merito alle valutazioni espresse in seno alla Conferenza di servizi convocata dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del mare adriatico meridionale di Bari e Brindisi relativa allo "Stabilimento di produzione di pale eoliche, in località Sant' Apollinare" nel Porto di Brindisi. Se pur in estrema sintesi, data la complessità della questione, si ritiene doveroso fare chiarezza fornendo le corrette informazioni, in quanto titoli e contenuti di alcune notizie pubblicate sono non veritieri ma fuorvianti, oltre che, in qualche caso, lesivi dell' immagine degli uffici del Ministero della Cultura. Infatti, nella riunione preliminare al Consiglio dei Ministri del 28.11.2022, alla presenza della Direzione Generale Abap e la Soprintendenza, è stato chiarito che il procedimento condotto dall' **Autorità** di **sistema portuale**, per le specifiche norme richiamate nella convocazione della Conferenza di servizi, non necessitava delle valutazioni paesaggistiche della Soprintendenza. Tuttavia, quest' ultima, formalmente convocata, data la sensibilità culturale e ambientale del contesto di intervento per la stretta vicinanza di beni culturali - quali i siti archeologici di Punta delle Terrare e di Sant' Apollinare, e l' ex Capannone Montecatini - nello spirito di leale collaborazione, aveva fornito le proprie valutazioni. L' incontro preliminare del 28.11.2022 è stato, dunque, utile a chiarire i termini della questione e si è infatti concluso non ravvisando la sussistenza dei motivi per il deferimento alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Appare evidente, di conseguenza, come non si sia trattato di "marcia indietro" o "dietro front", visto che le valutazioni non vincolanti ivi rappresentate, espressamente richieste dall' **Autorità** procedente nonostante le norme vigenti, riferite anche alla specifica area **portuale** di Brindisi, sono rimaste invariate nel merito.



Atc Blade, Soprintendenza: "Le nostre valutazioni rimaste invariate nel merito"



11/30/2022 15:11 - Torre Guaceto, Produzione Pale

La Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Brindisi e Lecce fornisce dei chiarimenti rispetto alle valutazioni espresse in merito al progetto Act Blade. Ascolta questo articolo ora... Voice by Riceviamo e pubblichiamo un comunicato della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Brindisi e Lecce, riguardo alle valutazioni espresse rispetto al progetto Act Blade, riguardante la realizzazione di uno stabilimento per la produzione di pale eoliche ecologiche a Sant' Apollinare, nel porto di Brindisi. In questi giorni si è appreso di notizie, sia su carta stampata sia online, circa un presunto ripensamento della Soprintendenza in merito alle valutazioni espresse in seno alla Conferenza di servizi convocata dall' Autorità di Sistema Portuale del mare adriatico meridionale di Bari e Brindisi relativa allo "Stabilimento di produzione di pale eoliche, in località Sant' Apollinare" nel Porto di Brindisi. Se pur in estrema sintesi, data la complessità della questione, si ritiene doveroso fare chiarezza fornendo le corrette informazioni. In quanto titoli e contenuti di alcune notizie pubblicate sono non veritieri ma fuorvianti, oltre che, in qualche caso, lesivi dell' immagine degli uffici del Ministero della Cultura. Infatti, nella riunione preliminare al Consiglio dei Ministri del 28.11.2022, alla presenza della Direzione

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AFFIDAMENTO GESTIONE SERVIZIO DI PRIMO INTERVENTO MEDICO SANITARIO INTERNO AL PORTO DI GIOIA TAURO

L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ripubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento della Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all'interno dell'ambito portuale di Gioia Tauro e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali con scadenza di presentazione delle domande fissata al prossimo 28 dicembre alle ore dodici. Considerata l'importanza del servizio, ubicato all'interno dell'area portuale, l'Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha ritenuto opportuno rilasciare una proroga tecnica allo scadere della precedente gestione, in quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovare il servizio, è andata deserta. Si tratta di una decisione assunta dall'Ente per offrire un servizio di primaria necessità, per cui si è deciso di prorogarne la gestione tecnica fino al 31 dicembre 2022, con l'obiettivo di assicurare l'attività medico sanitaria, considerata rilevante all'interno di uno scalo portuale dove insistono migliaia di utenti. Con la riapertura della gara si riaprono, quindi, i termini per la presentazione delle domande per assicurare un servizio, certamente essenziale, ma per il quale necessita una specifica aggiudicazione dell'appalto. La procedura di gara sarà espletata attraverso la piattaforma di e-procurement dedicata sul sito internet dell'Ente. Si procederà seguendo il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa per l'affidamento dell'appalto che avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023.



GIOIA TAURO - AFFIDAMENTO GESTIONE SERVIZIO DI PRIMO INTERVENTO MEDICO SANITARIO INTERNO AL PORTO

L' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ripubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento della "Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all' interno dell' ambito portuale di Gioia Tauro e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali" con scadenza di presentazione delle domande fissata al prossimo 28 dicembre alle ore dodici. Considerata l' importanza del servizio, ubicato all' interno dell' area portuale, l' Ente, guidato dal presidente **Andrea Agostinelli**, ha ritenuto opportuno rilasciare una proroga tecnica allo scadere della precedente gestione, in quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovare il servizio, è andata deserta. Si tratta di una decisione assunta dall' Ente per offrire un servizio di primaria necessità, per cui si è deciso di prorogare la gestione tecnica fino al 31 dicembre 2022, con l' obiettivo di assicurare l' attività medico sanitaria, considerata rilevante all' interno di uno scalo portuale dove insistono migliaia di utenti. Con la riapertura della gara si riaprono, quindi, i termini per la presentazione delle domande per assicurare un servizio, certamente essenziale, ma per il quale necessita una specifica aggiudicazione dell' appalto. La procedura di gara sarà espletata attraverso la piattaforma di e-procurement dedicata sul sito internet dell' Ente. Si procederà seguendo il criterio di aggiudicazione dell' offerta economicamente più vantaggiosa per l' affidamento dell' appalto che avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023.

Informatore Navale

GIOIA TAURO - AFFIDAMENTO GESTIONE SERVIZIO DI PRIMO INTERVENTO MEDICO SANITARIO INTERNO AL PORTO



11/30/2022 13:28

L' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ripubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento della "Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all' interno dell' ambito portuale di Gioia Tauro e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali" con scadenza di presentazione delle domande fissata al prossimo 28 dicembre alle ore dodici. Considerata l' importanza del servizio, ubicato all' interno dell' area portuale, l' Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha ritenuto opportuno rilasciare una proroga tecnica allo scadere della precedente gestione, in quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovare il servizio, è andata deserta. Si tratta di una decisione assunta dall' Ente per offrire un servizio di primaria necessità, per cui si è deciso di prorogare la gestione tecnica fino al 31 dicembre 2022, con l' obiettivo di assicurare l' attività medico sanitaria, considerata rilevante all' interno di uno scalo portuale dove insistono migliaia di utenti. Con la riapertura della gara si riaprono, quindi, i termini per la presentazione delle domande per assicurare un servizio, certamente essenziale, ma per il quale necessita una specifica aggiudicazione dell' appalto. La procedura di gara sarà espletata attraverso la piattaforma di e-procurement dedicata sul sito internet dell' Ente. Si procederà seguendo il criterio di aggiudicazione dell' offerta economicamente più vantaggiosa per l' affidamento dell' appalto che avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1°

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, prorogata la gestione del presidio sanitario in porto

Il provvedimento si è reso necessario in quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovarne il servizio, è andata deserta

Proroga per il servizio sanitario nel porto di Gioia Tauro. L' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ripubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento della "Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all' interno dell' ambito portuale di Gioia Tauro e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali" con scadenza di presentazione delle domande fissata al prossimo 28 dicembre alle ore dodici. Considerata l' importanza del servizio, ubicato all' interno dell' area portuale, l' ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha ritenuto opportuno rilasciare una proroga tecnica allo scadere della precedente gestione, in quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovarne il servizio, è andata deserta. Si tratta di una decisione assunta per offrire un servizio di primaria necessità, per cui si è deciso di prorogare la gestione tecnica fino al 31 dicembre 2022, con l' obiettivo di assicurare l' attività medico sanitaria, considerata rilevante all' interno di uno scalo portuale dove insistono migliaia di utenti. Con la riapertura della gara si riaprono, quindi, i termini per la presentazione delle domande per assicurare un servizio, certamente essenziale, ma per il quale necessita una specifica aggiudicazione dell' appalto. La procedura di gara sarà espletata attraverso la piattaforma di e-procurement dedicata sul sito internet dell' ente. Si procederà seguendo il criterio di aggiudicazione dell' offerta economicamente più vantaggiosa per l' affidamento dell' appalto che avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro, prorogata la gestione del presidio sanitario in porto



