



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 14 dicembre 2022**



Prime Pagine

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

Primo Piano

13/12/2022	Ansa	25
<hr/>		

13/12/2022	Borsa Italiana	26
<hr/>		
Infrastrutture: Assoport, chiarire competenze su aree portuali		
13/12/2022	CivOnline	27
<hr/>		
Semplificazione, Assoport chiede massima attenzione		
13/12/2022	Corriere Marittimo	28
<hr/>		
Assoport: "Occorre semplificare, dragaggi e procedure Codice Appalti non possono attendere"		
13/12/2022	Economia del Mare	29
<hr/>		
Per Assoport è necessario intervenire presto su semplificazione		
13/12/2022	FerPress	30
<hr/>		
Assoport: intervenire presto su semplificazione. Chiarire le funzioni tra enti che interagiscono in aree portuali		
13/12/2022	Informare	31
<hr/>		
Assoport chiede misure urgenti in tema di semplificazione		
13/12/2022	Informazioni Marittime	32
<hr/>		
Pianificazione, dragaggi e concessioni. Assoport: "Bisogna semplificare"		
13/12/2022	La Provincia di Civitavecchia	33
<hr/>		
Semplificazione, Assoport chiede massima attenzione		
13/12/2022	Messaggero Marittimo	34
<hr/>		
Semplificare, semplificare, semplificare!		
13/12/2022	Messaggero Marittimo	35
<hr/>		
La nuova identità del porto italiano		
13/12/2022	Port News	36
<hr/>		
Intervenire presto su Semplificazione		
13/12/2022	Sea Reporter	37
<hr/>		
Assoport è necessario intervenire presto su semplificazione <i>Redazione Seareporter.it</i>		
13/12/2022	Ship Mag	38
<hr/>		
L'appello di Assoport: Bisogna intervenire in modo veloce sulla semplificazione		
13/12/2022	Shipping Italy	39
<hr/>		
Assoport chiede di svincolare le Adsp dagli enti locali		

Savona, Vado

13/12/2022	Savona News	40
<hr/>		
Funivie, i sindacati inviano una lettera ai Ministeri: "La cassa integrazione scade a fine anno, a quando il passaggio dei lavoratori ad Autorità Portuale?"		

Genova, Voltri

13/12/2022	Ansa	41
<hr/>		
Gruppi logistica e Comune Genova puntano ad aree ex Ilva		
13/12/2022	BizJournal Liguria	42
<hr/>		
Hub logistico nelle aree ex Ilva, la proposta dei privati piace a Tursi, sindacati e associazioni		
13/12/2022	Genova Today	44
<hr/>		
Torre piloti, lavori in corso nella nuova sede		

13/12/2022	Informare	45
<hr/>		
Presentata una manifestazione di interesse al Comune di Genova		
13/12/2022	Messaggero Marittimo	46
<hr/>		
Quattro importanti aziende interessate alle aree ex Ilva		
13/12/2022	PrimoCanale.it	47
<hr/>		
Genova, in consiglio il pubblico espone lo striscione 'No Gronda'		
13/12/2022	PrimoCanale.it	48
<hr/>		
Logistica nelle aree ex Ilva inutilizzate: ecco l' idea di Bucci		
13/12/2022	PrimoCanale.it	50
<hr/>		
Ex Ilva, il comune fa la prima mossa: presentate dichiarazioni d' interesse di quattro colossi della logistica		
13/12/2022	Ship Mag	52
<hr/>		
Scommessa logistica sulle aree inutilizzate ex Ilva di Cornigliano: quattro aziende pronte a investire		
13/12/2022	Shipping Italy	54
<hr/>		
Quattro big dello shipping si fanno avanti per le aree ex-Ilva di Genova		
14/12/2022	Shipping Italy	56
<hr/>		
Nel piano per Cornigliano' merci varie, Barilla, Medlog, Medway e food&beverage per le crociere		

Ravenna

13/12/2022	Agenparl	58
<hr/>		
BUONE NOTIZIE PER IL PORTO DI RAVENNA SUL FRONTE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI E STRADALI		
13/12/2022	Messaggero Marittimo	60
<hr/>		
Porto di Ravenna, avanti con i collegamenti stradali e ferroviari		
13/12/2022	Ravenna Today	61
<hr/>		
Strade e ferrovie, buone notizie per il porto di Ravenna: dal 'corridoio del Brennero'all'A22		
13/12/2022	Ravenna24Ore.it	62
<hr/>		
Porto di Ravenna, notizie incoraggianti sui collegamenti ferroviari e stradali		
13/12/2022	RavennaNotizie.it	63
<hr/>		
"Piani regolatori e concessioni portuali. La nuova disciplina". Se ne parla il 14 dicembre alla Camera di Commercio di Ravenna		
13/12/2022	RavennaNotizie.it	64
<hr/>		
L'OMBELICO D'ORO / Intervista al Coraggioso' Luca Cortesi che ha detto sì al rigassificatore ma preferisce le rinnovabili e vorrebbe accelerare sul parco eolico		
13/12/2022	RavennaNotizie.it	70
<hr/>		
Autorità Portuale: buone notizie per il Porto di Ravenna sul fronte dei collegamenti ferroviari e stradali, sia per il nodo ferroviario di Ferrara, sia per la A22		
13/12/2022	ravennawebtv.it	71
<hr/>		
Buone notizie per il Porto di Ravenna su fronte dei collegamenti ferroviari e stradali		
13/12/2022	Ship Mag	72
<hr/>		
Dal porto di Ravenna al Marebonus, cosa prevedono gli emendamenti "segnalati" alla legge di Bilancio		

Livorno

13/12/2022	Ansa	73
<hr/>		
Dogane sequestrano 126 tonnellate mangimi in porto Livorno		

13/12/2022	Corriere Marittimo	74
<hr/>		
13/12/2022	Corriere Marittimo	75
Porti dell'Alto Tirreno, il cold ironing è una certezza - 77,5 milioni di euro e tre anni di lavori		
<hr/>		
13/12/2022	Informatore Navale	76
Livorno, Piombino, l'Elba e Capraia Un piano unico di gestione dei rifiuti		
<hr/>		
13/12/2022	Informatore Navale	77
Cold ironing al via nei porti dell'Alto Tirreno		
<hr/>		
13/12/2022	La Gazzetta Marittima	78
Mezzo porto di Livorno nel penale		
<hr/>		
13/12/2022	Messaggero Marittimo	79
Nessuna esclusiva per la gestione del traffico passeggeri a Livorno		
<hr/>		
13/12/2022	Messaggero Marittimo	80
Mangimi irregolari, il sequestro al porto di Livorno		
<hr/>		
13/12/2022	Ship Mag	81
Livorno, Grimaldi batte Onorato nella guerra per il traffico passeggeri		
<hr/>		
13/12/2022	Shipping Italy	83
Sequestro in porto a Livorno: fermati cinque container con mangime irregolare		
<hr/>		
13/12/2022	Shipping Italy	84
Altro round a Grimaldi e Adsp Livorno ma la guerra dei ro-pax è solo all'inizio		
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

13/12/2022	La Gazzetta Marittima	86
Rigassificatore di Piombino: chi lascia e chi raddoppia		
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/12/2022	corriereadriatico.it	87
Porto sostenibile, ciclovie e risparmio energetico. Ecco lo scatto green di Ancona		
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/12/2022	Affari Italiani	89
Porti, a Civitavecchia riunione comitato direttivo Yep Med		
<hr/>		
13/12/2022	CivOnline	90
Yep Med, si è riunito a Civitavecchia il Comitato direttivo		
<hr/>		
13/12/2022	corriereadriatico.it	91
Porti, a Civitavecchia riunione comitato direttivo Yep Med		
<hr/>		
13/12/2022	Il Nautilus	92
AdSP MTCS: YEP MED, si è riunito a Civitavecchia il Comitato Direttivo		
<hr/>		

14/12/2022	La Gazzetta Marittima	93
<hr/>		
13/12/2022	La Provincia di Civitavecchia	94
<hr/>		
13/12/2022	Sea Reporter	95
<i>Redazione Seareporter.it</i>		
<hr/>		
13/12/2022	Ship Mag	96
<hr/>		
13/12/2022	vivereancona.it	97
<hr/>		

Brindisi

13/12/2022	Il Nautilus	98
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

13/12/2022	La Gazzetta Marittima	99
<hr/>		
13/12/2022	Sea Reporter	100
<i>Redazione Seareporter.it</i>		
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

13/12/2022	Informare	101
<hr/>		
13/12/2022	lasicilia.it	102
<hr/>		
13/12/2022	Messina Ora	103
<hr/>		

Focus

13/12/2022	Il Nautilus	105
<hr/>		
13/12/2022	Informare	107
<hr/>		
13/12/2022	Informare	108
<hr/>		

13/12/2022	Informare	109
<hr/>		
13/12/2022	Informatore Navale	110
<hr/>		
13/12/2022	Informatore Navale	111
<hr/>		
13/12/2022	Informatore Navale	113
<hr/>		
13/12/2022	Informazioni Marittime	115
<hr/>		
13/12/2022	Informazioni Marittime	116
<hr/>		
13/12/2022	Informazioni Marittime	117
<hr/>		
13/12/2022	La Gazzetta Marittima	118
<hr/>		
13/12/2022	Sea Reporter	120
<hr/>		
13/12/2022	Ship Mag	121
<hr/>		
13/12/2022	Shipping Italy	122
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Milano, è grave
Medico aggredito
a colpi di accetta
di **Cesare Giuzzi**
a pagina 20



Il film
Avatar, il viaggio
delle meraviglie
di **Paolo Mereghetti**
a pagina 49



Scandalo in Europa La polizia rivela l'ammontare dei soldi trovati nelle case di Kaili e Panzeri. Ora l'inchiesta può allargarsi

Maxi tangente: 1,5 milioni di euro

Il caso Qatar, deposta l'ex vice presidente. Il suo compagno parla per ore con gli investigatori

AIUTTI PER UN MILIARDO A KIEV

Gas e costi,
Meloni alla Ue:
una risposta
insoddisfacente

di **Marco Galluzzo**
e **Stefano Montefiori**

La proposta europea sul tetto al prezzo del gas è «insufficiente» dice Meloni prima del Consiglio europeo di domani. E poi l'Ucraina con «la difesa della causa di Kiev». Da Parigi un miliardo.
da pagina 6 a pagina 9
commento di **Maria Teresa Meli**

L'OCCIDENTE, LO ZAR

Noi e la guerra:
il cioccaficismo

di **Goffredo Buccini**
a pagina 32

IL NEMICO NON VISTO

di **Paolo Lepri**

L'Europa che è stata costruita, realizzando obiettivi un tempo immaginabili come la nascita di una moneta unica e l'abbattimento delle frontiere interne, sta affrontando una tempesta che rischia di travolgerla. Non è il caso di minimizzare, ma di cercare i rimedi. Il Qatargate obbliga a ripensare tutto, perché manda in frantumi la qualità principale di un progetto condiviso: la trasparenza. Se viene meno la trasparenza tremano i valori democratici. Se entrano in crisi i valori democratici non c'è niente di scontato nel futuro di tutti. I sacchi trovati nell'appartamento della vice presidente del Parlamento europeo, la socialista greca Eva Kaili (mentre la tela della corruzione si allarga di giorno in giorno, con l'ex eurodeputato del Pd e di Articolo 1 Antonio Panzeri nella parte apparente di protagonista, rivelando la malattia di una delle grandi famiglie politiche che questo progetto hanno contribuito a realizzare) contengono dinamite, non solo denaro. Quanto è accaduto è ancora più grave perché intacca contemporaneamente la visione dei padri fondatori, il funzionamento delle istituzioni e la percezione dei cittadini.
continua a pagina 32

GIANNELLI



A ROTOLI

VOLTI, INTRECCI- SPUNTA UN LETTONE

Il consigliere misterioso

di **Marco Inaristo**

Nuove perquisizioni e sigilli. Spunta il consigliere lettone Mamedov Eldar. Tutti i nomi portano a Panzeri.
a pagina 3

IL VOTO AL SENATO

Primo sì al decreto rave

di **Paola Di Caro**

Con 92 sì, 75 no e un astenuto il decreto anti rave passa lo scoglio del Senato. Nel testo non solo norme sui raduni.
a pagina 10

di **Francesca Basso**
e **Giuseppe Guastella**

Poco meno di un milione di euro in casa della vice presidente dell'Europarlamento Eva Kaili e 600 mila che l'ex eurodeputato Antonio Panzeri nascondeva nel trolley. Per gli inquirenti quei soldi sequestrati nel blitz di venerdì scorso, sono una parte delle tangenti che sarebbero state pagate dal Qatar e dal Marocco. Lungo interrogatorio di Francesco Giorgi, compagno della vice presidente (che ieri è stata deposta dal Parlamento europeo). E l'inchiesta, adesso, potrebbe allargarsi.
alle pagine 2, 3 e 5 **Logroscino**

Il Mondiale Battuta la Croazia. Stasera Mbappé contro Hakimi



Il numero 10 dell'Argentina Lionel Messi, 35 anni, festeggia con Julian Alvarez, 22, dopo il gol del 3 a 0 nella semifinale contro la Croazia

Messi porta l'Argentina in finale Francia-Marocco, la sfida totale

di **Aldo Cazzullo**

Quando Messi scatta, dribbla, danza e serve l'assist del 3-0, si è cominciato a credere che possa essere davvero il suo Mondiale. L'Argentina elimina la Croazia e tifa per il Marocco, che stasera affronta nell'altra semifinale i campioni in carica della Francia.
da pagina 52 a pagina 55
Bocci, Ravelli, Tomaselli

Fusione nucleare Il test Usa L'energia illimitata diventerà realtà (ma tra 30 anni)

di **Giovanni Caprara**

Se si potesse generare energia illimitata e pulita replicando ciò che avviene nelle stelle e nel sole? Per la prima volta la speranza è diventata più concreta grazie a una ricerca degli Stati Uniti. Un esperimento in California ha permesso di realizzare un «guadagno netto» di energia con la fusione nucleare. Questo vuol dire che ciò che è stato prodotto nella fusione è stato superiore alla forza necessaria per innescare il processo. Ma diventerà accessibile «solo tra 30 anni».
a pagina 27 **Sideri**

NAPOLI E LA LINEA 6

I treni sepolti della metro

di **Gian Antonio Stella**

I treni sepolti nel sottosuolo e bloccati per 17 anni. Un deposito mai costruito per la manutenzione. Quasi 700 milioni di euro investiti e una linea, la 6 di Napoli, iniziata nel 1981, in parte finita e tra burocrazia ed errori non è mai partita veramente.
a pagina 29

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il medico aggredito con un'accetta nel parcheggio del Policlinico di San Donato Milanese si era permesso di protestare con lo sconosciuto che aveva tamponato la sua auto in sosta. Nelle nostre vite sorvegliate e blindate, gli incontri più pericolosi ormai si fanno al volante, una delle poche situazioni in cui ci capita ancora di incrociare degli estranei. E una categoria particolarmente insidiosa di estranei, benché sembri un paradosso, sono certi vicini di casa: l'assassino di Fidene che fa una strage in assemblea, quello di Chioggia che uccide un pensionato per un pestone involontario. Tra ingorghi e pianerottoli ciascuno di noi ha un'esperienza da raccontare, sebbene dall'esito meno drammatico. Tempo fa, un'auto mi ha tagliato platealmente la stra-

Scusi tanto

da. Non ho nemmeno imprecato (avevo i bambini a bordo), mi sono limitato ad allargare le braccia e a ridere. L'automobilista ha inchiodato ed è sceso correndo verso la mia macchina con un bastone di ferro in mano, lasciandomi appena il tempo di imboccare una viuzza laterale. Poi si scopre che l'aggressore del medico era un pregiudicato, che lo stragista condominiale non aveva mai superato la morte del figlio. C'è sempre una ragione che tenta di spiegare tutto, dopo. Ma prima? In attesa di idee migliori, cercherò di attenermi al consiglio che la mamma di «Wonder» consegna al suo bambino: «Tra la ragione e la gentilezza scegli sempre la gentilezza». Anche se, talvolta, neppure quella riesce a spegnere la suscettibilità di un ego malato.
© RIPRODUZIONE RISERVATA