11/30/2022 15:35

Il provvedimento si è reso necessario in quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovarne il servizio, è andata deserta. Proroga per il servizio sanitario nel porto di Gioia Tauro. L' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ripubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento della "Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all' interno dell' ambito portuale di Gioia Tauro e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali" con scadenza di presentazione delle domande fissata al prossimo 28 dicembre alle ore dodici. Considerata l' importanza del servizio, ubicato all' interno dell' area portuale, l' ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha ritenuto opportuno rilasciare una proroga tecnica allo scadere della precedente gestione, in quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovarne il servizio, è andata deserta. Si tratta di una decisione assunta per offrire un servizio di primaria necessità, per cui si è deciso di prorogare la gestione tecnica fino al 31 dicembre 2022, con l' obiettivo di assicurare l' attività medico sanitaria, considerata rilevante all' interno di uno scalo portuale dove insistono migliaia di utenti. Con la riapertura della gara si riaprono, quindi, i termini per la presentazione delle domande per assicurare un servizio, certamente essenziale, ma per il quale necessita una specifica aggiudicazione dell' appalto. La procedura di gara sarà espletata attraverso la piattaforma di e-procurement dedicata sul sito internet dell' ente. Si procederà seguendo il criterio di aggiudicazione dell' offerta economicamente più vantaggiosa per l' affidamento dell' appalto che avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023. Condividi

Affidamento del presidio di primo intervento medico sanitario al porto di Gioia Tauro

Redazione Seareporter.it

Gioia Tauro, 30 novembre 2022 - L' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ripubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento della 'Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all' interno dell' ambito portuale di **Gioia Tauro** e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali' con scadenza di presentazione delle domande fissata al prossimo 28 dicembre alle ore dodici. Considerata l' importanza del servizio, ubicato all' interno dell' area portuale, l' Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha ritenuto opportuno rilasciare una proroga tecnica allo scadere della precedente gestione, in quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovarne il servizio, è andata deserta. Si tratta di una decisione assunta dall' Ente per offrire un servizio di primaria necessità, per cui si è deciso di prorogarne la gestione tecnica fino al 31 dicembre 2022, con l' obiettivo di assicurare l' attività medico sanitaria, considerata rilevante all' interno di uno scalo portuale dove insistono migliaia di utenti. Con la riapertura della gara si riaprono, quindi, i termini per la presentazione delle domande per assicurare un servizio, certamente essenziale, ma per il quale necessita una specifica aggiudicazione dell' appalto. La procedura di gara sarà espletata attraverso la piattaforma di e-procurement dedicata sul sito internet dell' Ente. Si procederà seguendo il criterio di aggiudicazione dell' offerta economicamente più vantaggiosa per l' affidamento dell' appalto che avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023.

Sea Reporter

Affidamento del presidio di primo intervento medico sanitario al porto di Gioia Tauro



11/30/2022 17:43 - Redazione Seareporter.it

Gioia Tauro, 30 novembre 2022 - L' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ripubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento della 'Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all' interno dell' ambito portuale di Gioia Tauro e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali' con scadenza di presentazione delle domande fissata al prossimo 28 dicembre alle ore dodici. Considerata l' importanza del servizio, ubicato all' interno dell' area portuale, l' Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha ritenuto opportuno rilasciare una proroga tecnica allo scadere della precedente gestione. In quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovarne il servizio, è andata deserta. Si tratta di una decisione assunta dall' Ente per offrire un servizio di primaria necessità, per cui si è deciso di prorogarne la gestione tecnica fino al 31 dicembre 2022, con l' obiettivo di assicurare l' attività medico sanitaria, considerata rilevante all' interno di uno scalo portuale dove insistono migliaia di utenti. Con la riapertura della gara si riaprono, quindi, i termini per la presentazione delle domande per assicurare un servizio, certamente essenziale, ma per il quale necessita una specifica aggiudicazione dell' appalto. La procedura di gara sarà espletata attraverso la piattaforma di e-procurement dedicata sul sito Internet dell' Ente. Si procederà seguendo il criterio di aggiudicazione dell' offerta economicamente più vantaggiosa per l' affidamento dell' appalto che avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023.

Porto di Gioia Tauro, affidamento della gestione del servizio di primo intervento medico sanitario

L' appalto avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023

Gioia Tauro - L' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ripubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento della "Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all' interno dell' ambito portuale di **Gioia Tauro** e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali" con scadenza di presentazione delle domande fissata al prossimo 28 dicembre alle ore dodici. "Considerata l' importanza del servizio, ubicato all' interno dell' area portuale, l' Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha ritenuto opportuno rilasciare una proroga tecnica allo scadere della precedente gestione, in quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovare il servizio, è andata deserta. Si tratta di una decisione assunta dall' Ente per offrire un servizio di primaria necessità, per cui si è deciso di prorogarne la gestione tecnica fino al 31 dicembre 2022, con l' obiettivo di assicurare l' attività medico sanitaria, considerata rilevante all' interno di uno scalo portuale dove insistono migliaia di utenti", si legge nella nota stampa. Con la riapertura della gara si riaprono, quindi, i termini per la presentazione delle domande per assicurare un servizio, certamente essenziale, ma per il quale necessita una specifica aggiudicazione dell' appalto. La procedura di gara sarà espletata attraverso la piattaforma di e-procurement dedicata sul sito internet dell' Ente. Si procederà seguendo il criterio di aggiudicazione dell' offerta economicamente più vantaggiosa per l' affidamento dell' appalto che avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023.

Ship Mag

Porto di Gioia Tauro, affidamento della gestione del servizio di primo intervento medico sanitario



11/30/2022 13:36

- Giancarlo Barlazzi

L' appalto avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023 Gioia Tauro - L' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ripubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento della "Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all' interno dell' ambito portuale di Gioia Tauro e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali" con scadenza di presentazione delle domande fissata al prossimo 28 dicembre alle ore dodici. "Considerata l' importanza del servizio, ubicato all' interno dell' area portuale, l' Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha ritenuto opportuno rilasciare una proroga tecnica allo scadere della precedente gestione. In quanto la gara di affidamento, pubblicata per rinnovare il servizio, è andata deserta. Si tratta di una decisione assunta dall' Ente per offrire un servizio di primaria necessità, per cui si è deciso di prorogarne la gestione tecnica fino al 31 dicembre 2022, con l' obiettivo di assicurare l' attività medico sanitaria, considerata rilevante all' interno di uno scalo portuale dove insistono migliaia di utenti", si legge nella nota stampa. Con la riapertura della gara si riaprono, quindi, i termini per la presentazione delle domande per assicurare un servizio, certamente essenziale, ma per il quale necessita una specifica aggiudicazione dell' appalto. La procedura di gara sarà espletata attraverso la piattaforma di e-procurement dedicata sul sito internet dell' Ente. Si procederà seguendo il criterio di aggiudicazione dell' offerta economicamente più vantaggiosa per l' affidamento dell' appalto che avrà una durata di 24 mesi decorrenti dal 1° gennaio 2023.

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Human Papilloma Virus, incontro-confronto in Fiera

L' Ufficio Covid 19 di Messina ha organizzato una conferenza stampa sabato prossimo 3 dicembre alle 10.30 in Fiera (padiglione 7b) per illustrare la nuova campagna vaccinale a Messina e provincia sull' Human Papilloma Virus (HPV) progettata con altri enti istituzionali e aziende private per garantire una migliore efficacia nella diffusione e incisività della promozione. "Papilloma ho vinto io" è un progetto ideato dall' Ufficio del Commissario per l' Emergenza Covid-19 di Messina, dall' Hub Fiera di Messina e patrocinato dall' ASP di Messina. L' obiettivo è quello di fornire una corretta informazione medico-scientifica sull' Human Papilloma Virus (HPV) e di promuovere i concetti di prevenzione primaria e dei corretti stili di vita con focus sull' importanza della vaccinazione. Alla conferenza stampa parteciperà il Commissario dell' Emergenza Covid 19 di Messina Alberto Firenze, il commissario Straordinario dell' Asp Bernardo Alagna, il direttore sanitario dell' Asp Enzo Sindoni, il sindaco di Messina Federico Basile, il vicesindaco Salvatore Mondello, gli assessori ai servizi sociali Alessandra Calafiore e all' istruzione Massimo Finocchiaro, il Dirigente dell' Ufficio VIII Ambito Territoriale di Messina - Stello Vadalà, il presidente di Atm Spa Giuseppe Campagna, l' amministratore delegato di Caronte & Tourist Vincenzo Franza, il presidente dell' **Autorità Portuale** Mario Mega, la dirigente scolastica Istituto Antonello Laura Tringali, i responsabili servizio SPEM di Messina (Servizio Sanità, Epidemiologia e Medicina preventiva) Edda Paijno e Salvatore Sidoti. Ogni singola azione comunicativa si inserirà all' interno di un processo strategico ben più ampio e globale, così da migliorare la qualità dell' informazione e le opportunità per una scelta consapevole sulla vaccinazione Hpv. Al fine di accrescere la forza comunicativa indiretta e unidirezionale, in accordo con alcuni partner, verranno realizzati alcuni banner informativi che saranno collocati all' esterno dell' HUB Fiera, sui mezzi pubblici cittadini e sulle navi traghetto. I banner oltre a sensibilizzare gli utenti sul tema della vaccinazione mostreranno anche alcuni dati che avranno il compito di stimolare la sfera emotiva dei cittadini Sfruttando le potenzialità della comunicazione diretta, che permette uno scambio simultaneo e profondo di informazioni, opinioni ed emozioni l' Ufficio Covid 19 ha scelto di estendere l' attività di informazione anche nelle scuole iniziando con dall' istituto Antonello dove sono già stati somministrati 67 vaccini Hpv. Inoltre, nella giornata di domenica 4 dicembre a piazza Cairoli personale dell' Ufficio Covid porterà avanti una campagna di sensibilizzazione dove ci sarà anche la possibilità di sottoporsi a vaccinazione anticovid 19, Papilloma Virus (HPV), Lea e antinfluenzale senza prenotazione. Il fine è quello di informare la cittadinanza sull' importante tema della prevenzione primaria ed offrire l' opportunità di vaccinarsi in uno dei luoghi di maggiore aggregazione della città. 0 commenti [Lascia un commento](#)