21214
9 771120 498008
Noni Nature SpA - P.A.P. - 01. 03/10/2001 corr. L. 46/2004-art. 1, c.1. DOD Milano





Lombardia: Pd e 5Stelle trovano l'accordo programmatico su Majorino, ma ora dovranno votarlo gli iscritti 5S. Nel Lazio e in Parlamento, invece, ognuno per sé



Mercoledì 14 dicembre 2022 - Anno 14 - n° 344
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "E pensare che c'era Giorgio Gaber"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SCARPINATO Su salva-corrotti ed ergastolo "Impunità ai potenti e omertà per i boss"

Il senatore M5S: "È il volto clasista della politica giudiziaria della destra: pugno di ferro contro la gente comune, lassismo ai piani alti della società"

BARBACETTO, MASALI E IURILLO A PAG. 4 - 5



Mannelli
ORDEVA CHE IL PROBLEMA DELLA GIUSTIZIA FOSSE NON VEDERE "LA MUCCA NEL CORRIDOIO"
INVECE IL PROBLEMA ERA NON VEDERE LE PROFILI NUOVE ALLA RANGIATOLA

SÌ DI PD E IV, NO DEL M5S La destra divisa e senza soldi invia altre armi



SALVINI A PAG. 7

CONFERENZA DI PARIGI A Kiev 1 miliardo di aiuti. E milioni a chi ricostruisce



DE MICCO E DELLA SALA A PAG. 6

Furti a fin di bene

Marco Travaglio

na che finalmente la sinistra riparla di questione morale, nessuno sa più cosa sia. C'è chi la confonde con quella penale, che ne è solo una mini-porzione. E chi la scambia per moralismo, o giustizialismo, o populismo, o pauperismo. Eppure la spiega in due righe l'articolo 54 della Costituzione: "I cittadini cui sono affidate funzioni pubbliche hanno il dovere di adempierle con disciplina ed onore". Nella famosa intervista del 1981 a Scalfari, Berlinguer non parlava di tangenti, ma dell'occupazione partitocratica di tutti i gangli della società per arraffare soldi pubblici. Una lezione di senso dello Stato e di rispetto sacrale per il denaro dei cittadini. Poi Tangentopoli si mangiò i partiti di governo e fece impazzire l'unico - il Pci-Pds-Ds-Pd - sopravvissuto all'ecatombe (non per innocenza, ma per la tenuta stagna di Greganti&C.). Anziché far pulizia di uomini e idee, imboccò la scorciatoia più comoda ed esiziale: i suoi erano meno ladri degli altri. Rubavano per il partito (bella consolazione: un partito che si regge sui furti). E rubavano meno di Craxi e B.

L'autoassoluzione della sinistra affarista si saldò con l'impunitismo berlusconiano. Il centro-sinistra non abolì una sola legge-vergogna di B. (lo fece poi il vituperato Bonafede). Ogni suo scandalo fu archiviato, nel migliore dei casi, con un'alzata di spalle, nel peggiore, con campagne forsennate anti-giudici (la Forleo, per aver intercettato i furbetti del quartiere e i loro compari dell'Unipol e di Ds, fu linciata per mesi). I "compagni che sbagliano" lavoravano comunque per la Causa, anzi per la "Ditta": le coop rosse, le banche e le assicurazioni amiche, il sindacato, le municipalizzate e gli altri posti pubblici per sistemare i trombati, l'accoglienza dei migranti. I quali - spiego Salvatore Buzzi, intercettato - "rendono più della droga". Ne sa qualcosa Mimmo Lucano che, a furia di accoglierli a Riace, iniziò a confondere i fondi statali per i migranti col bilancio familiare e divenne il Cetto La Qualunque della sinistra (i viaggi della vorace compagna, la scuola della figlia, la bella vita della sua circa). Ne sanno qualcosa Soumahoro e signore. Tutti circondati dall'affettuosa indulgenza del "poverino, non è come quelli di destra: lui l'ha fatto a fin di bene". Ci si scorda persino di chiedere alla Cirinnà da dove vengono i 24 mila euro nella cuccia del cane, perché è tanto brava e ha fatto le unioni civili. Poi un giorno, dopo nove mesi passati a cercare qualcuno pagato da Putin e tre settimane a tuonare contro il tetto al contante della Meloni, arriva un pm belga e trova l'ex segretario della Camera del Lavoro di Milano con le banconote che gli escono pure dalle orecchie. Soldi pubblici? Sì, ma del Qatar. E tutti cadono dal pero. Anzi, dal tetto.

EURO-TANGENTOPOLI ACCERTAMENTI DEI PM SULLA DEPUTATA EUROPEA DEL PD

Qatar fregato dagli Emirati

Faro sui viaggi di Moretti

LA FAIDA DUBAI-DOHA
L'INCHIESTA PARTE DA SPIE EMIRATINE. "QUELLE ONG SERVIVANO A FARE SOLDI"

BISBIGLIA, MASSARI E PASCIUTI A PAG. 2 - 3

COSÌ IL MEDIO ORIENTE SI È UNITO E "RIPULITO"
Il Marocco dei miracoli ai Mondiali aiuta il regime dell'emiro a fare sportwashing

CICARDI A PAG. 16

IL PG: "A DISPOSIZIONE DEI MESSINA DENARO"
Mafia, 6 anni confermati in Cassazione: D'AD, ex senatore di FI, andrà in carcere

CAIA A PAG. 12

TUTTO È PERDONATO A Moggi il premio alla carriera: patrocina il Coni

Tommaso Rodano

Luciano Moggi sarà premiato. Alla carriera. Esiste una formula più beffarda ed efficace per definire in sei parole lo stato di salute del calcio italiano?

A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Corrias Autogrill: Renzi chi teme? a pag. 11
- Lerner Iran, la fine di un inganno a pag. 17
- Gomez Meloni, perché sta coi ladri? a pag. 11
- Ranieri Santanchè, lidi e vongole a pag. 14
- Cannavò Europeisti a intermittenza a pag. 7
- Robecchi I composanti dei diritti a pag. 11

USA, LA SVOLTA NUCLEARE "Fusione: 30 anni per avere energia"

BORZI A PAG. 15



La cattiveria
Il ministro della Giustizia Carlo Nordio: "I condannati in primo grado devono potersi candidare". Hanno un lavoro da finire
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

PARLA ORNELLA VANONI "Un casino tornare in tour. Era meglio quando stavo zitta"

MANNUCCI A PAG. 18



TILGHER E DELLE CHIAIE Rao, neo direttore del Tg2, e lo scoop sul golpe Borghese

A PAG. 14





IL FOGLIO



quotidiano

ANNO XXVII NUMERO 295

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 2022 - € 1,80 + € 0,50 REVIEW n. 13

"Saremo ancora qui fra centomila anni, ma possiamo sempre autodistruggerci". McCarthy torna a parlare dopo quindici anni

Roma. L'ultima intervista che concesse, nel 2007, fu nel salottino di Oprah Winfrey...

Se c'è un messaggio in The Passenger, il primo romanzo di McCarthy in sedici anni, è che le cose sono finite molto...

peggio di quanto pensiamo. "Quando l'inizio della notte universale sarà finalmente riconosciuto come irreversibile...

Wesland Spenger: "Ha detto che ci rimarrà la scienza quando tutto il resto sarà finito"...

creato anche essere vivente che non intenda distruggere". Se ne ha strada il ragazzino, alla fine, porta con sé la luce...

Meloni al primo esame sulla manovra, c'è aria di promozione

Attesa per il voto sulla Finanziaria. Da domani via all'Euro Summit: "Sull'energia risposte inefficaci"

Lo scontro sui migranti
Roma. Si presenterà a Bruxelles forte del motto "più Italia in Europa e non viceversa".

Il Parlamento vota in massa per la proroga degli aiuti militari all'Ucraina. Il M5s non si isola
Roma. Luca Cirianni, ministro per i Rapporti con il parlamento...

Riluttanti ma atlantisti

Il Cav. lo esalta ("perfetto"). In FdI c'è chi lo accusa. Delmastro e Lollobrigida sui carboni
Roma. Lui, confida agli amici, ha trovato finalmente la sua dimensione.

Andrea's Version

Bastano un paio di minuti su Google. Firenze: Cassa d'arte Panofolini, palazzo Ramirez Montalvo, vendita dedicata all'Arte orientale...

Meloni e la livella

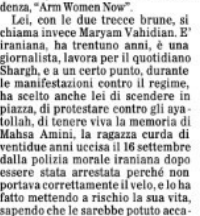
La premier arriva in ritardo alla Camera. Ecco la vera uguaglianza: il traffico di Roma

Arrivata in ritardo di quasi trenta minuti alla Camera dei deputati, Meloni era attesa per comunicazioni urgenti...

Il proprio paese, si lotta per difendere la propria libertà, si lotta per difendere i confini della democrazia europea...

LE NOSTRE PERSONE DELL'ANNO

Sono due giornaliste: Anastasia Blyshchik e Maryam Vahidian. La prima combatte contro i russi. La seconda contro gli ayatollah. Due grandi storie che ci ricordano cosa vuol dire mettere il proprio corpo a difesa della libertà



E POI ANCORA GRAZIE

Ucraini e iraniani combattono la paura e difendono anche la nostra libertà

Milano. Gli ucraini resistono al freddo, al buio, ai traumi dell'occupazione, alle mine disseminate ovunque, alle bombe che cadono indiscriminatamente...

dopo giorno (sono quasi tre mesi), per le strade e ancor più nelle prigioni. Queste piazze stanno dimostrando ai paesi occidentali che cosa vuol dire lottare per la libertà, quel di cui si prozzano e qual è il suo peso...

RAGAZZE DELLA RESISTENZA

Giornaliste a Teheran con l'iPad nascosto a casa della nonna

Roma. Alla fine del 2022, in Iran, si è formata una rete clandestina di giornaliste con un incarico formale nel circuito delle informazioni ufficiali...

re che un familiare venga incriminato per un reato che non ha commesso e la sua detenzione venga usata come arma di ricatto per ottenere nomi e i segreti delle altre.

Madoff in pigiama

Con Sbf sparisce non solo il mondo crypto ma anche lo smart working e la divisa gggiovane della Silicon Valley

Alla fine Sam Bankman-Fried, il riciclatore americano ieri alle prese con il mondo della fintech, è finito in prigione...

La democrazia è "fottuta" ha detto Michel Claes, il magistrato belga del Qatar gate. I confini della lobby
Bruxelles. Quando un magistrato definisce la democrazia "fottuta" a causa del denaro sporco che governa il mondo e poi dirige la più grande inchiesta di corruzione che abbia mai toccato il Parlamento europeo...

In difesa di Visentini

"Luca ha chiarito. La lotta alla corruzione non è giustizialismo". Bombardieri (Uil) sul Qatar gate

Roma. Avrebbe voluto parlare prima, per difendere Luca Visentini coinvolto nel "Qatar gate". Ma ha aspettato che si concludesse la riunione dell'Uil...

La zona grigia
La democrazia è "fottuta" ha detto Michel Claes, il magistrato belga del Qatar gate. I confini della lobby
Bruxelles. Quando un magistrato definisce la democrazia "fottuta" a causa del denaro sporco che governa il mondo e poi dirige la più grande inchiesta di corruzione che abbia mai toccato il Parlamento europeo...

Un uso su 77 (non) ce la fa
I numeri non fanno sempre il stesso effetto, bisogna riuscire a immaginarli. Dire 77, ad esempio, è tutto e niente. Ma dire 77 persone, paragonarle a un autobus pieno, ma non affollato all'inverosimile come un barcone...

Quanto marano è stato chiuso in redazione alle 20.39



il Giornale



MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 256 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

ITALIA NEL MIRINO

Meloni inchioda Macron: sparge migranti nella Ue

Il premier riapre il fronte polemico. E un report conferma: «L'Eliseo fa più trasferimenti grazie al trattato di Dublino»

Massimiliano Scafi

Sui migranti, il premier Giorgia Meloni decide di alzare un po' la voce: «In Italia 94mila sbarchi, in Francia 36». E il rapporto Migrantes inchioda Macron: nel 2021 il Paese che ha effettuato più trasferimenti di richiedenti asilo è la Francia.

a pagina 4

I CATTIVI GESTI FRANCESI

di Paolo Guzzanti

La Francia ci tiene il broncio e torna di nuovo sulla questione dei migranti a bordo della Ocean Viking per ripetere che il comportamento italiano (aver costretto la Francia a portarsi a casa gli immigrati sulla nave) sarebbe stato un *mauvais geste*, ovvero il contrario del *beau geste*. Ieri è stato il ministro dell'Interno francese Gérard Darmanin a tornare sull'argomento, con una nota di ripicca: la Francia, oltraggiata più che offesa, avrebbe scalato il numero dei migranti accolti da quello di 3.500 che si era impegnata a prendere fra quelli sbarcati in Italia come atto di solidarietà. Un gesto di puntiglio fra l'altro in controtendenza rispetto all'entourage del presidente Macron che diffondeva con toni ragionevoli che «l'importante è continuare la cooperazione e non lasciare le cose come stanno».

Ma se questa sembra essere la linea di un Macron meno indispettito di quanto lo fosse dopo lo scontro con Giorgia Meloni, ieri il ministro Darmanin si è fatto venire un nuovo attacco di stizza fuori tempo massimo per proseguire una guerra di parole inutile. Che senso può avere dire oggi che la Francia sottrarrà il numero dei migranti sbarcati a Tolone dalla cifra che aveva promesso di assorbire? Quelli di cui si parla non sono mai arrivati in Italia, proprio perché la Francia - pur esprimendo tutto il suo malumore - ha accettato di farli scendere a Tolone. Il governo italiano aveva deciso di dare un segnale di discontinuità alla pratica di far sbarcare tutti qui da noi, salvo poi concedere una ripartizione negli altri Paesi europei, i quali però non ne vogliono sapere.

Come tutti sanno e le inchieste dimostrano, le Ong svolgono per lo più un servizio di spola fra le acque internazionali - dove si spingono gli scafi - e i porti italiani greci e ciprioti dove i migranti sbarcano. Ieri la Presidente Meloni, parlando alla Camera, ha chiesto alle sinistre se trovavano normale il trattamento che i migranti della Ocean Viking avevano ricevuto dalla Francia, che ha respinto e rispedito a casa 123 naufraghi, mettendoli alla porta. Nessuna risposta, naturalmente, sul modo brutale in cui gli sbarcati sono stati accolti a Tolone: a quegli uomini e a quelle donne è stato detto che quello che avevano sotto i piedi non era suolo francese, ma di una base militare internazionale. Poi sono stati messi in fila da soldati armati e interrogati a uno ad uno, e per lo più espulsi. Complimenti: in Italia neanche ci sogniamo di applicare trattamenti del genere. Ma noi siamo colpevoli di «gesti cattivi».