Messina: "Fondi ETS al bilancio nazionale, quota significativa per finanziare investimenti nel settore marittimo"

Il presidente di Assarmatori aggiunge: "Così si potrà accelerare al contempo la ricerca, l'innovazione, la produzione dei nuovi carburanti alternativi"

Roma - Accordo provvisorio di compromesso sull' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS (Emission Trading System, parte del pacchetto Fit for 55) raggiunto ieri sera dai negozianti UE (il Consiglio, il Parlamento e la Commissione). Secondo Assarmatori questa intesa recepisce in parte alcune istanze sostenute dall' Associazione rispetto alla proposta iniziale della Commissione Europea, prevedendo ad esempio un' esenzione da tale regime fino al 2030 per i collegamenti marittimi con le isole minori e la destinazione di una parte dei proventi al settore marittimo per finanziare investimenti in innovazione tecnologica , scongiurando peraltro alcune proposte di modifica che avrebbero ulteriormente aggravato gli impatti di per sé già significativi dell' ETS. E ciò non sarebbe stato possibile senza il supporto durante i negoziati della nostra amministrazione nazionale e dalla delegazione italiana al Parlamento europeo cui l' Associazione - che lavora su questo dossier da oltre un anno - rivolge un sentito ringraziamento. Tuttavia risulta evidente - sottolinea Assarmatori - come il sistema ETS sia destinato a provocare un impatto economico rilevante ovvero un rincaro nei costi del trasporto con riflessi immediati sulla continuità territoriale con le isole maggiori e sulle Autostrade del Mare; e ciò in un momento in cui proprio le Autostrade del mare, in quanto chiave di volta della sostenibilità del trasporto, dovrebbero essere al contrario tutelate. È il caso di sottolineare come il trasporto marittimo sia solo un elemento all' interno di un complesso mosaico in costante trasformazione, come potrebbe essere raffigurato il negoziato sull' intera revisione del sistema ETS; un mosaico che include altri settori industriali (rispetto ai quali rimangono nodi aperti), e che fa sua volta parte di un pacchetto composito quale il FIT FOR 55. Il confronto finale sull' intera proposta ETS è fissato per il prossimo 16 dicembre. "A tal proposito - spiega il Presidente di Assarmatori Stefano Messina - ribadiamo la necessità di garantire un allineamento sinergico nell' applicazione della misura fra il trasporto marittimo e quello stradale. Una disparità temporale nella attuazione dei due regimi, per non parlare dell' ipotesi che vedesse tale schema applicato solo al trasporto marittimo, non solo metterebbe a rischio gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale dalla strada al mare fissati dalla stessa Commissione Europea, ma potrebbe portare ad uno shift modale inverso, che si sommerebbe agli effetti già particolarmente impattanti di tale misura. In questa ottica occorre tutelare il ruolo delle Autostrade del Mare, vero strumento di sostenibilità ambientale". "Risulta infine fondamentale - conclude Messina - che la quota significativa dei proventi dell' ETS che sarà destinata al bilancio nazionale venga utilizzata per finanziare esclusivamente investimenti nel settore marittimo, accelerando al contempo la ricerca, l' innovazione, la produzione



Ship Mag

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

dei nuovi carburanti alternativi e la realizzazione di un' adeguata rete logistica e di distribuzione così da garantire l' effettiva disponibilità sul mercato di questi ultimi nei prossimi anni".

Campagna vaccinale sull' Human Papilloma Virus, sabato presentazione a Messina

L' Ufficio Covid 19 di Messina ha organizzato una conferenza stampa sabato prossimo 3 dicembre alle 10.30 in Fiera per illustrare la nuova campagna vaccinale sull' Human Papilloma Virus

L' Ufficio Covid 19 di Messina ha organizzato una conferenza stampa sabato prossimo 3 dicembre alle 10.30 in Fiera (padiglione 7b) per illustrare la nuova campagna vaccinale a Messina e provincia sull' Human Papilloma Virus (HPV) progettata con altri enti istituzionali e aziende private per garantire una migliore efficacia nella diffusione e incisività della promozione. "Papilloma ho vinto io" è un progetto ideato dall' Ufficio del Commissario per l' Emergenza Covid-19 di Messina, dall' HUB Fiera di Messina e patrocinato dall' ASP di Messina. L' obiettivo è quello di fornire una corretta informazione medico-scientifica sull' Human Papilloma Virus (HPV) e di promuovere i concetti di prevenzione primaria e dei corretti stili di vita con focus sull' importanza della vaccinazione. Alla conferenza stampa parteciperà il Commissario dell' Emergenza Covid 19 di Messina Alberto Firenze, il commissario Straordinario dell' Asp Bernardo Alagna, il direttore sanitario dell' Asp Enzo Sindoni, il sindaco di Messina Federico Basile, il vicesindaco Salvatore Mondello, gli assessori ai servizi sociali Alessandra Calafiore e all' istruzione Massimo Finocchiaro, il Dirigente dell' Ufficio VIII Ambito Territoriale di Messina - Stello Vadalà, il presidente di Atm Spa Giuseppe Campagna, l' amministratore delegato di Caronte & Tourist Vincenzo Franza, il presidente dell' **Autorità Portuale** Mario Mega, la dirigente scolastica Istituto Antonello Laura Tringali, i responsabili servizio SPEM di Messina (Servizio Sanità, Epidemiologia e Medicina preventiva) Edda Paijno e Salvatore Sidoti. Ogni singola azione comunicativa si inserirà all' interno di un processo strategico ben più ampio e globale, così da migliorare la qualità dell' informazione e le opportunità per una scelta consapevole sulla vaccinazione Hpv.



Comune di Palermo, consiglieri con tanti incarichi e commissioni in crisi: Tantillo assicura un intervento

L'opposizione in Consiglio comunale, a Palermo, rumoreggia. Sul bilancio di previsione appena approvato in giunta, ma di cui ancora non si conoscono le carte e le pezze d'appoggio, si chiedono chiarimenti. E parte l'attacco all'amministrazione perché sostanzialmente tiene all'oscuro l'aula su argomenti delicati come questo. Anche per colpa di una disorganizzazione complessiva che, secondo alcuni, permanentemente scompiglia l'attività del Consiglio per colpa delle assenze degli esponenti del centrodestra. Di più, ci sono le commissioni che dovrebbero lavorare provvedimenti e atti in via preventiva che non sono nelle condizioni di operare per mancanza di personale o per le numerose assenze da parte di consiglieri di maggioranza che rivestono ruoli in altre assemblee elettive (o svolgono altre funzioni amministrative) e dunque dedicano pochissimo tempo alle attività del Comune. Accuse che, ad esempio, Ugo Forello lancia con nomi e cognomi. «In questo momento - esordisce - dovremmo concentrarci solo su due atti: il bilancio consuntivo 2021 e quello previsionale 2023. Ma non siamo nelle condizioni di lavorare. La mia commissione, la prima, che si occupa di patrimonio e bilancio, non era

nemmeno a conoscenza di quello che stava accadendo. Questo perché c'è un presidente, Fabrizio Ferrara, di Fratelli d'Italia, che non è nelle condizioni di svolgere la propria attività perché con la testa all'Ars, dove ha preso una commissione regionale, dopo essere stato eletto. Non programma nulla». Forello va avanti: «C'è anche un altro componente di maggioranza che in commissione non s'è mai fatto vedere se non alla seduta di insediamento, ed è l'onorevole Marianna Caronia. Non si può in questo momento così delicato non avere una commissione Bilancio che funziona come dovrebbe e non riesce a fare il suo lavoro che garantisce soprattutto il Consiglio con la sua attività». Il messaggio è che la maggioranza reputa i lavori di Sala delle Lapidi secondari e li gestisce con la mano sinistra. L'esponente dell'opposizione ha annunciato che non si presenterà più «alle sedute di commissione sino a quando non si sarà insediato un vero presidente». Sul punto il presidente Giulio Tantillo ha promesso un intervento perché «su alcune questioni non si può lasciare al buio il Consiglio». E sulla gestione squinternata degli organismi consiliari mette il carico anche Giulia Argiroffi, che fa parte della commissione Urbanistica. «Anche da noi - dice - c'è quasi la stessa situazione, se non più grave. Abbiamo sette componenti, ma non li abbiamo mai visti tutti insieme. L'assessore comunale Sabrina Figuccia, l'europarlamentare Giuseppe Milazzo e il presidente dell'Ordine nazionale degli architetti Franco Miceli molto spesso si assentano. Con la scusa che hanno cose più importanti da fare - prosegue - si dimostra che quello di consigliere comunale è un lavoro di serie B». Stilettate anche al presidente Antonio Rini, «che non interpreta la sua funzione a tempo pieno come invece andrebbe fatto». Rini, infatti, è anche sindaco di Ventimiglia di Sicilia



e dunque deve in qualche modo dividersi fra diversi impegni. Insomma, non sono mancate carinerie a Sala delle Lapidi. Nemmeno uno come Carmelo Miceli , del Pd, le ha mandate a dire, concentrandosi sulle anticipazioni di stampa sul bilancio di previsione: «Si dice che l' aumento dell' addizionale Irpef sia stato neutralizzato per il fatto che il fondo rischi legali ha subito una riduzione di 100 milioni per una nuova valutazione del rischio di soccombenza in giudizio. Allora, mi chiedo, ma quest' Aula ha il diritto di sapere perché oggi c' è una diversa valutazione rispetto a qualche mese fa quando governava un' altra giunta? E perché non è stato fatto prima?». Domande che rimangono senza risposta. In aula, in rappresentanza della giunta, c' era Maurizio Carta , assessore alla Rigenerazione urbana e alla Mobilità, chiamato a discutere su un' altra vicenda, il caso Amg, ma che è stato chiamato in causa sempre dalla Argiroffi su una questione già sollevata, a dire il vero, da Franco Miceli con una nota ufficiale alla presidenza del Consiglio e che riguarda la gestione della rigenerazione del fronte del porto. Sotto accusa finisce lo schema di accordo stipulato dall' amministrazione con l' **autorità portuale** che, secondo gli esponenti dell' opposizione, esautora il Consiglio delle sue competenze esclusive in tema di pianificazione urbanistica. «Le cose non stanno così - spiega Carta - ciò che il sindaco ha firmato è solo un accordo quadro che nulla toglie alle prerogative di Sala delle Lapidi, diversamente sarebbe un atto contro la legge che non avrebbe potuto nemmeno essere preso in considerazione. Solo - spiega il titolare della Rigenerazione urbana - si conviene che sulla connessione territoriale fra porto e Comune le due istituzioni debbano collaborare, procedendo non in maniera sconnessa, o magari in opposizione, ma sostenendosi a vicenda, visto che quel territorio ha ampie zone di cointeressenza fra l' uno e l' altro ente». Conclude, l' assessore: «L' intesa definisce, ad esempio, la necessità di una migliore manutenzione del Foro Italico che ha bisogno di intercettare risorse, sulle quali al momento il Comune non è attrezzato». Insomma, la questione è stata derubricata a tempesta in un bicchiere d' acqua. Anche se il clima è rimasto di sostanziale scetticismo. Ma c' è anche chi, fra i banchi dell' opposizione, sotto sotto non è per nulla contrario addirittura ad affidare per intero la competenza sul lungomare all' **Autorità portuale** visto la prova di efficienza che il suo presidente, Pasqualino Monti , ha dimostrato di riuscire a mettere in campo. © Riproduzione riservata

Zes Sicilia, pubblicato bando per l' esecuzione dell' "ultimo miglio" del porto di Trapani

È stato pubblicato l' Accordo quadro per l' assegnazione dei servizi di progettazione e l' esecuzione dei lavori dell' intervento di collegamento del Porto di Trapani con l' area industriale e l' autostrada, affidato al Commissario ZES della Sicilia Occidentale, a valere su fondi del fondo Next Generation Eu "Al momento del mio insediamento - spiega il Commissario Straordinario del Governo, Prof. Carlo Amenta - era presente solo il titolo del progetto con lo stanziamento complessivo . Grazie allo straordinario lavoro dei tecnici e dei legali della struttura commissariale, al supporto dell' Agenzia della Coesione territoriale e dei Ministeri titolari e all' assistenza tecnica di Invitalia che svolge la funzione di centrale di committenza, siamo riusciti a mandare in gara in tempo utile questa importante opera infrastrutturale che potrà potenziare lo sviluppo dell' intera provincia di Trapani e di alcune importanti realtà industriali della Sicilia Occidentale. Nel corso degli ultimi mesi, la collaborazione con tutti gli enti locali e gli attori istituzionali è stata intensa e proficua e credo possa costituire un esempio per utilizzare con profitto i fondi derivanti dal PNRR , realizzando le opere negli stringenti tempi previsti dal Piano. La stessa modalità scelta per le gare, che comprende anche diversi interventi su ZES Sicilia orientale e ZES ionica, testimonia l' importanza delle sinergie istituzionali per lo sviluppo". Il progetto - del valore di 17,8 milioni di euro, finanziato con risorse afferenti al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - ha lo scopo di rendere più efficienti i collegamenti dei nodi (porti, interporti) e/o delle aree industriali con la rete delle ZES e le operazioni di trasporto favorendo così il decongestionamento dei flussi di traffico veicolare con conseguente riduzione delle emissioni di gas climalteranti. La realizzazione dell' ultimo miglio comporterà, dunque, un miglioramento alla viabilità generale esistente e in particolare consentirà di liberare parte del carico veicolare dal centro urbano di Trapani e dintorni

LiveSicilia

Zes Sicilia, pubblicato bando per l' esecuzione dell' "ultimo miglio" del porto di Trapani



11/30/2022 16:20

2' DI LETTURA È stato pubblicato l' Accordo quadro per l' assegnazione dei servizi di progettazione e l' esecuzione dei lavori dell' intervento di collegamento del Porto di Trapani con l' area industriale e l' autostrada, affidato al Commissario ZES della Sicilia Occidentale, a valere su fondi del fondo Next Generation Eu. "Al momento del mio insediamento - spiega il Commissario Straordinario del Governo, Prof. Carlo Amenta - era presente solo il titolo del progetto con lo stanziamento complessivo . Grazie allo straordinario lavoro dei tecnici e dei legali della struttura commissariale, al supporto dell' Agenzia della Coesione territoriale e dei Ministeri titolari e all' assistenza tecnica di Invitalia che svolge la funzione di centrale di committenza, siamo riusciti a mandare in gara in tempo utile questa importante opera infrastrutturale che potrà potenziare lo sviluppo dell' intera provincia di Trapani e di alcune importanti realtà industriali della Sicilia Occidentale. Nel corso degli ultimi mesi, la collaborazione con tutti gli enti locali e gli attori istituzionali è stata intensa e proficua e credo possa costituire un esempio per utilizzare con profitto i fondi derivanti dal PNRR , realizzando le opere negli stringenti tempi previsti dal Piano. La stessa modalità scelta per le gare, che comprende anche diversi interventi su ZES Sicilia orientale e ZES ionica, testimonia l' importanza delle sinergie istituzionali per lo sviluppo". Il progetto - del valore di 17,8 milioni di euro, finanziato con risorse afferenti al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - ha lo scopo di rendere più efficienti i collegamenti dei nodi (porti, interporti) e/o delle aree industriali con la rete delle ZES e le operazioni di trasporto favorendo così il decongestionamento dei flussi di traffico veicolare con conseguente riduzione delle emissioni di gas climalteranti. La realizzazione dell' ultimo miglio comporterà, dunque, un miglioramento alla viabilità generale esistente e in particolare consentirà di liberare parte del carico veicolare dal centro urbano di Trapani e dintorni

Porti: Tajani, potranno acquisire più rilevanza strategica

Vogliamo realizzare una diplomazia della crescita

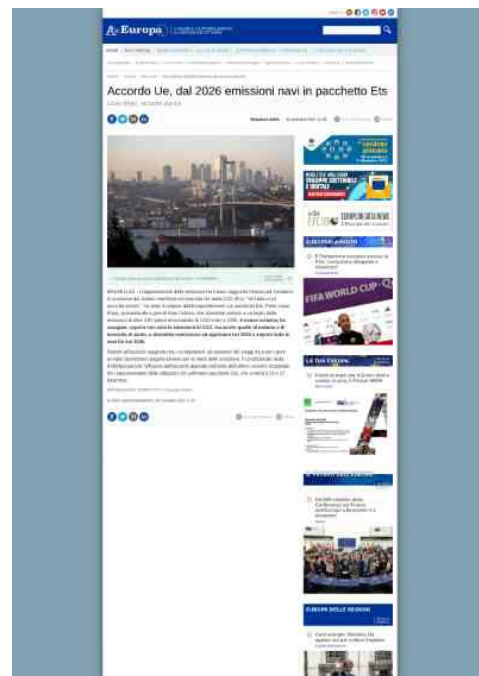
(ANSA) - ROMA, 30 NOV - "Emerge con forza la necessità di riadattare le catene del valore su scala regionale secondo una logica che potrebbe riportare in Europa e nel Mediterraneo alcune produzioni delocalizzate per effetto della globalizzazione. Per l' Italia si apre l' opportunità di proporsi come naturale piattaforma di collegamento tra reti di trasporto transeuropee e sponda sud del Mediterraneo". Lo afferma il vicepremier e ministro degli Esteri, Antonio Tajani, all' assemblea dell' Alis. "L' Italia è già leader del trasporto marittimo nel Mediterraneo, vi sono però ulteriori margini di crescita. I nostri porti potranno acquisire maggiore rilevanza strategica nell' ambito della rete logistica e portuale che si sta sviluppando nel Mediterraneo", continua Tajani dicendo di voler che il Paese "giochi un ruolo di protagonista delle transizioni in corso". "Vogliamo realizzare - dichiara Tajani - una diplomazia della crescita che coniughi sostegno all' internazionalizzazione del nostro sistema produttivo e rafforzamento del partenariato di sviluppo con i nostri partner nel Mediterraneo e in Africa". (ANSA).