SCRITTORE A PROCESSO PER DIFFAMAZIONE

Saviano insulta ancora Giorgia e poi si lamenta pure dei giudici

di Francesco Maria Del Vigo

a pagina 4



SOTTO ACCUSA Lo scrittore Roberto Saviano a processo per diffamazione

CONTE SI SMARCA

«Armi a Kiev» Solo il M5s non vota con il governo

Laura Cesaretti

a pagina 8

LA MANOVRA

Pensioni minime a 600 euro Forza Italia va in pressing, l'esecutivo studia l'aumento

Fabrizio de Feo

Forza Italia in prima linea sulla manovra: «Chiediamo di fare uno sforzo per portare le pensioni minime ad almeno 600 euro». Intanto il premier Giorgia Meloni annuncia nuove sforbiciate al cuneo fiscale: «Arriveremo al 5% di tagli». Pos, ipotesi di una soglia a 40 euro.

a pagina 6

AUMENTI INGIUSTIFICATI

«Bollette, rincari illegittimi» L'Antitrust contro 7 società

Felice Manti

a pagina 7

LA SFIDA DELL'ENERGIA

La svolta della fusione nucleare «In Italia il primo reattore europeo»

Grossi e Lombardo a pagina 17

L'INFLUENZA COLPISCE IL PAESE

Allarme farmaci, ibuprofene introvabile

Maria Sorbi

Manca l'ibuprofene, mancano i farmaci basilari per la cura dei mali di stagione. E spesso non ci sono nemmeno gli aerosol. Non solo, scarseggiano alcuni antibiotici per bambini: è allarme nelle farmacie, anche in seguito all'ondata di influenza che sta colpendo il Paese. I farmacisti chiedono di evitare acquisti compulsivi.

a pagina 15

OGGI FRANCIA-MAROCCO

Messi ancora in finale per eguagliare il mito Diego

Gianni Visnadi

con Di Dio a pagina 26

L'ANTEPRIMA DEL FILM

Il nuovo «Avatar», tutto patria e famiglia

Matteo Ghidoni

con Sforza a pagina 24

NASO CHIUSO?
PROVA
ACQUA di SIRMIONE

Introduzione 400
Brevetto 1951 n. 71553
96-12017027

*IN ITALIA FATE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA MIGRATORI) IN TUTTI I PORTI ITALIANI IN PRESENZA DI ONG (C) IL GIORNALE



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 14 dicembre 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, aggressione in ospedale. Preso 62enne

La lite al parcheggio e i colpi d'accetta Medico gravissimo

Saggese e Vazzana a pagina 15



Dirigenti di Ferrovienord

Treno "sviato" nel Bresciano Due gli indagati

Raspa a pagina 21



Qatar, la pista dei soldi nelle valigie

Già sequestrati 1,5 milioni di euro in banconote di piccolo taglio. Il sospetto: forse servivano a pagare mazzette a politici e funzionari Ue
Destituita la vicepresidente del parlamento Kaili. Il suo compagno italiano sta collaborando **Intervista a Pignedoli** «Il marcio c'è e si vede» alle p. 2, 3 e 5

La caduta di un mito

Quel potere che inquina l'Ue

Lorenzo Castellani

L'inchiesta per corruzione che ha colpito alcuni europarlamentari del gruppo Socialismo e Democrazia mostra una pericolosa permeabilità dell'Europa.

A pagina 5

Molto più che una partita

Quando il calcio incrocia la Storia

Matteo Massi

Non è mai solo una partita di calcio. Basta chiederlo a Jurgen Sparwasser, centrocampista del Magdeburgo e della Germania dell'Est.

A pagina 11

MONDIALI, L'ARGENTINA BATTE LA CROAZIA 3 A 0 E VA IN FINALE OGGI FRANCIA-MAROCCO. MALIKA AYANE: NOI, MILANESI E MAGREBINI



Lionel Messi, 35 anni

MESSI BENE

Grilli e Todisco nel Qs

DALLE CITTÀ

Milano

Chiudono tre asili Le famiglie in rivolta contro il Comune

Servizio nelle Cronache

Milano

Clan Bellocco nuovi arresti: «Siamo i padroni»

Servizio nelle Cronache

Lodi

Ragazze costrette a prostituirsi: scacco al racket

Arensi nelle Cronache



La prima proposta era 60

Obbligo di Pos sopra i 40 euro

Troise a pagina 9



Sparita dal traghetto, «suicidio»

Gaia nei video: la faccio finita

Ruggeri a pagina 17



L'agente del Mossad, Eli Cohen

L'ultimo cavo del grande 007

Baquis a pagina 28

NASO CHIUSO? PROVA 100% NATURALE

ACQUA di SIRMIONE

UNA VERA FORZA DELLA NATURA.

Autorizzazione ATS Brescia DGO n. 73253 del 07/07/2022





Le Monde diplomatique

DA DOMANI Diritto del mare; disuguaglianza e inflazione; Iran, potere diviso; capitalismo pakistano; manovre in Asia centrale



Culture

UMBERTO ROMAGNOLI Addio al giuslavorista bolognese che si è battuto per i diritti dei lavoratori
Massimo Franchi pagina 13



Visioni

ANGELO BADALAMENTI Addio al compositore, sua la colonna sonora di «Twin Peaks»
Celada, Crippa, Ercole pagina 14

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 2022 - ANNO LII - N° 298

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

PARLAMENTO EUROPEO: TROVATI CONTANTI PER 1,5 MILIONI DI PRESUNTE TANGENTI. KAILI RIMOSSA

Qatargate, l'inchiesta si allarga

■ A Bruxelles il timore è che siamo solo all'inizio e che l'inchiesta sulle presunte tangenti del Qatar possa presto deflagrare ulteriormente. «La giustizia belga sta facendo ciò che il parlamento europeo non ha fatto, a quanto pare il sistema di autocontrollo non è stato sufficiente», ha detto ieri il premier belga Alexander de Croo.

L'Eurocamera ha intanto votato la revoca dall'incarico di vicepresidente di Eva Kaili, una degli indagati dalla magistratura belga. Francesco Giorgi, assistente parlamentare e compagno di Kaili, interrogato avrebbe invece cominciato a parlare. Dichiarazioni che avrebbero permesso ai magistrati di confermare gli elementi raccolti nell'inchiesta avviata lo

scorso agosto. Per gli inquirenti, i soldi ritrovati nelle abitazioni di Kaili e dell'ex europarlamentare pd Antonio Panzeri ammontano a 1,5 milioni di euro. Ma certo non è il solo Qatar, o il Marocco che sembra profilarsi: sono 40mila i lobbisti che affollano Bruxelles. E sono pervasivi.

DELLA CROCE, MERLO, MAURO
PAGINE 2, 3

Il business di Doha in Europa e in Italia

Siamo tutti qatarini

ALBERTO NEGRI

Qui in Europa siamo tutti qatarini. Il Fondo di investimento del Qatar ha a disposizione una cifra stimata in 400 miliardi di dollari (quel-

lo del principe assassino saudita, il Pif, che paga il senatore Renzi ne ha il doppio), 45 sono investiti in Gran Bretagna. — segue a pagina 3 —

all'interno



Armi all'Ucraina
Meloni con l'elmetto Pd e Calenda con lei Conte: ora basta

Doppio voto in Parlamento sulle comunicazioni della premier Meloni e del ministro Crosetto. Larghissima maggioranza pro armi. Conte segue i rossoverdi: basta invii.

ANDREA COLOMBO
A PAGINA 4

Reportage
Fuga verso Kherson sotto i colpi dell'artiglieria russa

L'evacuazione dell'idroscalo, alla periferia della città liberata. Nonostante il freddo pungente si guida con i finestrini aperti per captare il minimo rumore e soprattutto i sibilli nell'aria.

SABATO ANGIERI
A PAGINA 4

Assistenza
Conferenze a Parigi: un miliardo di aiuti e 700 ricostruttori

Due conferenze internazionali sull'Ucraina a Parigi: una raccoglie 1 miliardo di aiuti, l'altra 700 aziende (francesi in gran parte, ma anche italiane) per il business della ricostruzione

SERVIZIO
A PAGINA 5

foto di Antonio Masiello/Getty Images

Cattive compagnie

Il prezzo è ingiusto. L'Antitrust condanna sette compagnie energetiche italiane per l'aumento delle bollette di luce e gas che stanno strozzando gli utenti. Gli aumenti sarebbero illegittimi. Le associazioni dei consumatori esultano. Le società sotto accusa annunciano ricorsi pagina 5

Poste Italiane SpA ed. in a. p. - D.L. 350/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Epia/CRM/23/2103
21214
9 770025 215000

Lele Corvi



RAPPORTO MIGRANTES
Superati i 100 milioni di profughi nel mondo



■ Aumentano le persone costrette alla fuga dai disastri climatici. Rifugiati che stentano ad avere riconoscimento a causa dell'assenza di un quadro comune. Il 2022 in Europa è l'anno del «doppio standard»: case aperte agli ucraini, frontiere chiuse per chi fugge da altre guerre. **MERLIA PAGINA 7**

all'interno

Senato Sotto quota cento la destra approva il dl rave

ANDREA FABOZZI PAGINA 6

Grecia Morto un ragazzo rom, proteste contro la polizia

DIMITRI DELIOLANES PAGINA 6

Brasile Assalto bolsionarista contro gli agenti a Brasília

CLAUDIA FANTI PAGINA 10

Aifa
Una brutta riforma a danno delle istituzioni

GIUSEPPE TRAVERSA

Con poche righe di emendamento al decreto legge cosiddetto «Nato e Regione Calabria» vengono cambiate alcune caratteristiche istitutive dell'Agenzia italiana del farmaco (Aifa). In sé nulla di strano, a quasi vent'anni dalla sua istituzione. — segue a pagina 11 —

REPRESSIONE IN IRAN
Le cartucce italiane passano per la Turchia



■ Cartucce e polveri da sparo della ditta franco-italiana, fotografate durante la repressione delle proteste in Iran, passano attraverso i buchi normativi. Appello al governo per chiedere controlli più stringenti sull'export. L'avvocata Francesca Cancellaro spiega il processo alla Rwm. **DE PASCALE A PAGINA 9**





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 343 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 106, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 14 Dicembre 2022

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

A DICHA E PRODA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" €1,80 L.33

Una storia vera
Will Smith dimentica il pugno agli Oscar: film sullo schiavismo
Matteo Ghidoni a pag. 14



Le prime pagine storiche
Giugno 1946, la svolta: la Cassazione annuncia l'Italia repubblicana
Domani in omaggio con Il Mattino



La fusione nucleare
Quella corsa nel futuro che l'Europa sta perdendo

Paolo Balduzzi

Sessantacinque anni fa, all'inizio della primavera del 1957, e proprio a Roma, venivano firmati due dei più importanti Trattati istitutivi della Comunità europea. Quello della Comunità economica (Cee), il più famoso, ma anche quello della Comunità europea dell'energia atomica (Ceea) o, come è più comunemente nota, l'Euratom. Si trattava (anzi, ancora si tratta, perché il Trattato è attualmente in vigore), di un'organizzazione internazionale con lo scopo di coordinare i programmi di ricerca degli Stati membri relativi all'energia nucleare.

Continua a pag. 39

Venerdi "Top 500"
Campania le eccellenze accelerano oltre la crisi

Nando Santonastaso

Si fa ancora fatica ad accettare la sola idea che possa esistere un Mezzogiorno competitivo, con aziende in grado di innovare e di far parte delle filiere produttive che tirano. È una tendenza dura a morire. Prevalge quasi sempre una narrazione alimentata da luoghi comuni e rassegnazione che privilegia quasi per inerzia il bicchiere puntualmente mezzo vuoto. Poi per fortuna, ad ogni fine anno, arrivano i bilanci delle imprese campane monitorati da PwC, sulla cui rigorosa serietà non si possono nutrire dubbi.

Continua a pag. 39

Qatargate, i soldi dello scandalo

►Maxi-sequestro in casa di Panzeri e Kaili: trovati un milione e mezzo di euro in contanti
Prime ammissioni, l'inchiesta si allarga. Destituita la vicepresidente dell'Europarlamento

Valentina Errante, Gabriele Rosana e servizi alle pagg. 2 e 3

Mondiali, oggi il Marocco sfida la Francia per il grande sogno



Il mago Messi porta l'Argentina in finale

Le magie di Messi e Alvarez portano l'Argentina in finale. La Selección batte la Croazia 3 a 0. Perfetta la squadra di Scaloni che punta a vincere il Mondiale dopo 36 anni. E stasera altra sfida per accedere alla finale tra Marocco e Francia.

Boldrini, Sorrentino, Taormina alle pagg. 17 e 18

Intervista a Mertens

«Lo scudetto al Napoli? Ecco perché ci credo»

Alfonso Maria Avagliano a pag. 19

La premier: «Risposte non soddisfacenti»
Ue, via libera sulla Manovra affondo di Meloni sull'energia

«Insoddisfante e inattuabile», così la premier Meloni ha definito la risposta della Commissione europea al caro energia intervenendo alla Camera prima del vertice



di Bruxelles. Intanto c'è il via libera della Ue sulla manovra ma ci sono timori sul debito.
Bassi e Malfetano alle pagg. 4 e 5

Babygang e movida vertice al Viminale Napoli-Roma-Milano

►Venerdì Piantedosi farà il punto con i tre sindaci Sulla criminalità giovanile: «Più attenzione al web»

Luigi Roano

Occhi puntati sul vertice di venerdì. Il ministro Piantedosi ha programmato un faccia a faccia con i sindaci delle tre grandi Città metropolitane Roma, Milano e Napoli. Al Viminale saliranno rispettivamente i primi cittadini Roberto Gualtieri e Reppe Sala e Gaetano Manfredi. All'ordine del giorno la devianza giovanile e la mala movida. Piantedosi annuncia il vertice ma avverte: «Più attenzione anche al web».

In Cronaca

Il caso dispersione
Scuole come alberi evitiamo il dissesto dei più deboli

Massimo Adinolfi

Che cos'è il mare? Un luogo con una sola sponda, per chi ne vede per la prima volta l'inverosimile vastità. Così è per il povero Mastro Gippetto, alla disperata ricerca del suo figliolo.

Continua a pag. 39

Il racconto
Sud, lo scarto tra narrazione e resilienza

Generoso Picone

Per avere un'idea della distanza che passa tra la concretezza rugosa della vita quotidiana nel Mezzogiorno più autentico e la proterea acronimia delle strategie di resilienza e ripresa affannosamente approntate per il Sud sarebbe utile trascorrere un pomeriggio come quello di pochi giorni fa alla Casa della Paesologia di Bisaccia.

Continua a pag. 38

Il confronto
Bisanzio vive: com'è attuale quel passato

Federico Marazzi

Cosa resta di Bisanzio oggi e perché parlarne? In attesa che il 21 dicembre al Museo Archeologico Nazionale si apra la mostra sulla civiltà bizantina, domani al Suor Orsola Benincasa si terrà un convegno per riflettere su cosa possiamo ritrovare nel nostro tempo di quella epopea millenaria. Apparentemente, il 29 maggio 1453, con la caduta delle mura di Costantinopoli.

Continua a pag. 38

NASO CHIUSO?
PROVA
ACQUA di SIRMIONE
UNA VERA FORZA DELLA NATURA.

100% NATURALE

SCIOLVE IL MUCO | LIBERA IL NASO | IDRATA LA MUCOSA | ELIMINA VIRUS E BATTERI





Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 144-N° 244 ITALIA Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 48/2004 art.1, c.1 ED. 8/19

NAZIONALE



Mercoledì 14 Dicembre 2022 • S. Venanzio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

La recensione
Cameron sceglie la via dell'acqua per lo spettacolare ritorno di Avatar
Alò a pag. 25



Oggi Francia-Marocco
Messi più Alvarez uno show da finale per l'Argentina
Servizi nello Sport



Tournée in Turchia
Felipe-Luis Alberto la Lazio riparte con un successo sul Galatasaray
Abbate nello Sport



Fusione nucleare
La corsa nel futuro che l'Europa sta perdendo

Paolo Balduzzi

Sessantacinque anni fa, all'inizio della primavera del 1957, e proprio a Roma, venivano firmati due dei più importanti Trattati istitutivi della Comunità europea. Quello della Comunità economica (Cee), il più famoso, ma anche quello della Comunità europea dell'energia atomica (Ceea), o, come è più comunemente nota, l'Euratom. Si trattava (anzi, ancora si tratta, perché il Trattato è attualmente in vigore), di un'organizzazione internazionale con lo scopo di coordinare i programmi di ricerca degli Stati membri relativi all'energia nucleare, nonché, ovviamente, di assicurare un uso pacifico della stessa.