Accordo Ue, dal 2026 emissioni navi in pacchetto Ets

Liese (Ppe), accordo storico

BRUXELLES - I rappresentanti delle istituzioni Ue hanno raggiunto l'intesa per includere le emissioni del settore marittimo nel mercato Ue della CO2 (Ets). "Si tratta di un accordo storico", ha detto il relatore dell'Europarlamento sul pacchetto Ets, Peter Liese (Ppe), presentando a grandi linee l'intesa, che dovrebbe portare a un taglio delle emissioni di oltre 130 milioni di tonnellate di CO2 entro il 2030. Il nuovo sistema, ha spiegato, coprirà non solo le emissioni di CO2, ma anche quelle di metano e di biossido di azoto, e dovrebbe cominciare ad applicarsi nel 2024 e coprire tutte le navi Ue dal 2026. Stando all'accordo raggiunto tra i co-legislatori, gli operatori dei viaggi da e per i porti europei dovrebbero pagare almeno per la metà delle emissioni. Il condizionale resta d'obbligo perché l'efficacia dell'accordo dipende dell'esito dell'ultimo incontro negoziale tra i rappresentanti delle istituzioni Ue sull'intero pacchetto Ets, che si terrà il 16 e 17 dicembre.



Informare

Focus

ECSA è soddisfatta dell' esito del primo trilogio sull' inclusione dello shipping nell' EU ETS

Ora - ha sottolineato il relatore del Parlamento europeo Liese - siamo vicini ad un accordo formale. Per Assarmatori, il bicchiere è mezzo vuoto

Ieri sera al termine della riunione di trilogio tra i rappresentanti del Consiglio, del Parlamento e della Commissione dell' Unione Europea indetta per concordare un testo comune sull' inclusione nel sistema di scambio di quote di emissione dell' UE (EU ETS) delle emissioni di gas serra prodotte dal settore marittimo, è stato raggiunto un accordo preliminare. «Rispetto alla proposta della Commissione - ha spiegato Peter Liese, relatore per l' EU ETS del Parlamento europeo - abbiamo concordato miglioramenti sostanziali. In primo luogo, includiamo metano e ossido di diazoto oltre alla CO2. Questo - ha osservato - è molto importante dato che alcune alternative ai combustibili bunker creano anche problemi per il clima se non gestite correttamente». «In secondo luogo - ha aggiunto - abbiamo ampliato l' ambito includendo navi offshore di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate. Ciò apporterà un beneficio netto per il clima pari a 20 milioni di tonnellate di CO2. Inoltre aumenterà anche gli introiti e 20 milioni di quote saranno destinate a progetti specifici nel settore marittimo attraverso il Fondo per l' innovazione/Fondo di investimento per il clima». Inoltre Liese ha spiegato che, in merito all' introduzione graduale dello shipping nel sistema, le tre istituzioni europee hanno concordato in via preliminare un compromesso in base al quale le compagnie di navigazione dovranno restituire quote che coprono il 40% delle loro emissioni nel 2024, il 70% nel 2025 e il 100% nel 2026. Liese ha specificato che alcuni definiscono questo accordo «storico» perché per più di dieci anni il Parlamento europeo, molti esperti, in particolare del settore ambientale, molti Stati membri e la Commissione Europea hanno spinto per questa inclusione. «Ora - ha rilevato - siamo vicini ad un accordo formale. Come proposto dalla Commissione - ha precisato Liese - saranno inclusi non solo i viaggi all' interno dell' UE, ma anche i viaggi dai porti dell' UE ai paesi terzi e per i paesi terzi ai porti dell' UE (50%). «Ci sono ancora - ha proseguito Liese - punti molto difficili da risolvere nell' ambito dei negoziati sull' ETS, incluse le quote gratuite per il settore, il fondo per l' innovazione, il fondo per la modernizzazione e l' inclusione del settore riscaldamento e di quello del trasporto su strada nel sistema. Confido che sarà possibile trovare un accordo su questi temi nel trilogio del 16-17 dicembre». L' accordo preliminare di ieri sera è stato accolto con favore dall' European Community Shipowners' Associations (ECSA), secondo cui «il Parlamento e il Consiglio hanno accolto gli appelli delle parti interessate del settore a destinare gli introiti dell' EU ETS al settore marittimo per sostenerne la transizione energetica. Almeno 20 milioni di quote ETS, che corrispondono a 1,5 miliardi di euro in base all' attuale prezzo del carbonio ETS - ha evidenziato l' associazione degli armatori europei - saranno assegnate a progetti marittimi nell' ambito del Fondo

ECSA è soddisfatta dell' esito del primo trilogio sull' inclusione dello shipping nell' EU ETS



11/30/2022 17:52

Ora - ha sottolineato il relatore del Parlamento europeo Liese - siamo vicini ad un accordo formale. Per Assarmatori, il bicchiere è mezzo vuoto ieri sera al termine della riunione di trilogio tra i rappresentanti del Consiglio, del Parlamento e della Commissione dell' Unione Europea indetta per concordare un testo comune sull' inclusione nel sistema di scambio di quote di emissione dell' UE (EU ETS) delle emissioni di gas serra prodotte dal settore marittimo, è stato raggiunto un accordo preliminare. «Rispetto alla proposta della Commissione - ha spiegato Peter Liese, relatore per l' EU ETS del Parlamento europeo - abbiamo concordato miglioramenti sostanziali. In primo luogo, includiamo metano e ossido di diazoto oltre alla CO2. Questo - ha osservato - è molto importante dato che alcune alternative ai combustibili bunker creano anche problemi per il clima se non gestite correttamente». «In secondo luogo - ha aggiunto - abbiamo ampliato l' ambito includendo navi offshore di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate. Ciò apporterà un beneficio netto per il clima pari a 20 milioni di tonnellate di CO2. Inoltre aumenterà anche gli introiti e 20 milioni di quote saranno destinate a progetti specifici nel settore marittimo attraverso il Fondo per l' innovazione/Fondo di investimento per il clima». Inoltre Liese ha spiegato che, in merito all' introduzione graduale dello shipping nel sistema, le tre istituzioni europee hanno concordato in via preliminare un compromesso in base al quale le compagnie di navigazione dovranno restituire quote che coprono il 40% delle loro emissioni nel 2024, il 70% nel 2025 e il 100% nel 2026. Liese ha specificato che alcuni definiscono questo accordo «storico» perché per più di dieci anni il Parlamento europeo, molti esperti, in particolare del settore ambientale, molti Stati membri e la Commissione Europea hanno spinto per questa inclusione. «Ora - ha rilevato - siamo vicini ad un accordo formale. Come proposto dalla Commissione - ha precisato Liese - saranno inclusi non solo i viaggi all' interno dell' UE, ma anche i viaggi dai porti dell' UE ai paesi terzi e per i paesi terzi ai porti dell' UE (50%). «Ci sono ancora - ha proseguito Liese - punti molto difficili da risolvere nell' ambito dei negoziati sull' ETS, incluse le quote gratuite per il settore, il fondo per l' innovazione, il fondo per la modernizzazione e l' inclusione del settore riscaldamento e di quello del trasporto su strada nel sistema. Confido che sarà possibile trovare un accordo su questi temi nel trilogio del 16-17 dicembre». L' accordo preliminare di ieri sera è stato accolto con favore dall' European Community Shipowners' Associations (ECSA), secondo cui «il Parlamento e il Consiglio hanno accolto gli appelli delle parti interessate del settore a destinare gli introiti dell' EU ETS al settore marittimo per sostenerne la transizione energetica. Almeno 20 milioni di quote ETS, che corrispondono a 1,5 miliardi di euro in base all' attuale prezzo del carbonio ETS - ha evidenziato l' associazione degli armatori europei - saranno assegnate a progetti marittimi nell' ambito del Fondo

Informare

Focus

per l'innovazione». «La decarbonizzazione del trasporto marittimo - ha rilevato il segretario generale dell' ECSA, Sotiris Raptis - non è una questione di "se", ma una questione di "come". Destinare parte dei ricavi dell' ETS al settore marittimo rappresenta una vittoria per la decarbonizzazione del settore. Un sostegno mirato attraverso il Fondo per l' innovazione - ha spiegato - è essenziale per colmare il divario di prezzo con i combustibili puliti, migliorare l' efficienza energetica delle navi, promuovere l' innovazione e costruire le infrastrutture nei porti. Non vediamo l' ora di lavorare con la Commissione e le parti interessate per sviluppare strumenti efficaci per la transizione del settore». L' ECSA ha sottolineato che anche il periodo di introduzione graduale e l' inclusione progressiva delle emissioni derivanti dal trasporto marittimo nell' arco di un triennio sono fondamentali per garantire una transizione agevole per il settore. L' associazione ha rimarcato che i legislatori hanno concordato anche disposizioni speciali per le navi con notazione "ice class", per le piccole isole e per le regioni ultraperiferiche. Parziale soddisfazione per l' esito della riunione di trilogia di ieri sera è stata manifestata dall' italiana Assarmatori, secondo cui «questa intesa recepisce in parte alcune istanze sostenute dall' associazione rispetto alla proposta iniziale della Commissione Europea, prevedendo ad esempio un' esenzione da tale regime fino al 2030 per i collegamenti marittimi con le isole minori e la destinazione di una parte dei proventi al settore marittimo per finanziare investimenti in innovazione tecnologica, scongiurando peraltro alcune proposte di modifica che avrebbero ulteriormente aggravato gli impatti di per sé già significativi dell' ETS. E ciò - ha evidenziato Assarmatori - non sarebbe stato possibile senza il supporto durante i negoziati della nostra amministrazione nazionale e dalla delegazione italiana al Parlamento europeo cui l' associazione, che lavora su questo dossier da oltre un anno, rivolge un sentito ringraziamento». «Tuttavia - ha osservato Assarmatori spiegando perché ad avviso dell' associazione italiana il bicchiere è mezzo vuoto - risulta evidente come il sistema ETS sia destinato a provocare un impatto economico rilevante ovvero un rincaro nei costi del trasporto con riflessi immediati sulla continuità territoriale con le isole maggiori e sulle Autostrade del Mare; e ciò in un momento in cui proprio le Autostrade del Mare, in quanto chiave di volta della sostenibilità del trasporto, dovrebbero essere al contrario tutelate». A tal proposito, e in vista del prossimo trilogia di metà dicembre, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha ribadito «la necessità di garantire un allineamento sinergico nell' applicazione della misura fra il trasporto marittimo e quello stradale. Una disparità temporale nella attuazione dei due regimi, per non parlare dell' ipotesi che vedesse tale schema applicato solo al trasporto marittimo - ha specificato - non solo metterebbe a rischio gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale dalla strada al mare fissati dalla stessa Commissione Europea, ma potrebbe portare ad uno shift modale inverso, che si sommerebbe agli effetti già particolarmente impattanti di tale misura. In questa ottica occorre tutelare il ruolo delle Autostrade del Mare, vero strumento di sostenibilità ambientale». «Risulta infine fondamentale - ha concluso Messina - che la quota significativa dei proventi dell' ETS che sarà destinata al bilancio nazionale venga utilizzata per finanziare esclusivamente investimenti nel settore marittimo,

Informare

Focus

accelerando al contempo la ricerca, l'innovazione, la produzione dei nuovi carburanti alternativi e la realizzazione di un' adeguata rete logistica e di distribuzione così da garantire l' effettiva disponibilità sul mercato di questi ultimi nei prossimi anni».

Informare

Focus

FEPOR, oltre che dell' effetto delle norme ambientali, è preoccupata di quello della possibile proroga del regolamento di esenzione per categoria per i consorzi di linea

La federazione invita la Commissione UE a tenere conto dell' impatto dei sistemi Big Data e della Business Intelligence & Analytics sull' ambiente competitivo

Se il trilogio di ieri sera sull' inclusione dello shipping nel sistema di scambio di quote di emissione dell' UE non ha sopito le preoccupazioni della FEPOR sull' effetto che tale inserimento potrebbe avere sulla competitività dei porti europei, la federazione dei terminalisti portuali privati europei è assai allarmata anche per altre misure regolatorie dell' Unione Europea, in primo luogo per l' eventuale decisione positiva di Bruxelles sulla proroga del Consortia Block Exemption Regulation (CBER), il regolamento di esenzione per categoria dei consorzi che permette alle compagnie di navigazione containerizzate di cooperare per la fornitura di servizi marittimi di linea. Se con riferimento alla proposta sulle emissioni di gas serra prodotte dalle navi FEPOR non ha fatto che ribadire le perplessità manifestate ancora pochi giorni fa (del 18 novembre 2022), la federazione dei terminalisti ha evidenziato la necessità che, nel quadro della revisione in corso dei consorzi BER, vengano adeguatamente tenuti in considerazione i notevoli cambiamenti avvenuti negli ultimi anni nel settore marittimo, e più specificamente in quello del trasporto di linea. Tra i cambiamenti intervenuti nel mercato del trasporto marittimo containerizzate, FEPOR si è soffermata in particolare sulle soluzioni digitali introdotte dalle compagnie di navigazione. A tal proposito FEPOR ha evidenziato che le esenzioni previste dal CBER sono state formulate assai prima che si sentisse parlare di queste innovazioni e ha sottolineato che, di conseguenza, i possibili effetti anticoncorrenziali dell' inclusione di queste soluzioni digitali negli accordi tra le compagnie dovrebbero costituire una parte importante della valutazione di tali accordi. Inoltre i metodi di definizione del mercato che si concentrano su modelli statici di concorrenza - ha evidenziato la federazione riferendosi evidentemente alle analisi della Commissione Europea sul mercato - «ignorano le limitazioni alla concorrenza determinate dalle forze dinamiche e reattive e dalle realtà empiriche in gioco nell' economia digitale». FEPOR chiede pertanto che, nella valutazione dei consorzi BER, l' attenzione venga spostata dai vincoli statici della concorrenza a quelli dinamici. «La negazione dell' impatto dei sistemi Big Data e della Business Intelligence & Analytics sull' ambiente competitivo all' interno della catena logistica marittima durante la precedente revisione dei consorzi BER - ha denunciato il presidente di FEPOR, Gunther Bonz - ha aperto la porta a una disparità di condizioni. Gli strumenti attualmente in possesso della Commissione Europea per misurare, valutare e neutralizzare i comportamenti anticoncorrenziali sono stati formulati in un' epoca in cui i sistemi Big Data e BI&A erano ancora una visione futura. Questi strumenti sono lungi dall' essere sufficientemente adeguati ed efficaci per affrontare le preoccupazioni in materia di antitrust derivanti da queste evoluzioni. È giunto il momento di adattare gli strumenti. In caso

Informare

FEPOR, oltre che dell' effetto delle norme ambientali, è preoccupata di quello della possibile proroga del regolamento di esenzione per categoria per i consorzi di linea



Gunther Bonz

11/30/2022 19:58

La federazione invita la Commissione UE a tenere conto dell' impatto dei sistemi Big Data e della Business Intelligence & Analytics sull' ambiente competitivo. Se il trilogio di ieri sera sull' inclusione dello shipping nel sistema di scambio di quote di emissione dell' UE non ha sopito le preoccupazioni della FEPOR sull' effetto che tale inserimento potrebbe avere sulla competitività dei porti europei, la federazione dei terminalisti portuali privati europei è assai allarmata anche per altre misure regolatorie dell' Unione Europea. In primo luogo per l' eventuale decisione positiva di Bruxelles sulla proroga del Consortia Block Exemption Regulation (CBER), il regolamento di esenzione per categoria dei consorzi che permette alle compagnie di navigazione containerizzate di cooperare per la fornitura di servizi marittimi di linea. Se con riferimento alla proposta sulle emissioni di gas serra prodotte dalle navi FEPOR non ha fatto che ribadire le perplessità manifestate ancora pochi giorni fa (del 18 novembre 2022), la federazione dei terminalisti ha evidenziato la necessità che, nel quadro della revisione in corso dei consorzi BER, vengano adeguatamente tenuti in considerazione i notevoli cambiamenti avvenuti negli ultimi anni nel settore marittimo, e più specificamente in quello del trasporto di linea. Tra i cambiamenti intervenuti nel mercato del trasporto

Informare

Focus

contrario, la fiducia nella qualità della valutazione del CBER sarà seriamente e definitivamente compromessa. Ci auguriamo - ha concluso Bonz - che la Direzione Generale per la Concorrenza utilizzi tutti i mezzi e i metodi pertinenti che possano consentire di condurre un' adeguata revisione dei CBER. È necessario ripristinare la fiducia e le condizioni di parità all' interno della catena logistica marittima».

Negoziati sull' EU-ETS: Assarmatori ribadisce la sua posizione

Redazione Seareporter.it

Roma, 30 novembre 2022 - Accordo provvisorio di compromesso sull' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS (Emission Trading System, parte del pacchetto Fit for 55) raggiunto ieri sera dai negozianti UE (il Consiglio, il Parlamento e la Commissione). Secondo Assarmatori questa intesa recepisce in parte alcune istanze sostenute dall' Associazione rispetto alla proposta iniziale della Commissione Europea, prevedendo ad esempio un' esenzione da tale regime fino al 2030 per i collegamenti marittimi con le isole minori e la destinazione di una parte dei proventi al settore marittimo per finanziare investimenti in innovazione tecnologica, scongiurando peraltro alcune proposte di modifica che avrebbero ulteriormente aggravato gli impatti di per sé già significativi dell' ETS. E ciò non sarebbe stato possibile senza il supporto durante i negoziati della nostra amministrazione nazionale e dalla delegazione italiana al Parlamento europeo cui l' Associazione - che lavora su questo dossier da oltre un anno - rivolge un sentito ringraziamento. Tuttavia risulta evidente - sottolinea Assarmatori - come il sistema ETS sia destinato a provocare un impatto economico rilevante ovvero un rincaro nei costi del