A pensarci oggi, si viene innanzitutto investiti da un profondo senso di orgoglio: sia perché quei Trattati furono firmati in Italia sia perché, tra i protagonisti di quella stagione di sviluppo, di pace, di ricostruzione e di visione del futuro, c'erano i nostri Alcide de Gasperi e Altiero Spinelli. D'altro canto, il secondo sentimento è quello dello stupore. Ci sarebbe infatti da chiedersi cosa se ne sia fatta l'Unione Europea, in particolare la Commissione che abita a Bruxelles, cui fa capo la direzione di Euratom, di un Trattato del genere. Perché la notizia che tutti sognavano e attendevamo, ieri non è arrivata da uno dei laboratori del Vecchio Continente bensì da San Francisco, in California, Stati Uniti, grazie alla fusione nucleare il futuro di scenari nefasti che ci stavamo abituando ad accettare potrebbe essere cancellato.

Continua a pag. 22

Qatargate, prime ammissioni: il caso si allarga

►Maxi-sequestro di banconote
Destituita la Kaili

BRUXELLES Si allarga lo scandalo Qatargate: dopo il maxi-sequestro di denaro arrivano le prime ammissioni. E arriva il sì alla destituzione immediata di Eva Kaili, l'eurodeputata greca al centro del caso.

Bechis, Errante, Pacifico e Rosana da pag. 2 a pag. 5

Il premier: svolta o siamo pronti a fare da soli

Energia, Meloni bocchia il piano europeo «Sono arrivate risposte insoddisfacenti»

ROMA «Le risposte dell'Europa non sono soddisfacenti sul piano energia». Il premier Giorgia Meloni alla Camera prima di volare a Bruxelles:



«Se l'Ue tarda faremo da soli». Affondo contro la Germania e gli Stati frugali. E annuncia un ruolo più incisivo nella crisi ucraina. Malfetano a pag. 6

Aiuti per fornire acqua, cibo ed elettricità

Summit di Parigi, un miliardo a Kiev E dagli Usa in arrivo i missili Patriot

ROMA Un miliardo di euro per l'Ucraina dalla comunità internazionale al summit di Parigi. I fondi saranno stanziati per energia, acqua e beni alimentari. Il ministro Tanzi: «L'Italia c'è». E dagli Usa in arrivo i missili Patriot. Colloquio Putin-Xi entro fine anno.



Bechis e Pierantozzi a pag. 9

Manovra, via libera della Ue

►La legge di Bilancio passa l'esame della Commissione: avanti con le riforme, timori sul debito Opzione donna, così l'uscita a 60 anni. Pos, verso il limite a 40 euro. Superbonus, c'è lo scudo Sace

Il parco per bambini annulla il contratto dopo i post su Onlyfans



Ilaria Rimoldi, 25 anni Evangelisti a pag. 15

Licenziata per i video in rete

ROMA Arriva il via libera della Ue alla manovra italiana. "Opzione donna", così la pensione a 60 anni. Bassi e Bisozzi a pag. 7

Fabiana non ce la fa: è la quarta vittima della strage di Fidene

►Morta la 50enne colpita da Campiti al collo In corsia esplose la disperazione di marito e figli

ROMA Ha lottato disperatamente per tre giorni ma ieri sera Fabiana De Angelis si è arresa: è la quarta vittima della strage del consorzio. Era stata colpita al collo da Claudio Campiti, il 57enne che domenica mattina, dopo aver sottratto una pistola dal poligono di tiro di Tor di Quinto, ha sparato all'assemblea del consorzio "Valverde". Bernardini e Mozzetti a pag. 14

Furia in ospedale
Lite nel parcheggio medico aggredito a colpi di accetta

MILANO Lite nel parcheggio del Policlinico di San Donato. Colpi di accetta contro un medico. Zaniboni a pag. 12

HAI SCRITTO UN LIBRO?

INVIAMI IL TUO INEDITO ENTRO IL 4/01/2023

www.gruppoalbatros.com

Susanna Testa Antonia
STORIA DI UNA NONNA... LA SVOLTA!

"Nonnaza": più volte Susanna così definisce quella che è a tutti gli effetti una missione. I nonni, infatti, sono investiti di un ruolo essenziale, non si limitano a sostituire temporaneamente i genitori. Rappresentano, per i nipoti, la fondamentale connessione tra passato e futuro.

Albatros il Fido

Blitz dei Ros: in arresto 76 esponenti del clan

Quel patto Spada-ndrangheta che trasforma la mala a Ostia

ROMA C'era un'alleanza tra la cosca Bellocchio di Rosarno e il clan Spada per gestire il traffico di droga nel litorale romano. Ma soprattutto per assicurare che alcuni calabresi, titolari di esercizi commerciali a Ostia ed Anzio, non avessero problemi sul territorio. C'è anche questo nell'inchiesta del Ros dei carabinieri sulla 'ndrangheta nel Lazio coordinata dalla Dda di Reggio Calabria, che ieri ha portato all'arresto di 76 persone. Accordi nati tra le maglie larghe del carcere di Lanciano. Errante e Polissano a pag. 13

Il Segno di LUCA

ARIETE, SOGNI REALIZZABILI

La configurazione nel cielo di oggi ti trasporta nel mondo della fantasia e dei sogni, accentuando il ruolo dell'immaginazione nella tua visione della realtà.

MANTRA DEL GIORNO
Per il cervello quello che immagini è reale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Since 1988

IACOPINI Jewellery

La configurazione nel cielo di oggi ti trasporta nel mondo della fantasia e dei sogni, accentuando il ruolo dell'immaginazione nella tua visione della realtà.

MANTRA DEL GIORNO
Per il cervello quello che immagini è reale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardone con altri quotidiani (con acquistabili separatamente) nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero - Nuova Quotidiana di Puglia € 1,20. La domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero - Corriere della Sport-Studio € 1,40. nel Molise, il Messaggero - Prima Piano Molise € 1,50. nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero - Nuovo Quotidiano di Puglia - Corriere dello Sport-Studio € 1,50. "I Giorni Giusti di Roma Antica - vol. 4" - € 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

MERCOLEDÌ 14 dicembre 2022
1,70 Euro*

Nazionale

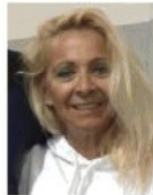
FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Catia Silvia, consigliera coraggio di Brescello

Minacciata e insultata denunciò la 'ndrangheta Ora tutti sono in cella

Codeluppi a pagina 23



Qatar, la pista dei soldi nelle valigie

Già sequestrati 1,5 milioni di euro in banconote di piccolo taglio. Il sospetto: forse servivano a pagare mazzette a politici e funzionari Ue
Destituita la vicepresidente del parlamento Kaili. Il suo compagno italiano sta collaborando **Intervista a Pignedoli** «Il marcio c'è e si vede» alle p. 2, 3 e 5

La caduta di un mito

Quel potere che inquina l'Ue

Lorenzo Castellani

L'inchiesta per corruzione che ha colpito alcuni europarlamentari del gruppo Socialismo e Democrazia mostra una pericolosa permeabilità dell'Europa.

A pagina 5

Molto più che una partita

Quando il calcio incrocia la Storia

Matteo Massi

Non è mai solo una partita di calcio. Basta chiederlo a Jurgen Sparwasser, centrocampista del Magdeburgo e della Germania dell'Est.

A pagina 11

MONDIALI, L'ARGENTINA BATTE LA CROAZIA 3 A 0 E VA IN FINALE OGGI FRANCIA-MAROCCO. MALIKA AYANE: NOI, MILANESI E MAGREBINI



Lionel Messi, 35 anni

MESSI BENE

Grilli e Todisco nel Qs

DALLA CITTÀ

Bologna, sono ben 715

Aumentano gli over 100 Ecco i servizi a disposizione

In Cronaca

Bologna, mattinata di passione

Nuovo sgombero in via Stalingrado, traffico in tilt

In Cronaca

Bologna, caso Carabellò

La Procura chiede l'archiviazione Ora i funerali

In Cronaca



La prima proposta era 60

Obbligo di Pos sopra i 40 euro

Troise a pagina 9



Lite nel parcheggio dell'ospedale

Colpi d'accetta al chirurgo

Saggese e Vazzana a pagina 15



L'agente del Mossad, Eli Cohen

L'ultimo cavo del grande 007

Baquis a pagina 28

NASO CHIUSO? PROVA 100% NATURALE

ACQUA di SIRMIONE

UNA VERA FORZA DELLA NATURA.

AutORIZZAZIONE ATIS Brescia DGO n. 73753 del 07/07/2022





IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 2022

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXCVII - NUMERO 296, 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

LA MINISTRA SANTANCHÈ
«A gara le spiagge libere non quelle in concessione»

ANTONIO GRAVETTI / PAGINA 8



IL RICORDO DI ELISABETTA VILLAGGIO
«Papà giocava a fare il duro Fantozzi? Il suo terzo figlio»

RENATO TORTAROLO / PAGINE 38-39



DOPO LE DIMISSIONI DI BELTRAMI
Amt, c'è Merella in pole I nodi conti e bus gratis

A. COLUCCIA, E. ROSSI / PAGINE 22-23



MANIFESTAZIONE DI INTERESSE PRESENTATA DA MSC, IGNAZIO MESSINA, NUMBER 1 LOGISTIC E INTERGLOBO PER 270 MILA METRI QUADRI. DIVISI I SINDACATI

Aree ex Ilva, c'è un'offerta

Bucci annuncia: «A Genova ipotesi di hub logistico da 400 occupati. Ma l'acciaio non è in discussione»

Si riapre la partita delle aree siderurgiche di Genova Cornigliano. Il sindaco Bucci ha annunciato l'esistenza di una manifestazione di interesse da parte di quattro aziende - Msc, Ignazio Messina, Number 1 Logistic Group e Interglobo - per la creazione «di un hub logistico di rilevanza nazionale» che porterebbe in città 400 posti di lavoro. L'interesse riguarda 270 mila metri quadri di aree su 1,1 milioni di metri quadri, in deroga all'Accordo di programma del 2005 che assegnava le aree a Ilva fissando il numero di lavoratori occupati in 1200. «I primi a non rispettare l'Accordo sono stati i vertici dell'azienda, che occupa solo 950 lavoratori, di cui molti in cassa integrazione», osserva Bucci. Che precisa: «Questo progetto non metterebbe in discussione la produzione siderurgica, che va rilanciata. Si tratta di utilizzare al meglio gli spazi».

GILDA FERRARI E GIOVANNI MARI / PAGINE 2 E 3

RAMPINI, GRUPPO NUMBER 1

Gilda Ferrari

«Pronti a investire 3 milioni l'anno Chance per l'Ateneo»

«A noi servono tra i 15 e i 20 mila metri quadri, a Msc molti di più. E a noi le banchine non interessano». Arnaldo Rampini è responsabile dell'handling di Number 1 Logistics Group, uno dei quattro manifestanti interesse sulle aree di Cornigliano. «Il nostro progetto prevede una cinquantina di lavoratori nel magazzino, con un flusso tra i 50 e i 70 automezzi. Parliamo quindi di un business da 3-3,5 milioni l'anno. Ci piacerebbe coinvolgere anche l'Università». Number 1 è attivo nei settori cibo, bevande e salute.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

MAZZETTE ALL'EUROPARLAMENTO, GIORGI PARLA AI MAGISTRATI



Qatargate, il tesoro in contanti della coppia Panzeri-Kailli

Le banconote sequestrate: 1,5 milioni di euro

SERVIZI / PAGINE 4 E 5

GENOVA, DOPO LA CONDANNA



L'ex sindaca Vincenzi volontaria per le donne

Marta Vincenzi, ex sindaca di Genova, è volontaria in un mercatino per aiutare le donne maltrattate, dopo la condanna per l'alluvione 2011 e l'affidamento ai servizi.

FORLEO / PAGINA 9

IN AULA L'UOMO DEL FURGONE



«Ponte Morandi è precipitato davanti a me Pensai: è finita»

Al processo Morandi parla per la prima volta Luigi Fiorillo, l'uomo del furgone Basko sull'orlo del precipizio: «Ho visto le auto davanti a me cadere nel vuoto».

INDICE / PAGINA 15

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

010 5388200

BUONGIORNO

Quando, periodicamente, il Pd o suoi progenitori o le sue emanazioni restano impigliati in qualche storia di mazzette, ci si interroga sulla questione morale posta da Eugenio Berlinguer nella citatissima intervista con Eugenio Scalfari del 1981, più di quarant'anni fa. Se la questione morale andasse misurata col codice penale, la si potrebbe considerare esaurita dai tempi di Mani pulite, quando chi voleva sapere sapeva, dalla metropolitana di Milano alla mattitanga Enimont, della partecipazione paritaria di Pci e Pds alla spartizione. E anche da prima, poiché si seppe poi, da documenti interni al partito, del ricorso alla corruzione sin dalla prima metà degli anni Settanta. E infatti sul punto Berlinguer non insistette: la questione morale non si esaurisce lì, disse, ma investe il rapporto dei partiti

La questione morale

MATTIA FELTRI

con il potere, e il rapporto col potere del Pci è sano mentre quello degli altri è insano. Eccola la pretesa differenza del Pci. Gli altri, disse Berlinguer, «sono soprattutto macchine di potere e di clientela: scarsa o mistificata conoscenza della vita e dei problemi della società (...) programmi pochi o vaghi, sentimenti e passione civile, zero. Gestiscono interessi, i più disparati, i più contraddittori, talvolta anche loschi (...), non sono più organizzatori del popolo, formazioni che ne promuovono la maturazione civile e l'iniziativa: sono piuttosto federazioni di correnti, di camarille, ciascuna con dei boss e dei sotto-boss». Ecco, se tale era la questione morale, «il punto essenziale della crisi italiana», è una questione centralissima nel Pd ben oltre e ben da prima di Antonio Panzeri. —

IMONDIALI



Karima, ex Ruby: «Sogno di riscatto per il mio Marocco»

Dario Freccero

Tra i 20 mila marocchini liguri che seguiranno la semifinale contro la Francia, ci sarà anche Karima El Marhroug, nota ai tempi delle cene con Berlusconi come Ruby, oggi mamma e imprenditrice. «Il nostro è un popolo che si unisce intorno a un'idea di vittoria e di riscatto».

L'ARTICOLO / PAGINA 13

Tahar Ben Jelloun: «Contro la Francia la posta è enorme»

Cesare Martinetti

Tahar Ben Jelloun stasera sarà in piazza con i suoi amici a Marakech per vedere sullo schermo gigante la semifinale dei mondiali in Qatar. Una partita che la radio francese ha già definito «le choc France-Maroc». «La posta in gioco di questa partita - dice - è enorme».