trasporto con riflessi immediati sulla continuità territoriale con le isole maggiori e sulle Autostrade del Mare; e ciò in un momento in cui proprio le Autostrade del mare, in quanto chiave di volta della sostenibilità del trasporto, dovrebbero essere al contrario tutelate. È il caso di sottolineare come il trasporto marittimo sia solo un elemento all' interno di un complesso mosaico in costante trasformazione, come potrebbe essere raffigurato il negoziato sull' intera revisione del sistema ETS; un mosaico che include altri settori industriali (rispetto ai quali rimangono nodi aperti), e che fa sua volta parte di un pacchetto composito quale il FIT FOR 55. Il confronto finale sull' intera proposta ETS è fissato per il prossimo 16 dicembre. 'A tal proposito - spiega il Presidente di Assarmatori Stefano Messina - ribadiamo la necessità di garantire un allineamento sinergico nell' applicazione della misura fra il trasporto marittimo e quello stradale. Una disparità temporale nella attuazione dei due regimi, per non parlare dell' ipotesi che vedesse tale schema applicato solo al trasporto marittimo, non solo metterebbe a rischio gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale dalla strada al mare fissati dalla stessa Commissione Europea, ma potrebbe portare ad uno shift modale inverso, che si sommerebbe agli effetti già particolarmente impattanti di tale misura. In questa ottica occorre tutelare il ruolo delle Autostrade del Mare, vero strumento di sostenibilità ambientale'. 'Risulta infine fondamentale - conclude Messina - che la quota significativa dei proventi dell' ETS che sarà destinata al bilancio nazionale venga utilizzata per finanziare esclusivamente investimenti nel settore marittimo, accelerando al contempo la ricerca, l' innovazione, la produzione dei nuovi carburanti alternativi e la realizzazione di un' adeguata rete logistica e



Sea Reporter

Focus

di distribuzione così da garantire l' effettiva disponibilità sul mercato di questi ultimi nei prossimi anni'.

A Venezia nasce un modello di crocieristica dove il valore si unisce alla sostenibilità

Commissario Straordinario Di Blasio: 'Obiettivo, essere attrezzati per ospitare 1 milione di crocieristi a Venezia e Chioggia nel 2027, il 90% in modalità homeport'

Redazione Seareporter.it

Venezia, 30 novembre 2022 - La crocieristica a livello globale sta vivendo una fase di grande trasformazione verso modelli di business focalizzati sulla sostenibilità ambientale, socialmente responsabili e attenti a costruire un rapporto di integrazione e interazione culturale ed esperienziale con le comunità locali. Venezia è all'avanguardia di questa trasformazione da quando, lo scorso anno, il Decreto Legge 103/21 ha introdotto misure specificamente dedicate alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, con l'interdizione per 'navi bianche' del passaggio attraverso il Canale della Giudecca e con la nomina da parte del Governo del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale lagunare quale Commissario straordinario per le crociere, affinché accompagnasse quest'evoluzione con interventi infrastrutturali, accessori e manutentivi puntuali e tempestivi. Nel periodo novembre 2021-novembre 2022 l'attività commissariale ha raggiunto tutti gli obiettivi previsti dalla legge, portando all'individuazione, all'adeguamento e alla messa in esercizio di accosti temporanei per le navi di stazza maggiore a Porto Marghera (banchine Liguria e Lombardia), favorendo il dual use del terminal ro-ro di Fusina, lavorando con i terminalisti del porto commerciale per identificare modalità operative che fossero al contempo totalmente sicure per i passeggeri e il meno intrusive possibile per i traffici cargo e collaborando con la Prefettura e con tutte le forze dell'ordine competenti per la pianificazione e gestione in sicurezza degli accosti delle navi. Allo stesso tempo, si è avviata una sperimentazione per navi di piccola taglia che hanno scalato per la prima volta e con gradevole successo al porto di Chioggia. Tutto ciò ha garantito nel corso del 2022 oltre 200 toccate di navi da crociera nel sistema portuale lagunare e il transito di circa 240mila passeggeri. Il tema della sostenibilità ambientale è al centro del progetto CHANNELING the Green deal for Venice, un studio innovativo relativo all'accessibilità nautica lungo il canale di ingresso principale alle infrastrutture portuali: lo studio, che rientra tra le attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo modello di crocieristica (ma non solo), è stato affidato al Danish Hydraulic Institute e consentirà di individuare le azioni da intraprendere per migliorare la navigabilità delle principali arterie portuali, il canale Malamocco-Marghera in primis, avendo cura di minimizzare l'impatto sull'ambiente e allo stesso tempo innalzando le condizioni di sicurezza della navigazione lungo i canali. Il Commissario Straordinario Fulvio Lino Di Blasio dichiara: 'Venezia deve rimanere l'homeport crocieristico di riferimento dell'Adriatico e uno dei maggiori porti turistici del Mediterraneo, dalla cui ripartenza dipende il mantenimento delle eccellenze del settore crocieristico anche in altri importanti scali adriatici. Per conseguire questo obiettivo, accanto alla realizzazione delle opere indicate dal Governo di qui al 2026



Sea Reporter

Focus

- innanzitutto la stazione passeggeri a Porto Marghera sita sulla sponda nord del Canale Nord e i relativi due accosti - stiamo lavorando, sempre con la massima attenzione all' eccezionale contesto ambientale in cui ci troviamo, per valorizzare la Marittima e per riposizionare lo scalo clodiense in sinergia con quello veneziano. È un percorso lungo e pianificato nel dettaglio che ci vede impegnati in una condivisione costante degli obiettivi e delle azioni da intraprendere con tutte le istituzioni coinvolte - Governo nazionale, Regione del Veneto, Prefettura, Comune di Venezia e Comune di Chioggia e i loro Sindaci, Capitanerie di porto, Forze dell' ordine, Polizia di frontiera, Vigili del Fuoco, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, Ulss 3, Usmaf - e con Venezia Terminal Passeggeri, società concessionaria del terminal crocieristico, agenti marittimi, gli altri terminal coinvolti, i servizi tecnico nautici e in generale con tutta la comunità portuale. Già l' anno prossimo potremo consegnare il primo accosto temporaneo sul Canale Nord e avviare importanti progetti d' intervento per il miglioramento dell' accessibilità nautica. Secondo i nostri calcoli, proseguendo sulla strada prefissata dal cronoprogramma e con la piena operatività di tutti gli accosti, entro il 2027 potremo arrivare a una capienza tale da ospitare 1 milione di crocieristi, il 90% dei quali in modalità homeport'. Il Direttore Marittimo del Veneto, Amm. Isp. Piero Pellizzari ha evidenziato come lo studio Channeling sarà posto alla base dell' analisi del rischio, quale supporto delle valutazioni dell' Autorità Marittima in ordine all' accessibilità nautica in sicurezza nei canali marittimi portuali. I dati che deriveranno dallo studio saranno utilizzati per un eventuale aggiornamento delle attuali ordinanze in vigore, considerata l' esigenza di garantire la maggior fruibilità possibile del porto nell' arco delle 24 ore ad ogni tipologia di nave, anche quale elemento di mitigazione degli effetti causati dell' attivazione del sistema MoSE. Nel ringraziare il Presidente e Commissario Straordinario Fulvio Lino Di Blasio, il Presidente e AD di Venezia Terminal Passeggeri Fabrizio Spagna ha sottolineato 'è indubbio che il decreto 103/2021 abbia avuto degli evidenti impatti sia economici che operativi sul business di VTP, che vanno in ogni caso considerati se si vuole oggi parlare del futuro della crocieristica a Venezia. Un futuro indissolubilmente legato dunque alla realizzazione e alla disponibilità delle infrastrutture per gli approdi diffusi a Marghera, Fusina e Chioggia, nonché ad una piena accessibilità nautica dello scalo. Dal punto di vista del traffico e dei numeri non sarà un ritorno al passato, replicando un modello crocieristico che ha fatto il suo tempo, ma abbiamo l' opportunità di delinearne uno nuovo improntato sulla sostenibilità e l' integrazione perfetta con il territorio, che sia ancora una volta di esempio per tutto il mondo. Una nuova formula che sia compatibile con la città e il territorio. Compatibile significa rispettosa dell' ambiente e del paesaggio e anche rispettosa del lavoro, della professionalità delle persone che hanno reso unica Venezia come primo home port del Mediterraneo e che possa contribuire alla crescita del territorio con un' economia capace di generare un turismo di qualità. In questo contesto è cruciale che il nuovo assetto della crocieristica assicuri l' ormeggio delle navi in home port superando la cosiddetta 'modalità Redentore' e sia compatibile con la città grazie a nuovi modelli di sviluppo

Sea Reporter

Focus

che siano appunto sinergici con l' offerta turistica non solo di Venezia ma dell' intero territorio regionale. Assieme alla struttura commissariale e con il supporto del Governo abbiamo l' obiettivo di fare sistema e collaborare per avere una visione comune sul come ricostruire l' offerta crocieristica per Venezia e quindi l' offerta che VTP può offrire alle compagnie per poter 'organizzare' al meglio la loro presenza e il loro ritorno a Venezia'.