L'INTERVISTA / PAGINA 12

MESSI SUPER, È FINALE L'ARGENTINA DILAGA CROAZIA TRAVOLTA 3-0

BARILLA E ZONCA / PAGINE 42-43

NUOVO **BANCO METALLI**

L'unica fonderia in Liguria

COMPRO ORO PREZZO MASSIMO GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO: Via Cornigliano n.36/38/40/r Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO: C-So Sardegna 99/R

OKIAMO CUSTODIANTE: dati società di Segno 8.34713.10

www.banco-metalli.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Regole europee
Accordo della Ue sulla minimum tax con aliquota al 15% per le multinazionali



Galimberti, Tronci e Villa — a pag. 40

Oggi con il Sole
Cambia lo sport dilettantistico, nuove regole sotto esame



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 24636,94 +1,37% | SPREAD BUND 10Y 188,50 -1,20 | BRENT DTD 82,77 +3,08% | ORO FIXING 1823,55 +2,07% | Indici & Numeri → p. 47-51

VENERDÌ IN CONSIGLIO DEI MINISTRI

Appalti, il nuovo codice fa pulizia e cancella 104 allegati e regolamenti

Giorgio Santilli — a pag. 3



Grandi opere. Un corridoio della galleria del Brennero in Val di Non

LEGGE DI BILANCIO

Opzione donna, proroga senza variabile figli Per il Pos soglia verso i 40 euro

— Scrittura a pag. 2

PANORAMA

CORRUZIONE UE

Qatargate, quattro dossier aperti Giro delle tangenti a quota 1,5 milioni Eva Kaili destituita

Sono quattro i dossier "bollenti" sui cui si sospetta che il Qatar volesse influire con le tangenti sull'Europarlamento: la risoluzione Ue sul risarcimento delle famiglie dei lavoratori morti nei cantieri del Mondiali; gli emendamenti per eliminare i visti europei ai qatari; il riconoscimento degli sforzi del Qatar per cancellare la Kafala; gas ed energia. La somma delle tangenti sotto sequestro ammonta a 1,5 milioni. Destituita la vicepresidente del Parlamento Ue Eva Kaili. — a pagina 10

Frena l'inflazione Usa, Borse in volo

Mercati

A novembre registrato il minore incremento (7,1%) da quasi un anno

La Federal Reserve va verso un aumento dei tassi limitato a 50 punti base

L'inflazione Usa rallenta al passo meno rapido da quasi un anno. I prezzi al consumo sono tuttora aumentati del 7,1% nei dodici mesi a novembre, ma si è trattato dell'incremento minore dal dicembre 2021 e di un andamento significativamente inferiore sia al 7,7% del mese precedente che al 7,3% previsto. In frenata al 6% è risultato anche l'indice "core", depurato delle volatili componenti energetica e alimentare. Le Borse festeggiano, ma solo per poco: occhi oggi puntati sulla Fed. **Valsania, Longo, Bufacchi** — a pag. 7

INTERVISTA AL PREMIO NOBEL 2013 DELL'ECONOMIA



Shiller: caro prezzi, le banche centrali devono agire a costo di una recessione

Isabella Bufacchi — a pag. 6

Price cap europeo sul gas, nuova fumata nera Decisione rinviata a lunedì

Emergenza energia

Per il tetto europeo al prezzo del gas bisognerà aspettare. La Commissione Ue lavora per avvicinare le posizioni e arrivare a un compromesso, ma la decisione è rinviata a lunedì. L'Italia chiede di trovare un accordo di alto profilo. **Beda Romano** — a pag. 13

GUERRA ED ECONOMIA

Surplus Russia quadruplicato grazie all'effetto prezzi elevati

Antonella Scotti — a pag. 13

settori: industriale, servizi, manifatturiero

prodotti & servizi: sistemi di gestione persone & imprese, impianti

IMQ group

IMQ, CSI, TREVIS, ENVI, ARBORIS

IMQ GROUP

Superbonus, i crediti incagliati diventano prestiti per le imprese

Decreto Aiuti-quater

I bonus non saranno persi ma verranno compensati negli anni successivi

Le imprese con crediti di imposta incagliati potranno beneficiare di un prestito agevolato, come quello utilizzato nella pandemia per assicurare liquidità attraverso Sace, senza perdere i crediti stessi che saranno compensati negli anni successivi. È una delle novità allo studio sui bonus edilizi introdotte dal Parlamento in fase di conversione del decreto Aiuti quater. Contemporaneamente si consolida l'ipotesi di proroga al 31 dicembre per presentare la Cilis in modo da non perdere il 10% del 2022. **Latour, Mobilis e Parente** — a pag. 3

IL DATO ISTAT

Nuova frenata della produzione industriale: a ottobre -1% per il caro energia

Luca Orlando — a pag. 5

-6,1%

INDUSTRIA LEGNO E CARTA
Tra i settori più penalizzati dal calo produttivo di ottobre ci sono quelli in cui la quota di gas ed elettricità sui costi di produzione è più elevata. Tra questi legno e carta, di oltre sei punti.

UCIMU

Le macchine utensili superano la crisi: ordini da record

— a pag. 5

7 miliardi

LA PRODUZIONE 2022
Dopo il rimbalzo del 2021 la produzione italiana di macchine utensili quest'anno viene indicata ancora in salita oltre quota 7 miliardi di euro (livello record) grazie al traino domanda nazionale.

I MONDIALI IN QATAR

SFIDA FRANCIA MAROCCO: PIÙ RISCATTO CHE SPORT

di Luca Arnaboldi — a pagina 16

ENERGIA E RICERCA

Usa: la fusione nucleare è a una svolta storica

Un team di scienziati americani per la prima volta ha ottenuto un guadagno netto di energia dalla fusione nucleare. È un primo passo verso una fonte di energia pulita che può rivoluzionare il mondo. — a pagina 8

LA CONFERENZA DI PARIGI

Un miliardo all'Ucraina Missili Patriot in arrivo

Un miliardo di euro all'Ucraina per superare l'inverno. L'impegno è stato annunciato alla conferenza sugli aiuti convocata a Parigi dal presidente Macron. Gli Usa pronti a inviare i missili Patriot. — a pagina 13

CRIPTOVALUTE

Crack Ftx, arrestato Sam Bankman-Fried

Un mese dopo l'annuncio della bancarotta miliardaria di Ftx, il suo fondatore, Sam Bankman-Fried, è stato arrestato a Nassau (Bahamas) dove dal 2021 aveva la sede legale l'exchange di criptovalute. — a pagina 30

Lavoro 24

Buste paga L'inflazione erode la tredicesima

Cristina Casadei — a pagina 28

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri la prima Natività. Per € 70 ilsol24ore.com/abbonamento Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 14 dicembre 2022
Anno LXXVIII - Numero 344 - € 1,20
San Giovanni della Croce

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

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

VERTICE UE

Meloni striglia l'Europa

*Il premier ribadisce
la linea della fermezza
«Ci faremo rispettare»*

*Su gas e migranti
un accordo condiviso
o il Paese farà da solo*

*Sugli sbarchi i ricollocamenti
non sono sufficienti
Occorre difendere i confini*

Frode

Turisti truffati con i finti hotel

Banda incassava soldi per soggiorni venduti in alberghi inesistenti

Sereni a pagina 21

Solidarietà

Piano freddo per i clochard

Ci sono 200 letti in più a disposizione dei senzatetto

a pagina 19

Commercio

Scioperi e cortei Aprite la Ztl

Appello dei negozianti «Sabato caos in centro Fate entrare le auto»

Verucci a pagina 19

Argentario

Corpo ritrovato Giallo sull'identità

Cadavere in spiaggia Forse è la dispersa dello scontro tra barche



Ricci a pagina 20

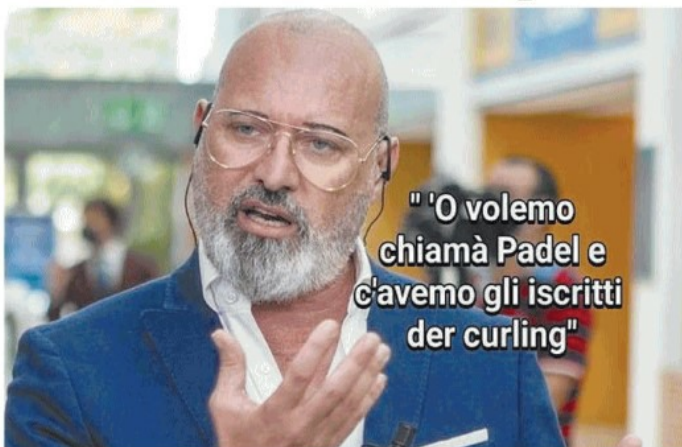
COMMENTI

- **ANGHELÉ**
Serve una legge per dare trasparenza al lavoro dei lobbisti
- **MAZZONI**
Bankitalia lo difende Ma prima era contro il Reddito grillino
- **GIORDANO**
Così Calderoli disarmo De Luca

a pagina 13

Il Tempo di Osho

Il Pd vuole diventare Padel Bonaccini: «Pensiamo a cose più serie»



"O volemo chiamà Padel e c'avemo gli iscritti der curling"

De Leo a pagina 5

De Angelis colpita a Colle Salario non ce l'ha fatta. Campiti viveva col Rdc Sono quattro le vittime del killer

**Strage del Tir a Nizza
Otto condannati
con pene da 2 a 18 anni**

Mariani a pagina 7

Non sono più tre ma quattro le vittime della strage di Colle Salario. Fabiana De Angelis è deceduta ieri all'ospedale Sant'Andrea. La 50enne era una delle due donne ferite, domenica mattina, nella sparatoria avvenuta nel dehors del bar di Colle Salario per mano di Claudio Campiti. Il killer ha beneficiato del Reddito di cittadinanza fino a settembre scorso.

Vincenzoni alle pagine 16 e 17

Il premier Meloni sarà da domani a Bruxelles per il suo primo Consiglio europeo. E non saranno solo sorrisi e strette di mano. La leader di Fdi ha già messo in chiaro cosa si aspetta dall'Ue sui due dossier a cui tiene maggiormente: energia e migranti sui quali il capo del governo vuole un cambio di rotta sostanziale. A partire dalla questione dei prezzi cap sul gas: o gli Stati membri trovano un accordo oppure l'Italia farà da sola. E sugli sbarchi non bastano i ricollocamenti. Il primo ministro chiede di bloccare le partenze.

Solimene alle pagine 2 e 3

Leγα verso il voto nel Lazio

Parte la campagna elettorale
Tripodi: ricostruire la Regione

La Rosa a pagina 4

De Lucia Lumeno (Assopopolari)

«Nella Capitale segnali di una stagione straordinaria»

Caleri a pagina 11

Mondiali del Qatar

Argentina in finale
Croazia stesa da Messi
Oggi Francia-Marocco



Pieretti e Vitelli a pagina 26

Posa in opera qualificata
Preventivi gratuiti
Detrazioni fiscali

FINESTRE | PORTONI
PORTE | ARREDO

linfisso®
L'azienda su misura

Borgovellino (Rieti) Viale dell'Artigianato, 7
T. 0746 586015 www.linfisso.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



È abbastanza incredibile, eppure a Marsiglia, in Francia, un uomo è andato dal suo oculista per farsi controllare gli occhiali ma è tornato a casa cieco. In realtà il medico ha utilizzato un laser che gli ha tagliato una parte di occhio. Due anni dopo, questo oculista ha ammesso alla televisione francese lo sbaglio. Avrebbe confuso, forse, la patologia di un paziente con un altro. C'è da chiedersi perché non si è preoccupato di certificare il nome del medesimo.

NASO CHIUSO? PROVA
ACQUA di SIRMIONE®

Autoregolazione NS
Brezza OGIO n. 72253
884 0170770221



PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 37

Italia in testa al gruppo di paesi che chiede a Bruxelles di rinegoziare i vaccini: «Troppi regali a Big Pharma»
Tino Oldani a pag. 6

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



DATI CASSE
Il reddito medio dei 1.700.000 professionisti è sceso nel 2021 a 36 mila euro con un calo del 3% sul 2020
D'Alessio a pag. 39

L'Ue tassa le multinazionali

Aliquota minima effettiva del 15%, dal 2024, per società con un fatturato superiore ai 750 mln. Per l'Italia 3 mld di gettito in più l'anno. Addio ai paradisi fiscali per i big

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

IO CONFERMO
Giustizia - 11 dl sui raze party approvato dalla Camera dei deputati

Crediti energia - Le risoluzioni delle Entrate con i codici tributo per le compensazioni

Notariato - Lo studio sugli enti amministratori di associazioni

Dal 2024 le multinazionali nell'Ue con un fatturato superiore a 750 milioni di euro dovranno versare un'aliquota minima effettiva del 15%. Addio ai paradisi fiscali per i big, mentre per l'Italia potrebbero arrivare circa 3 miliardi di gettito in più all'anno e 70 miliardi per tutti i 27 dell'Ue. È il risultato dei lunghi negoziati tra gli ambasciatori dei governi del 27. Ora la direttiva dovrà essere recepita dagli stati membri entro il 2023.

Rizzi a pag. 31

Natale (Ipsos): solo il 77% di quanti hanno votato il Pd il 25 settembre lo rivoterebbe



«Solo il 77% di quanti hanno votato il Pd il 25 settembre lo rivoterebbe. Il elettorato è disorientato, come del resto appare disorientato, privo di una guida e di un programma, lo stesso partito». Così Paolo Natale, politologo dell'Università Statale di Milano, consulente della società di sondaggi Ipsos. Da dove ripartire per rendere competitivo il partito, passato dal 18% delle elezioni al 15% delle ultime intenzioni di voto, nella sfida con il centrodestra? Risponde Natale: «Più Dso Margherita, più socialdemocratici o cattolici, questa è una discussione che interessa la vecchia guardia. I 18-35enni, che sono l'elettorato del presente e del futuro del Pd, vogliono un partito nuovo».

Ricciardi a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

Prosegue la strategia dell'insabbiamento del caso mazzetta al Parlamento europeo. La stesura aperta di prima pagina (che parrebbe dimostrare una grande attenzione alla vicenda da parte del quotidiano indipendente, o che si definisce tale) viene però dedicata alle dichiarazioni di Meloni (che sarà conosciuto dall'1 per cento dei lettori) e che, a dire il vero, non aggiunge molto al fatto, visto che si limita a dire che «La Ue è molto attenta». Ciò non basta. L'altro politico Ue messo sotto il corno di Iave dell'indignazione è Kaili, altro nome sconosciuto fino a un paio di giorni fa e che non è stato ancora menzionato. In compenso, l'altro mazzettaro, Antonio Panzeri, viene tenuto nascosto. Anche se, essendo un italiano, dovrebbe essere in primo piano in un giornale italiano e a maggior ragione essendo di Articolo 1, il partito di Pier Luigi Bersani. Una formazione uscita dal Pd perché, a loro dire, si era inquinata. Per capire che Panzeri è di Articolo 1 bisogna leggere un pezzo dove il fatto, non riportato nel titolo, lo si trova alla 40ma riga. Bersani non viene interpellato per far sentire la sua opinione.

DIPENDENTI IN ALLARME
Il centro Rai di Torino rischia di scomparire
Merli a pag. 10



GB SOFTWARE
L'evoluzione semplice

GESTIRE LE FATTURE DEI CLIENTI SENZA FATICA? È POSSIBILE!

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

UN AMBIENTE WEB PER OGNI CLIENTE

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

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



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 14 dicembre 2022
1,70 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



A Firenze Salvini punta il dito contro il Pd
**Pnrr, andamento lento
In Toscana conclusi
solo 21 progetti su 3mila**
Bruschi e Ulivelli alle pagine 22 e 23



Il processo in Spagna
**Ciatti, l'appello
conferma
i quindici anni**
Brogioni a pagina 21



Qatar, la pista dei soldi nelle valigie

Già sequestrati 1,5 milioni di euro in banconote di piccolo taglio. Il sospetto: forse servivano a pagare mazzette a politici e funzionari Ue
Destituita la vicepresidente del parlamento Kaili. Il suo compagno italiano sta collaborando **Intervista a Pignedoli** «Il marcio c'è e si vede» alle p. 2, 3 e 5

La caduta di un mito

Quel potere che inquina l'Ue

Lorenzo Castellani

L'inchiesta per corruzione che ha colpito alcuni europarlamentari del gruppo Socialismo e Democrazia mostra una pericolosa permeabilità dell'Europa.

A pagina 5

Molto più che una partita

Quando il calcio incrocia la Storia

Matteo Massi

Non è mai solo una partita di calcio. Basta chiederlo a Jurgen Sparwasser, centrocampista del Magdeburgo e della Germania dell'Est.

A pagina 11

**MONDIALI, L'ARGENTINA BATTE LA CROAZIA 3 A 0 E VA IN FINALE
OGGI FRANCIA-MAROCCO. MALIKA AYANE: NOI, MILANESI E MAGREBINI**



Lionel Messi, 35 anni

MESSI BENE

Grilli e Todisco nel Qs

DALLE CITTÀ

Firenze

Nardella e Salvini Divisi sullo stadio D'accordo sulla sicurezza

Ulivelli in Cronaca

Firenze

La città di notte su un taxi Nostro reportage

Ferrara in Cronaca

Firenze

Addio Mennonna Il ricordo di Antognoni

Galli e Nathan in Cronaca



La prima proposta era 60

Obbligo di Pos sopra i 40 euro

Troise a pagina 9



Lite nel parcheggio dell'ospedale

Colpi d'accetta al chirurgo

Saggese e Vazzana a pagina 15



L'agente del Mossad, Eli Cohen

L'ultimo cavo del grande 007

Baquis a pagina 28

NASO CHIUSO? PROVA 100% NATURALE

ACQUA di SIRMIONE

UNA VERA FORZA DELLA NATURA.

Autorizzazione ATS Brescia DGO n. 73753 del 07/07/2022



ORMESANI
LINK TO THE WORLD

PROBLEMI DOGANALI?

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

ORMESANI
LINK TO THE WORLD

PROBLEMI LOGISTICI?

Anno 47 - N° 294

Mercoledì 14 dicembre 2022

Oggi con *Design*

In Italia € 1,70

CORRUZIONE A BRUXELLES

Qatargate, ecco le carte

“Quelle Ong servono a far girare i soldi”. Negli atti le prime rivelazioni di Francesco Giorgi sul sistema delle tangenti. La polizia ha trovato banconote per oltre un milione e mezzo di euro. L'eurodeputata Kaili destituita da vicepresidente. Parla la segretaria di Panzeri: nella rete anche il superburocrate Ue

Il commento

La mazzetta dello sceicco

di **Sebastiano Messina**

Reccole, le mazzette. Come una vecchia foto ingiallita che riemerge da un cassetto ricordandoci la nostra infanzia, l'immagine di quella montagna di banconote, fascettate in serie da 50 e 20 euro, poche da 100, un solo biglietto viola da 500 e persino un pezzo da 5 euro - non si butta via niente - ci riporta di colpo al tempo delle mazzette, alla stagione di Tangentopoli. **● a pagina 32**

Lo scenario

Il potere qatarino tra hotel e moschee

di **Lorenzo Vidino**

Lo scandalo corruzione che ha travolto il Parlamento Europeo è l'ennesima conferma dell'enorme influenza che il Qatar è riuscito ad ottenere in tutto il Continente. L'emirato è consumato dal desiderio di offuscare i nemici-amici Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti. **● a pagina 4**

“Le Ong? Ci servono per far girare i soldi”. A dirlo è Francesco Giorgi, marito dell'ormai ex vicepresidente del Parlamento europeo Eva Kaili nel provvedimento che ha portato ai fermi del Qatargate. L'obiettivo, scrivono gli inquirenti, era favorire due Paesi: il Qatar e il Marocco.

di **Giuliano Foschini e Claudio TITO**
● alle pagine 2 e 3

L'analisi

Nordio, la Giustizia e i giustizialisti

di **Luigi Manconi**

Ha ragione Carlo Bonini (*La Repubblica*, del 7 dicembre scorso) nel rilevare come per troppi anni siano mancate una riforma, ma anche un'autoriforma, della magistratura, che delle due componenti della giustizia (come potere e come servizio) valorizzasse la seconda ben più della prima. **● a pagina 33**

Il reportage

Fusione nucleare Nel cuore del reattore “Qui lavoriamo al fuoco che non si spegne”

dalla nostra inviata **Elena Dusi**



● alle pagine 14 e 15
con servizi di **Luca Fratoli** e **Paolo Mastrolilli**

Mondiali, Argentina-Croazia 3 a 0



Leo Messi dopo il rigore dell'1-0, il suo undicesimo gol in 25 partite dei Mondiali

Messi, la grande Pulce a un passo dalla Coppa

di **Emanuela Audisio**

Vamos, i piccoli vanno in finale. Fanno grandi fuochi d'artificio e illuminano la notte. E la squadra più bassa del torneo, l'Argentina, si giocherà il Mondiale. Grazie a La Pulce e al Ragno.

● alle pagine 40 e 41 con servizi di **Enrico Currò** e **Emanuele Gamba**

LUSAIL

Mappamondi

Armi all'Ucraina, ok del Parlamento E Kiev prepara l'attacco a Melitopol

di **Anais Ginori**, **Emanuele Lauria** e **Fabio Tonacci**



La coalizione di governo con Pd e Terzo Polo vota sì alle armi all'Ucraina. No dai 5 Stelle. E sul campo di battaglia, le forze di Kiev puntano alla riconquista di Mariupol. **● alle pagine 8 e 9**

I processi farsa di Salavati il giudice-boia di Teheran

di **Gabriella Colarusso**



A Teheran lo chiamano “il giudice delle impiccagioni”, una fama oscura di cui si torna a parlare nei giorni delle condanne a morte. **● a pagina 17**
con un commento di **De Leo**
● a pagina 32

La polemica

Liliane Murekatete quel lusso in pasto ai social e i falsi moralismi

di **Michele Serra**
● a pagina 12

SmartRep



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

PASQUALE BRUNI
GIARDINI SEGRETI

MILANO, VIA MONTENAPOLEONE 5
ROMA, VIA DEL BABUINO 196C
WWW.PASQUALEBRUNI.COM

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Wincemurri, 1 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,50 - Croazia HR 22 / € 2,93 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con **Umberto Galimberti**
€ 11,60

NZ

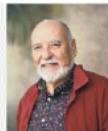


MONDIALI
SPETTACOLO MESSI
ARGENTINA IN FINALE
BARILLÀ, DI MARINO E ZONCA



La seconda possibilità di Messi. La finale mondiale, a numero due dentro la sua scintillante carriera, la prima in cui non solo gioca per l'Argentina, lui oggi è l'Argentina. - PAGINE 34 E 35

LO SCRITTORE
BEN JELLOUN: IN STRADA
CON IL MIO MAROCCO
CESARE MARTINETTI



Tahar Ben Jelloun risponde al telefono respirando l'Atlantico dalla costa di Taghazout, Agadir. Raggiungerà i suoi amici a Marrakech e stasera sarà in piazza per vedere la semifinale. - PAGINA 15



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 156 II N.344 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, DOB-TO II www.lastampa.it GNN

L'EUROPARIAMENTO TOGLIE LA VICEPRESIDENZA A KAILI: "MA IO SONO INNOCENTE". NELLA BUFERA I PARLAMENTARI PD

"Tutti i segreti del Qatargate"

Tangenti, Giorgi parla ai magistrati belgi. Nelle case degli arrestati oltre un milione e mezzo in banconote

IL COMMENTO

PERCHÉ È FACILE CORROMPERE L'UE

LUCIA ANNUNZIATA

Spunta subito la me-
la. Marcia, ovvio.
Ma a quella ci ha già pen-
sato Politico che titola
domandandosi «Alcune
mele marce o un intero
barile?» Poi c'è l'altra, il
così fan tutti, «la corru-
zione è un'offerta, poi
dipende da chi l'accetta»,
teoria qualunquista ma
funziona sempre come
la sua appendice «sinis-
tra lo fa, come lo fa la
destra». E quella, fin
qui ottima ma forse non
vera, di «les italiens...». Il
muro delle scuse è tut-
tavia durato solo poche
ore, esattamente 24. - PAGINA 4



BRESOLINE SALVAGGIULO

Continua, il terremoto giudiziario che ha travolto il Parlamento europeo. Ancora una volta nella delegazione italiana del Pd: Andrea Cozzolino si è autosospeso dal gruppo. - PAGINE 2 E 3

LA POLITICA

Armi all'Ucraina nel 2023

Conte: pace più lontana

NICCOLÒ CARRATELLI

Il governo italiano potrà continua-
re a inviare armi in Ucraina per
tutto il 2023, come prevede il decre-
to approvato dal Consiglio dei mi-
nistri all'inizio del mese. Ieri è arri-
vato l'atto di indirizzo da parte delle
Camere. La questione è stata di-
scussa sia a palazzo Madama che a
Montecitorio. - PAGINA 9

LA STORIA

Meloni e le leggi razziali

"Italia, il punto più basso"

ELENA LOEWENTHAL

Le leggi razziali «rappresentano
il punto più basso della storia ita-
liana. Una vergogna, una macchia
indelebile nella storia del nostro
Paese, una infamia avvenuta nel si-
lenzio di troppi». Difficile, se non im-
possibile, usare parole più chiare e
condivisibili di quelle usate ieri dal
Premier Giorgia Meloni. - PAGINA 27

LE IDEE

TRA PLEBI ED ELITE SERVE UNA NUOVA IDEA DEMOCRATICA

MASSIMO CACCIARI



Compagni - disse una volta
con tale a un congresso "di
sinistra" che andava discettando
sull'essenza ideologica del
fascismo - parliamo dei rappor-
ti di produzione! Che nella loro
forma capitalistica essi si siano
globalizzati e che questa global-
izzazione sia nella natura del
capitalismo, è trita banalità (anche
quando Marx vi insi-
steva). Ma nient'af-
fatto "naturali" sono
le modalità in cui si
svolge, i nuovi equilibri che
produce tra i diversi settori
dell'economia e nella composi-
zione sociale. La globalizzazio-
ne sembra essere concepita come
un terremoto da affrontare
"virilmente", accettando per l'in-
evitabile progresso che reca in sé i
"sacrifici" che oggi com-
porta. Non è affatto così. Essa
crea nuove élites economico-fi-
nanziarie e politiche e di con-
tro nuove "plebi". - PAGINA 28

L'INTERVISTA

Speranza: "Su Panzeri nessun garantismo"

ANNALISA CUZZOCREA

«Siamo profondamente scossi
e increduli. Parliamo di enor-
mità che non potevo immaginar-
e». Nel suo ufficio di Montecitorio,
Roberto Speranza - deputato e leader
di Articolo 1 - chiede: «Posso dire
che sono incalzato o no?» - PAGINA 8

LA LETTERA

Fermare i criminali indignarsi non basta

ELLY SCHLEIN

Caro direttore, da ex europarlamentare trovo gravissimo e vergognoso quanto emerge sulle accuse di corruzione che coinvolgono alcuni deputati, ex deputati e assistenti del Parlamento europeo. Un danno enorme. - PAGINA 27

IRVREA, LE CARTE DELL'INCHIESTA

La cella delle torture

GIUSEPPE LEGATO



ORA CI SERVE MENO CARCERE

LUCIA CASTELLANO *

Quale senso può avere essere alla testa di un'istituzione che, nel quotidiano, sembra tradire il fine che le è stato assegnato dalla Costituzione? - PAGINA 13

IRAN, ALTRI 11 CONDANNATI A MORTE

Il regime del sangue

FABIANA MAGRÌ



IL DELIRIO DEL PATRIARCATO

MASSIMO RECALCATI

Si può uccidere, stuprare, torturare, bastonare nel nome di Dio? E quello che sta accadendo sotto gli occhi semichiusi del mondo nelle strade dell'Iran. - PAGINA 27

PALZOLA
Gorgonzola dolce cremosa
Stracchino
palzola.it

BUONGIORNO

Quando, periodicamente, il Pd o suoi progenitori o le sue emanazioni restano impigliati in qualche storia di mazzette, ci si interroga sulla questione morale posta da Enrico Berlinguer nella citatissima intervista con Eugenio Scalfari del 1981, più di quarant'anni fa. Se la questione morale andasse misurata col codice penale, la si potrebbe considerare esaurita dai tempi di Mani pulite, quando chi voleva sapere sapeva, dalla metropolitana di Milano alla maxitangente Enimont, della partecipazione paritaria di Pci e Pds alla spartizione. E anche da prima, poiché si seppe poi, da documenti interni al partito, del ricorso alla corruzione sin dalla prima metà degli anni Settanta. E infatti sul punto Berlinguer non insistette: la questione morale non si esaurisce lì, disse, ma investe il rapporto dei partiti con il

La questione morale

potere, e il rapporto col potere del Pci è sano mentre quello degli altri partiti è insano. Eccola la pretesa differenza del Pci. Gli altri, disse Berlinguer, "sono soprattutto macchine di potere e di clientela: scarsa o mistificata conoscenza della vita e dei problemi della società (...) programmi pochi o vaghi, sentimenti e passione civile, zero. Gestisco no interessi, i più disparati, i più contraddittori, talvolta anche loschi (...), non sono più organizzatori del popolo, formazioni che ne promuovono la maturazione civile e l'iniziativa: sono piuttosto federazioni di correnti, di camarille, ciascuna con dei boss e dei sotto-boss". Ecco, se tale era la questione morale, "il punto essenziale della crisi italiana", è una questione centralissima nel Pd ben oltre e ben da prima di Antonio Panzeri. —

IL RACCONTO

Quella vita spezzata del killer di Roma

GABRIELE ROMAGNOLI

Questa non è una difesa di Claudio Campiti, l'assassino del condominio. È un tentativo di spiegare che cosa può succedere quando la linea su cui cammina un'esistenza si spezza. - PAGINA 15

Nino Aragno Editore
Villa Tornaforte Aragno
Cuneo
Riccardo Levi
Presidente
Associazione Italiana Editori
Federazione Editori Europei
Editoria e Società Civile
19 gennaio 2023
ore 17.00





INSIEME PER LA SOSTENIBILITÀ

acea
energia

PIÙ ECO, PIÙ SMART, PIÙ TE

Da Abu Dhabi e Arabia Saudita le offerte per ospitare la Supercoppa

Bertolino a pagina 23

Ftx, arrestato Bankman-Fried E Binance blocca i prelievi per evitare fuga

Capponi a pagina 11



il quotidiano dei mercati finanziari

Il marchio Prada chiama dalla maison Dior il nuovo ceo

L'ex presidente Americas Gianfranco D'Attis inizierà dal 2 gennaio

Camurati in MF Fashion

Anno XXXIV n. 246

Mercoledì 14 Dicembre 2022

€2,00 *Classedtori*





INSIEME PER LA SOSTENIBILITÀ

acea
energia

PIÙ ECO, PIÙ SMART, PIÙ TE

FTSE MIB +1,37% 24.637 DOW JONES +0,14% 34.054 NASDAQ +0,90% 11.244 DAX +1,34% 14.498 SPREAD 188 (-) €/€ 1,0545

IL CEO MESSINA CERCA UN ACQUIRENTE PER LE ATTIVITÀ A MOSCA

Intesa in uscita dalla Russia

Trattative in corso con **Gazprombank** per la cessione definitiva dell'istituto **Ridotta** del 65% l'esposizione. Sarebbe la seconda banca a **vendere** dopo SocGen

BORSE IN RIPRESA CON LA FRENATA DELL'INFLAZIONE USA: PIAZZA AFFARI +1,4%

De Nardo, Gualtieri e Savojarlo alle pagine 2, 4 e 25



TRATTATIVE APERTE

Aponte in tandem con il fondo Gip per salire sui treni Italo

Carosielli a pagina 19

NEL MIRINO 7 GRUPPI

Scure antitrust su gas e energia: stop ai rincari delle bollette

Carosielli a pagina 9

POLTRONE CONTESE

Fondazioni e casse già si dividono sui posti nel cda di Banco Bpm

Deugeni e Messina a pagina 3



Con Google puoi far crescere le tue competenze professionali. Come ha fatto Iris.

Nell'ultimo anno Iris ha ampliato le proprie competenze per la sua crescita professionale come digital marketing manager, anche grazie a Google. Con **Google Digital Training** ha approfondito le proprie conoscenze di marketing digitale e acquisito maggior sicurezza nel suo lavoro. Intuitivi, semplici, accessibili: con i prodotti Google, il futuro digitale è per tutti.