Porti italiani: cresce la merce, diminuisce il lavoro. E non è una questione di costi / Grafici

Lo ha spiegato Andrea Appetecchia (Isfort) aprendo i lavori del primo Osservatorio sulla Portualità, a Roma

Genova - Fra il 1980 e il 2020 il traffico nei porti italiani è aumentato, in termini di tonnellate di merce, del 21% arrivando a quota 481 milioni. Nello stesso periodo di tempo il sistema portuale ha perso il 28% degli addetti, vale a dire 6.000 posti di lavoro. Lo ha spiegato Andrea Appetecchia (Isfort) aprendo i lavori del primo Osservatorio sulla Portualità, a Roma. Secondo quanto illustrato da Appetecchia, e , fra il 1990 e il 2020 è letteralmente decollato il traffico container, è cresciuto quello della merce varia, mentre quello dei combustibili solidi e liquidi è diminuito. Contestualmente, è cresciuta in maniera evidente la produttività del lavoro mentre - ha sottolineato Appetecchia nella sua relazione - è risultato evidente che " non è il costo del lavoro a fare la differenza ", come è emerso dal raffronto tra i porti di Genova e Anversa.



Lavoro nei porti, Ferrari (Assiterminal): "Cresce l' importanza della formazione" / Grafici

La relazione di Ferrari, presentata in occasione dell' organizzato a Roma da ShipMag

Genova - Al 31 dicembre 2020 il sistema portuale italiano occupava 7.605 lavoratori art. 16, 2.559 art. 17 e 4.976 art. 18, per un totale di 15.140 unità. Di questi, 11.851 sotto i 54 anni di età, 2.276 fra i 55 e i 60 anni e 1.103 oltre i 60 anni. Dei 15.140 lavoratori, 10.977 potevano contare sul contratto nazionale di categoria. Proprio l' età media dei lavoratori e i processi di automazione in corso hanno portato Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, a porre l' accento sull' urgenza di prendere una decisione in merito sia ai prepensionamenti, sia sul fronte della formazione professionale della manodopera. La relazione di Ferrari, presentata in occasione dell' , è a disposizione a questo indirizzo.



Shipping Italy

Focus

Gts si allea con Contship Italia sull' asse Melzo - Rotterdam

Prosegue la collaborazione tra i due operatori avviata lo scorso ottobre con un treno

Genova - Padova di Redazione SHIPPING ITALY 30 Novembre 2022 Gts Spa e Contship Italia hanno avviato una collaborazione che interessa i collegamenti andata e ritorno tra Melzo e il terminal Botlek del porto di Rotterdam, con lo scopo di incrementare le relazioni e contrastare il caro energia e in generale l' aumento dei costi operativi. La partnership, operativa dal prossimo 12 dicembre, prevede che sulla tratta in questione, dove Hannibal - operatore intermodale di Contship - è già attivo con tre circolazioni a settimana, si aggiunga anche Gts, per un totale di 6 viaggi settimanali, con trazione offerta da Sbb Cargo International. In particolare il gruppo pugliese, spiega una nota, partirà da Bologna, "intercettando il transito Rotterdam Botlek su Melzo, da dove sarà poi possibile proseguire per Padova, Modena e Bari". Dal terminal Botlek, ricorda la stessa nota, è attiva la compagnia marittima Cldn Ferry, che offre collegamenti giornalieri con il Regno Unito. L' offerta complessiva dei due operatori verso lo scalo olandese è completata da 10 circolazioni settimanali sulla tratta Melzo-Rotterdam Rsc (offerta in particolare da Hannibal) e da 7 viaggi andata e ritorno tra Segrate e Rotterdam Botlek (a cura di Gts). Il nuovo progetto, ha ricordato Matthieu Gasselien, ad Sogemar, sub-holding di Contship per le attività intermodali e logistiche, si aggiunge a quello avviato tra i due partner nell' ottobre 2022, relativo alla tratta Genova-Padova, aprendo la collaborazione anche ai traffici internazionali. "Siamo sempre più convinti - ha aggiunto il manager - che il modello vincente per affrontare le sfide attuali come il caro energia, i problemi di infrastrutture e il rallentamento dell' economia sia basato sulla collaborazione, dove ognuno mette a fattore comune i propri punti di forza, il tutto a tutela dei clienti che credono sempre di più nell' intermodalità" Una opinione condivisa da Alessio Muciaccia, ad Gts, che ha affermato: "Il 2023 sarà un anno di transizione molto particolare dove i costi della ferrovia aumenteranno in modo importante, soprattutto per effetto della componente energetica con volumi trasportati in stallo se non in decrescita. Il modello sinergico che abbiamo creato ci consentirà di ottimizzare le risorse impiegate aumentando la qualità del servizio".

Shipping Italy

Gts si allea con Contship Italia sull' asse Melzo - Rotterdam



11/30/2022 16:52

Prosegue la collaborazione tra i due operatori avviata lo scorso ottobre con un treno Genova - Padova di Redazione SHIPPING ITALY 30 Novembre 2022 Gts Spa e Contship Italia hanno avviato una collaborazione che interessa i collegamenti andata e ritorno tra Melzo e il terminal Botlek del porto di Rotterdam, con lo scopo di incrementare le relazioni e contrastare il caro energia e in generale l' aumento dei costi operativi. La partnership, operativa dal prossimo 12 dicembre, prevede che sulla tratta in questione, dove Hannibal - operatore intermodale di Contship - è già attivo con tre circolazioni a settimana, si aggiunga anche Gts, per un totale di 6 viaggi settimanali, con trazione offerta da Sbb Cargo International. In particolare il gruppo pugliese, spiega una nota, partirà da Bologna, "intercettando il transito Rotterdam Botlek su Melzo, da dove sarà poi possibile proseguire per Padova, Modena e Bari". Dal terminal Botlek, ricorda la stessa nota, è attiva la compagnia marittima Cldn Ferry, che offre collegamenti giornalieri con il Regno Unito. L' offerta complessiva dei due operatori verso lo scalo olandese è completata da 10 circolazioni settimanali sulla tratta Melzo-Rotterdam Rsc (offerta in particolare da Hannibal) e da 7 viaggi andata e ritorno tra Segrate e Rotterdam Botlek (a cura di Gts). Il nuovo progetto, ha ricordato Matthieu Gasselien, ad Sogemar, sub-holding di Contship per le attività intermodali e logistiche, si aggiunge a quello avviato tra i due partner nell' ottobre 2022, relativo alla tratta Genova-Padova, aprendo la collaborazione anche ai traffici internazionali. "Siamo sempre più convinti - ha aggiunto il manager - che il modello vincente per affrontare le sfide attuali come il caro energia, i problemi di infrastrutture e il rallentamento dell' economia sia basato sulla collaborazione, dove ognuno mette a fattore comune i propri punti di forza, il tutto a tutela dei clienti che credono sempre di più nell' intermodalità" Una opinione condivisa da Alessio Muciaccia, ad Gts, che ha affermato: "Il 2023 sarà un anno di transizione molto particolare dove i costi della ferrovia aumenteranno in modo importante, soprattutto per effetto della componente energetica con volumi trasportati in stallo se non in decrescita. Il modello sinergico che abbiamo creato ci consentirà di ottimizzare le risorse impiegate aumentando la qualità del servizio".

Armatori Ue, Ets dal 2024: "Un danno per le Autostrade del mare"

I rappresentanti delle istituzioni dell' Unione europea hanno raggiunto l' intesa per includere le emissioni del settore marittimo nel mercato Ue dell' anidride carbonica (Ets): "Si tratta di un accordo storico" dice il relatore dell' Parlamento sul pacchetto Ets, Peter Liese

Bruxelles - I rappresentanti delle istituzioni dell' Unione europea hanno raggiunto l' intesa per includere le emissioni del settore marittimo nel mercato Ue dell' anidride carbonica (Ets): "Si tratta di un accordo storico" dice il relatore dell' Parlamento sul pacchetto Ets, Peter Liese (Partito popolare europeo), presentando a grandi linee l' intesa, che dovrebbe portare a un taglio delle emissioni di oltre 130 milioni di tonnellate di CO2 entro il 2030. Il nuovo sistema coprirà non solo le emissioni di CO2, ma anche quelle di metano e di biossido di azoto, e dovrebbe cominciare ad applicarsi nel 2024 e coprire tutte le navi Ue dal 2026". Stando all' accordo raggiunto tra i co-legislatori, gli operatori dei viaggi da e per i porti europei dovrebbero pagare almeno per la metà delle emissioni. Il condizionale resta d' obbligo perché l' efficacia dell' accordo dipende dell' esito dell' ultimo incontro negoziale tra i rappresentanti delle istituzioni dell' Ue sull' intero pacchetto Ets, che si terrà il 16 e 17 dicembre: "Questo sistema di iper-tassazione di fatto introdurrà una nuova e onerosa tassa che genererà extra costi per cittadini, turisti e imprese, ledendo fortemente l' Italia che sarebbe molto danneggiata in considerazione dell' elevato numero di Autostrade del mare e le linee per le isole". Lo sottolinea il presidente dell' Alis, Guido Grimaldi, aprendo la seconda giornata di assemblea, in merito al sistema Ets per il settore marittimo: "Questo potrebbe creare in Italia e in Europa - prosegue Grimaldi - una alterazione della concorrenza modale rispetto alle altre modalità di trasporto non soggette a tale tassazione. Con il sistema Ets rischiamo fortemente di penalizzare proprio l' intermodalità marittima e di causare un' back shift' modale, facendo tornare dal mare alla strada milioni di mezzi pesanti con l' aumento di traffico e inquinamento".