Scopri di più su g.co/ItaliaInDigitale.



Porti: Assoport, urge semplificazione per piani e dragaggi

Necessaria chiara divisione compiti fra Adsp e enti territoriali 1 di 1 (ANSA) - GENOVA, 13 DIC - **Assoport** chiede con sempre più urgenza la semplificazione delle norme sulla pianificazione portuale e i dragaggi e una ripartizione più definita dei compiti fra Autorità di sistema portuale e enti territoriali. "Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico - dice il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri** - anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con Pnrr e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle". Per l'associazione dei porti italiani "Occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti fra enti territoriali e Autorità di sistema portuali, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti fra enti". La semplificazione è indispensabile anche in materia di dragaggi e procedure previste nel Codice degli appalti, "certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi". (ANSA).



Borsa Italiana

Primo Piano

Infrastrutture: Assoport, chiarire competenze su aree portuali

"Necessarie semplificazioni per attuare gli interventi" (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 13 dic - Secondo l'Associazione dei porti italiani "diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione". Si legge in una nota diffusa da **Assoport** che mette l'accento sulle attuali norme sulla pianificazione portuale, "determinante per lo sviluppo delle aree portuali". "Su questo tema - chiede **Assoport** - occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti". "Ricordiamo - aggiunge l'associazione - che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali". Altri temi sui quali si chiede una semplificazione sono l'attività di dragaggio e le procedure previste nel codice appalti, "certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi". Il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, conclude la nota chiedendo "un intervento complessivo e organico anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con Pnrr e Fondo complementare entro i termini previsti: uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere".

Borsa Italiana

Infrastrutture: Assoport, chiarire competenze su aree portuali



12/13/2022 13:12

"Necessarie semplificazioni per attuare gli interventi" (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 13 dic - Secondo l'Associazione dei porti italiani "diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione". Si legge in una nota diffusa da Assoport che mette l'accento sulle attuali norme sulla pianificazione portuale, "determinante per lo sviluppo delle aree portuali". "Su questo tema - chiede Assoport - occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti". "Ricordiamo - aggiunge l'associazione - che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali". Altri temi sui quali si chiede una semplificazione sono l'attività di dragaggio e le procedure previste nel codice appalti, "certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi". Il presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, conclude la nota chiedendo "un intervento complessivo e organico anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con Pnrr e Fondo complementare entro i termini previsti: uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere". com fro (RADIOCOR) 13-12-22 12:52:31 (0352)PA-INF 5 NNNN.

Semplificazione, Assoporti chiede massima attenzione

CIVITAVECCHIA Secondo l'Associazione dei Porti Italiani, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Uno degli esempi che riguardano le Adsp quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti - hanno spiegato - ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoporti** ha più volte sottolineato. Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico ha dichiarato il presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con Pnrr e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.

CivOnline

Semplificazione, Assoporti chiede massima attenzione



12/13/2022 15:10

CIVITAVECCHIA - Secondo l'Associazione dei Porti Italiani, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Uno degli esempi che riguardano le Adsp quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti - hanno spiegato - ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali".

Assoporti: "Occorre semplificare, dragaggi e procedure Codice Appalti non possono attendere"

13 Dic, 2022 Roma - "Sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione" - E' l'appello di Assoporti, l'associazione dei Porti Italiani in una nota in cui ribadisce la necessità per le AdSP la norma sulla pianificazione portuale, come determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Centrale per la velocizzazione delle procedure è porre chiarezza nella ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. L'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Il dragaggio è uno dei temi su cui la semplificazione è quanto mai urgente, così come per le procedure previste nel Codice degli Appalti, mantenendo però saldi i controlli sebbene aumentandone la fluidità come Assoporti ha più volte sottolineato. Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico ha dichiarato il presidente di Assoporti, **Rodolfo Giampieri** - anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle. Post correlati Il comparto portuale strategico per l'economia nazionale, è la premessa del Position Paper presentato da FISE-Uniport al mondo politico, indicando Assologistica e Assiterminal protagonisti di un accordo per lo sviluppo della filiera logistica di terra, che partendo dai porti si .

Corriere Marittimo

Assoporti: "Occorre semplificare, dragaggi e procedure Codice Appalti non possono attendere"



12/13/2022 12:42

13 Dic, 2022 Roma - "Sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione" - E' l'appello di Assoporti, l'associazione dei Porti Italiani in una nota in cui ribadisce la necessità per le AdSP la norma sulla pianificazione portuale, come determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Centrale per la velocizzazione delle procedure è porre chiarezza nella ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. L'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Il dragaggio è uno dei temi su cui la semplificazione è quanto mai urgente, così come per le procedure previste nel Codice degli Appalti, mantenendo però saldi i controlli sebbene aumentandone la fluidità come Assoporti ha più volte sottolineato. Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico ha dichiarato il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri - "anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle." Post correlati Il comparto portuale strategico per l'economia nazionale, è la premessa del Position Paper presentato da FISE-Uniport al mondo politico, indicando Assologistica e Assiterminal protagonisti di un accordo per lo sviluppo della filiera logistica di terra, che partendo dai porti si .

Per Assoporti è necessario intervenire presto su semplificazione

Uno dei capisaldi per velocizzare le procedure è quello di chiarire le funzioni tra enti che interagiscono nelle aree portuali

Del 13 Dicembre 2022 Roma : Secondo l'Associazione dei Porti Italiani, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Uno degli esempi che riguardano le **AdSP** quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e **AdSP**, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoporti** ha più volte sottolineato. 'Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico, 'ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri , 'anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.'



Assoporti: intervenire presto su semplificazione. Chiarire le funzioni tra enti che interagiscono in aree portuali

Secondo l'Associazione dei Porti Italiani, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Uno degli esempi che riguardano le AdSP quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoporti** ha più volte sottolineato. Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico, ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.



Assoporti chiede misure urgenti in tema di semplificazione

Giampieri: uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali. I porti italiani hanno un pressante bisogno di interventi normativi volti alla semplificazione. La richiesta di misure urgenti in tal senso giunge dall'Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**), che evidenzia come, ad esempio, una norma sulla pianificazione portuale sia determinante per lo sviluppo delle aree portuali. A questo riguardo l'associazione specifica che «occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e Autorità di Sistema Portuale, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ricordiamo - precisa **Assoporti** - che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali». L'associazione ricorda, inoltre, che la semplificazione «è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoporti** ha più volte sottolineato». «Chiediamo a gran voce - sintetizza il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** - un intervento complessivo e organico, anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle».



Informazioni Marittime

Primo Piano

Pianificazione, dragaggi e concessioni. Assoport: "Bisogna semplificare"

L'apparato è affastellato di autorizzazioni degli enti locali, rallentando lo sviluppo. L'appello ai legislatori dell'associazione dei porti italiani

La pianificazione portuale è sempre più complicata da fare, per via dell'affastellato incrocio di autorizzazioni, nulla osta e prese visioni degli enti locali: autorità di sistema portuale, regioni, comuni, sovrintendenze, conferenze dei servizi, per citare i principali istituti coinvolti. Secondo **Assoport** diventa sempre più urgente semplificare questo apparato. «Uno degli esempi che riguardano quotidianamente le autorità di sistema portuale spiega l'associazione in una nota - è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e autorità portuale, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali». Ma la semplificazione è indispensabile anche sui dragaggi e le concessioni marittime, queste ultime normate dal Codice degli appalti, spesso limitato come strumento di liberalizzazione delle banchine. Secondo **Assoport** su questi due fronti, dragaggi e appalti, bisognerebbe mantenere «saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoport** ha più volte sottolineato». La nota si conclude con un appello del presidente Rodolfo Giampieri: «chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con il PNRR e il Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle».



La Provincia di Civitavecchia

Primo Piano

Semplificazione, Assoportì chiede massima attenzione

CIVITAVECCHIA Secondo l'Associazione dei Porti Italiani, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Uno degli esempi che riguardano le Adsp quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti hanno spiegato ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoportì** ha più volte sottolineato. Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico ha dichiarato il presidente di **Assoportì**, **Rodolfo Giampieri** anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con Pnrr e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.

La Provincia di Civitavecchia

Semplificazione, Assoportì chiede massima attenzione



12/13/2022 15:13

CIVITAVECCHIA - Secondo l'Associazione dei Porti Italiani, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Uno degli esempi che riguardano le Adsp quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti - hanno spiegato - ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come Assoportì ha più volte sottolineato. "Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico - ha dichiarato il presidente di Assoportì, Rodolfo Giampieri - anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con Pnrr e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle".

Semplificare, semplificare, semplificare!

ROMA **Assoport** riporta l'attenzione sull'urgenza di intervenire per semplificare le normative. Uno degli esempi che riguardano le **AdSp** quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e **AdSp**, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti sottolinea **Assoport**. Ricordiamo - continua la nota dell'Associazione- che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Per **#Assoport** necessario intervenire su **#semplificazione**. **#velocizzare** le procedure chiarendo funzioni nelle aree **#portuali**. **#semplificazione** **#iportinonsifermano** **#portsdontstop** **#portsworkingtogether** Leggi il comunicato completo al link: <https://t.co/nlG3Uc84MU> pic.twitter.com/qoWK59cSaY **Assoport** (**@assoport**) December 13, 2022 Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoport** ha più volte sottolineato. Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico -evidenzia il presidente Rodolfo Giampieri anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.

Messaggero Marittimo.it

13 Dicembre 2022 - Redazione

Semplificare, semplificare, semplificare!



ROMA - Assoport riporta l'attenzione sull'urgenza di intervenire per semplificare le normative. Uno degli esempi che riguardano le AdSp quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali.

"Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione

<https://www.messaggeromarittimo.it/semplificare-semplificare-semplificare/> | 13 Dicembre 2022 - Redazione

La nuova identità del porto italiano

ROMA Una bella intervista a Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoporti**, è stata pubblicata quest'oggi (12/12) sull'edizione mensile dell'inserto Affari & Economia de La Repubblica. Nella chiaccherata riportata nell'intervista a firma di Massimo Minella, Giampieri tiene a sottolineare innanzitutto la nuova mission' del porto moderno che non rappresenta ormai più soltanto la banchina in cui si carica e scarica la merce e su cui salgono e scendono i passeggeri. Gli scali del 2022 ormai incarnano una realtà complesse, con relative funzioni ben diverse e variegate. Sono piattaforme logistiche che vogliono governare le varie modalità di trasporto aggiunge il neo presidente, eletto nel maggio scorso a capo dell'associazione che gestisce, attraverso le Autorità di Sistema portuale, i 59 porti sparsi lungo le coste italiane. Porti quindi come protagonisti attivi dell'imponente flusso della supply chain, della filiera di attrazione crocieristico-turistica e persino produttiva con il nuovo profilo di hub' energivori ma capaci al contempo di autosostenersi, attraverso gli investimenti per lo sviluppo e la creazione di comunità energetiche pressoché indipendenti. Il consumo è legato alla molteplicità delle attività, ma pensiamo anche a quanta energia si può produrre sfruttando le fonti rinnovabili () Per la nascita di vere comunità energetiche abbiamo però bisogno di maggiore chiarezza, del decreto attuativo al cui interno si chiariscono incentivi, regole e monitoraggio dei consumi. **#Assoporti** interviene all'Assemblea **#ALIS** e Stati Generali del **#Trasporto** e della **#Logistica@mims_gov@ALIS_italia#portsworkingforthefuture#iportinons** ifermano Leggi tutte le notizie e guarda i video tramite il link:<https://t.co/SALj321xTn> pic.twitter.com/LYsYWKYugV **Assoporti** (@**assoporti**) November 30, 2022

I porti si stanno modificando per tenere testa a questa trasformazione profonda del mercato. Vogliono esserne protagonisti, senza snaturarci, riscoprendoci come parte integrante della logistica, che significa seguire al meglio il cammino della merce in tutte le sue modalità racconta il numero uno dell'associazione che riunisce le sedi **AdSp** nazionali (.) Il Pnrr e i fondi complementari ci possono aiutare parecchio () ad esempio, l'ultimo miglio ferroviario in porto, che diventa un elemento strategico anche in chiave di sostenibilità. Un tema, quello dell'impatto ecologico e ambientale in primis sulle città che ospitano i principali scali nazionali, di pressante attualità. Dobbiamo dimostrare che i porti sono in grado di proseguire la loro crescita solo con regole di convivenza condivise concorda Giampieri. Che però davanti a sé e alla sua presidenza, punta un grande obiettivo: La ritrovata centralità dei porti italiani nel Mediterraneo ()questo vale anche per quelli più piccoli (..) che possono essere protagonisti nel cabotaggio a corto raggio. Non è un caso che dopo la stagione della delocalizzazione, ora stiamo ritornando le produzioni nell'area mediterranea. Questo crea per noi opportunità incredibili che dobbiamo assolutamente cogliere.

Messaggero Marittimo.it

13 Dicembre 2022 - Andrea Puccini

La nuova identità del porto italiano



ROMA - Una bella intervista a Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti, è stata pubblicata quest'oggi (12/12) sull'edizione mensile dell'inserto Affari & Economia de La Repubblica. Nella chiaccherata riportata nell'intervista a firma di Massimo Minella, Giampieri tiene a sottolineare innanzitutto la nuova "mission" del porto moderno che non rappresenta ormai più soltanto "la banchina in cui si carica e scarica la merce e su cui salgono e scendono i passeggeri". Gli scali del 2022 ormai incarnano una realtà complesse, con relative funzioni ben diverse e variegate. "Sono piattaforme logistiche che

<https://www.messaggeromarittimo.it/porto-moderno-giampieri-assoporti/> | 13 Dicembre 2022 - Andrea Puccini

Intervenire presto su Semplificazione

Occorre intervenire presto sul tema semplificazione. Lo chiede **Assoporti**, sottolineando l'urgenza della questione. Uno degli esempi che riguardano le AdSP quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali scrive l'Associazione dei Porti Italiani in una nota stampa, aggiungendo che su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoporti** ha più volte sottolineato. Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere ha aggiunto. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.



Assoporti è necessario intervenire presto su semplificazione

Uno dei capisaldi per velocizzare le procedure è quello di chiarire le funzioni tra enti che interagiscono nelle aree portuali Roma, 13 dicembre 2022 - Secondo l' Associazione dei Porti Italiani, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Uno degli esempi che riguardano le AdSP quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ricordiamo che l' obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoporti** ha più volte sottolineato.

'Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico, 'ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, 'anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l' importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.'

Redazione Seareporter.it

Sea Reporter

Assoporti è necessario intervenire presto su semplificazione



12/13/2022 19:55

-Redazione Seareporter.it

Uno dei capisaldi per velocizzare le procedure è quello di chiarire le funzioni tra enti che interagiscono nelle aree portuali Roma, 13 dicembre 2022 - Secondo l' Associazione dei Porti Italiani, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Uno degli esempi che riguardano le AdSP quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ricordiamo che l' obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come Assoporti ha più volte sottolineato. 'Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico, 'ha dichiarato il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, 'anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l' importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.'

L'appello di Assoport: Bisogna intervenire in modo veloce sulla semplificazione

Il presidente **Giampieri**: Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico. Roma Secondo l'Associazione dei Porti Italiani, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Uno degli esempi che riguardano le AdSP quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali, si legge nella nota stampa. Ma la semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoport** ha più volte sottolineato. Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico, ha dichiarato il Presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con PNRR e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.



Assoporti chiede di svincolare le Adsp dagli enti locali

Secondo **Assoporti**, l'Associazione delle Autorità di Sistema Portuali italiane, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Lo sottolinea una nota appena diffusa: Uno degli esempi che riguardano le AdSP quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali. La voglia di mani libere sembra essere però più trasversale: La semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come **Assoporti** ha più volte sottolineato continua la nota. Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico ha dichiarato il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con Pnrr e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle norme possano diventare ostacoli alle decisioni. Occorre semplificare anche nella riscrittura di norme precedenti assicurandosi di non appesantirle.

Shipping Italy Assoporti chiede di svincolare le Adsp dagli enti locali



12/13/2022 15:17

L'associazione di categoria invoca maggiore chiarezza sulla ripartizione di competenze e mani libere su appalti e dragaggi di Redazione SHIPPING ITALY 13 Dicembre 2022 Secondo Assoporti, l'Associazione delle Autorità di Sistema Portuali italiane, diventa sempre più urgente intervenire sul tema semplificazione. Lo sottolinea una nota appena diffusa: "Uno degli esempi che riguardano le AdSP quotidianamente è la norma sulla pianificazione portuale che è determinante per lo sviluppo delle aree portuali. Su questo tema occorre chiarire bene e ribadire senza indugi la ripartizione dei compiti tra enti territoriali e AdSP, sempre nel rispetto delle competenze di ciascuno, ma cercando di evitare che si possano creare pericolosi veti tra enti. Ricordiamo che l'obiettivo comune di tutti gli enti coinvolti è certamente quello di rendere le aree portuali competitive e garantire uno sviluppo che possa portare benefici ai territori circostanti sia in termini economici che occupazionali". La voglia di mani libere sembra essere però più trasversale: "La semplificazione è indispensabile anche su altri temi come il dragaggio e le procedure previste nel Codice degli Appalti, certamente mantenendo saldi i controlli ma rendendoli più fluidi, come Assoporti ha più volte sottolineato" continua la nota. "Chiediamo a gran voce un intervento complessivo e organico" ha dichiarato il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, "anche al fine di garantire la realizzazione delle opere finanziate con Pnrr e Fondo Complementare entro i termini previsti. Uno di questi interventi riguarda certamente la suddivisione chiara di tutte le competenze sulle aree portuali, per evitare rallentamenti che non ci possiamo permettere. Desideriamo sottolineare l'importanza della chiarezza normativa, indispensabile per evitare che le interpretazioni delle

Funivie, i sindacati inviano una lettera ai Ministeri: "La cassa integrazione scade a fine anno, a quando il passaggio dei lavoratori ad Autorità Portuale?"

Richiesto un incontro urgente. "Vergognoso l'atteggiamento del Ministero e dalla Regione forse non hanno capito che dal 2024 se nessuno subentra gli rimane in capo" Una lettera indirizzata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, al Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali Elvira Calderone, al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini e agli assessori regionali Andrea Benveduti e Augusto Sartori con al centro una richiesta urgente di incontro per Funivie. I sindacati, Cgil, Cisl e Uil, unitariamente hanno inviato la missiva visto che si sta avvicinando la scadenza del provvedimento della cassa integrazione straordinaria in favore dei lavoratori dell'infrastruttura ancora in forza all'azienda. Le organizzazioni sindacali focalizzano quindi l'attenzione sul passaggio del personale all'Autorità di Sistema Portuale, ente che è stato individuato come soggetto temporaneamente affidatario della gestione dell'impianto, chiedendo un incontro urgente per un intervento tempestivo finalizzato ad individuare le soluzioni più idonee a gestire la delicata situazione in cui versano i dipendenti. "E' vergognoso l'atteggiamento del Ministero che se ne sta fregando e dalla Regione forse non hanno capito che dal 2024 se nessuno subentra gli rimane in capo, quindi gli conviene fare qualcosa - dice Simone Turcotto, segretario Filt Cgil - Comunque dal primo di gennaio non c'è nessun problema, lo stipendio pieno glielo pagherà l'Autorità di Sistema Portuale". "Signorini aveva detto che se dopo il 15 non sarebbe successo nulla avrebbe preso l'Autorità Portuale i lavoratori di Funivie, chiediamo quindi se l'ente ha fatto tutti gli incartamenti e ci deve dare una risposta il Ministero, se non è così ci deve dire qualcosa Autorità Portuale. Che ci diano una risposta entro il 31, sennò i dipendenti sono tutti per strada" il commento del segretario della Fit Cisl Savona Danilo Causa.



Gruppi logistica e Comune Genova puntano ad aree ex Ilva

270mila mq inutilizzati, Bucci: "Addendum ad accordo programma" (ANSA) - GENOVA, 13 DIC - Msc Group, Ignazio Messina & C., Number 1 Logistic Group spa e Interglobo: sono le quattro aziende che hanno presentato una manifestazione di interesse al comune di Genova per creare un hub della logistica predittiva su 270mila mq di proprietà di Società per Cornigliano, oggi in diritto di superficie ad Acciaierie di Cornigliano ma inutilizzate. Le aziende sono intenzionate a collaborare con l'amministrazione per attuare l'operazione di assegnazione. Il progetto è stato presentato oggi a palazzo Tursi alla presenza del sindaco di Genova Marco Bucci, del consigliere comunale delegato ai nuovi insediamenti aziendali Davide Falteri, del presidente dell'Autorità portuale **Paolo Emilio Signorini** e del vicepresidente di Società per Cornigliano Santiago Vacca e Arnaldo Rampini, di Number 1, gruppo logistico di Barilla e una delle aziende interessate. "Nessuno vuole mettere in discussione l'acciaio di Cornigliano anzi vorremmo che ci fosse un'azienda che lavora il triplo - ha detto il sindaco Marco Bucci - se ci sono delle aree dove io da cinque anni e mezzo non vedo neanche una persona è nostro dovere di amministratori fare in modo che siano messe a frutto". Le aree però sono regolate dall'accordo per Cornigliano del 2015 che destina quegli spazi alla filiera dell'acciaio. "L'accordo di programma è stato qualcosa di fondamentale per il territorio - aggiunge Bucci - e noi non abbiamo intenzione di toccarlo, la strada probabilmente sarà quella di fare un addendum all'accordo stesso. Devo dire che i primi che non hanno rispettato l'accordo di programma sono stati i vertici dell'azienda che, in base a quell'accordo oggi dovrebbe occupare 1200 persone e invece ne occupa 950 di cui molti in cassa integrazione". Il polo logistico predittivo sarebbe organizzato in base ai criteri dell'interconnessione e dell'innovazione tecnologica. "La manifestazione di interesse è aperta - aggiunge il consigliere delegato Falteri, che è anche imprenditore nel settore logistico - si potranno aggiungere altre aziende, sicuramente il progetto presentato è innovativo, porterà occupazione qualificata e potrà contare su un'area fortemente infrastrutturata grazie alla vicinanza di ferrovie, porto e aeroporto". (ANSA).



Hub logistico nelle aree ex Ilva, la proposta dei privati piace a Tursi, sindacati e associazioni

270.000 metri quadrati sono inutilizzati da almeno cinque anni, Bucci propone un addendum all'accordo di programma: «L'acciaio a Genova non è in discussione» Sono quattro le aziende che hanno presentato al Comune di Genova una manifestazione di interesse per l'assegnazione di 270.000 metri quadrati (su circa 1,2 milioni) di proprietà di Società per Cornigliano spa, oggi oggetto di diritto di superficie alla società Acciaierie d'Italia spa come subconcessionaria di Ilva in amministrazione straordinaria (dal 2049 le aree diventeranno di proprietà della Regione Liguria): Msc Group, Ignazio Messina & C. spa, Number 1 Logistics group spa e Interglobo per la creazione di un hub logistico di rilevanza nazionale. La stima è di oltre 400 nuovi posti di lavoro. Un modo per ricominciare a parlare di aree non usate da almeno cinque anni, ricorda il sindaco di Genova Marco Bucci, che mette i puntini sulle i: «Non è in discussione l'acciaio a Cornigliano, anzi. Riteniamo l'accordo di programma fondamentale per il futuro e vogliamo mantenerlo con un addendum. Se ci sono aree dove da cinque anni e mezzo nessuno ci cammina, allora abbiamo l'obbligo morale a fare sì che diano economia alla nostra città». Del resto il primo soggetto a non mantenere l'accordo è stata proprio l'ex Ilva: «L'azienda invece che occupare 2200 persone ne occupa 950 con gran parte di esse in cassa integrazione. Per cui intendiamo intraprendere una nuova strada, più giusta e intelligente, ponendo le basi per i prossimi 20 anni con il nuovo piano regolatore portuale». Il problema è che da sempre l'ex Ilva ha sempre detto no a una riduzione delle aree in concessione. Il Comune ha perciò deciso di rompere gli indugi e cominciare a veicolare una proposta concreta per andare a contrattare sia col ministero dello Sviluppo economico sia con Ilva in as stessa. «L'obiettivo spiega il consigliere delegato ai nuovi insediamenti aziendali del Comune di Genova Davide Falteri è costruire uno dei primi magazzini di logistica predittiva a livello mondiale. Le indagini fatte dalle aziende sull'area da Cornigliano a Bolzaneto non avevano avuto esito perché occorre in contemporanea l'intermodalità e lo sbocco sul mare. Si tratta di un nuovo modo di pensare la logistica e uno stimolo per la compenetrazione della città nel porto. Il connubio tra digitale e logistica è un'opportunità trainante per il nostro Paese, fornisce anche un'occupazione qualificata». Paolo Emilio Signorini sottolinea l'importanza di dare una destinazione chiara e strategica delle aree: «Con il nuovo piano regolatore portuale stiamo cercando di capire che destinazione dare agli spazi in città. Le aree portuali sono appetibilissime, dall'altro lato abbiamo un problema di valorizzare alcune aree della città. Occorre considerare che è una ruota che non ritorna più per altri 20 anni. Perderemmo un'opportunità. Nel piano regolatore abbiamo individuato alcune aree che sono di interesse per la città: il Waterfront di Levante, Ponte Parodi e la Lanterna, mentre aree non portuali come appunto

BizJournal Liguria

Hub logistico nelle aree ex Ilva, la proposta dei privati piace a Tursi, sindacati e associazioni



12/13/2022 15:52

-Emanuela Mottari

270.000 metri quadrati sono inutilizzati da almeno cinque anni. Bucci propone un addendum all'accordo di programma: «L'acciaio a Genova non è in discussione» Sono quattro le aziende che hanno presentato al Comune di Genova una manifestazione di interesse per l'assegnazione di 270.000 metri quadrati (su circa 1,2 milioni) di proprietà di Società per Cornigliano spa, oggi oggetto di diritto di superficie alla società Acciaierie d'Italia spa come subconcessionaria di Ilva in amministrazione straordinaria (dal 2049 le aree diventeranno di proprietà della Regione Liguria): Msc Group, Ignazio Messina & C. spa, Number 1 Logistics group spa e Interglobo per la creazione di un hub logistico di rilevanza nazionale. La stima è di oltre 400 nuovi posti di lavoro. Un modo per ricominciare a parlare di aree non usate da almeno cinque anni, ricorda il sindaco di Genova Marco Bucci, che mette i puntini sulle i: «Non è in discussione l'acciaio a Cornigliano, anzi. Riteniamo l'accordo di programma fondamentale per il futuro e vogliamo mantenerlo con un addendum. Se ci sono aree dove da cinque anni e mezzo nessuno ci cammina, allora abbiamo l'obbligo morale a fare sì che diano economia alla nostra città». Del resto il primo soggetto a non mantenere l'accordo è stata proprio l'ex Ilva: «L'azienda invece che occupare 2200 persone ne occupa 950 con gran parte di esse in cassa integrazione. Per cui intendiamo intraprendere una nuova strada, più giusta e intelligente, ponendo le basi per i prossimi 20 anni con il nuovo piano regolatore portuale». Il problema è che da sempre l'ex Ilva ha sempre detto no a una riduzione delle aree in concessione. Il Comune ha perciò deciso di rompere gli indugi e cominciare a veicolare una proposta concreta per andare a contrattare sia col ministero dello Sviluppo economico sia con Ilva in as stessa. «L'obiettivo spiega il consigliere delegato ai nuovi insediamenti aziendali del Comune di Genova Davide Falteri è costruire uno dei primi magazzini di logistica predittiva a livello mondiale. Le indagini fatte dalle aziende sull'area da Cornigliano a Bolzaneto non avevano avuto esito perché occorre in contemporanea l'intermodalità e lo sbocco sul mare. Si tratta di un nuovo modo di pensare la logistica e uno stimolo per la compenetrazione della città nel porto. Il connubio tra digitale e logistica è un'opportunità trainante per il nostro Paese, fornisce anche un'occupazione qualificata». Paolo Emilio Signorini sottolinea l'importanza di dare una destinazione chiara e strategica delle aree: «Con il nuovo piano regolatore portuale stiamo cercando di capire che destinazione dare agli spazi in città. Le aree portuali sono appetibilissime, dall'altro lato abbiamo un problema di valorizzare alcune aree della città. Occorre considerare che è una ruota che non ritorna più per altri 20 anni. Perderemmo un'opportunità. Nel piano regolatore abbiamo individuato alcune aree che sono di interesse per la città: il Waterfront di Levante, Ponte Parodi e la Lanterna, mentre aree non portuali come appunto

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

quelle ex ilva sono invece interessanti per il porto». Tra gli interessati c'è anche Number 1 che si occupa di logistica per un big come Barilla, per esempio: «Il progetto nasce dal bisogno commenta Arnaldo Rampini bisogno di raccordare i punti in modo rapido, di avvicinare le merci a dove sono destinate. Il bisogno è arricchito dalla necessità di ecologia, logistica green e riduzione mezzi. Oggi in Italia i flussi Nord-Sud sono sbilanciati rispetto a Sud-Nord. I nostri automezzi tornano vuoti. Occorre dunque un raccordo sostenibile che comprenda treno, gomma, mare e aeroporto. Il sindaco ci ha chiesto di creare un hub con solo mezzi elettrici all'interno, ma anche strutture che prevedano accoglienza e scuole». La proposta viene accolta con interesse sia dalla Società per Cornigliano (parole del vicepresidente Santiago Vacca, che ha sottolineato come anche i lavori di bonifica siano a stadio avanzato), sia dai sindacati (ha parlato a nome di tutti Roberto Gulli di Ultrasporti Liguria), sia dalle associazioni come Assagenti e Spediporto , che vedrebbe così una nascita importante sul progetto di green logistic valley). La macroarea sarebbe stata individuata, Bucci ha lasciato intendere anche la possibilità di una collaborazione con Ansaldo Energia per l'utilizzo della banchina dello stabilimento, ma anche che anche altri soggetti si erano fatti avanti, non in modo così ufficiale, con lo stesso scopo. «Anche l'amministrazione sarebbe interessata fa sapere Bucci a un'area vicina al futuro depuratore per realizzare il dissalatore». LASCIA UNA RISPOSTA.

Torre piloti, lavori in corso nella nuova sede

La struttura, realizzata in base al progetto donato dallo Studio Piano al porto e alla città, sorgerà su un' isola artificiale posizionata nello specchio acqueo antistante il padiglione Jean Nouvelle della Fiera del Mare. Sulla banchina saranno realizzati anche due blocchi sopraelevati destinati ad uffici, alloggi e locali tecnici. Saranno inoltre realizzate le opere a mare a protezione della nuova struttura. "Presto Genova ritroverà la sua Torre Piloti a quasi dieci anni di distanza da una tragedia, che ha segnato in modo indelebile la nostra città", conclude il sindaco Bucci.



Genova Today

Torre piloti, lavori in corso nella nuova sede



12/13/2022 11:22

La struttura, realizzata in base al progetto donato dallo Studio Piano al porto e alla città, sorgerà su un' isola artificiale posizionata nello specchio acqueo antistante il padiglione Jean Nouvelle della Fiera del Mare. Sulla banchina saranno realizzati anche due blocchi sopraelevati destinati ad uffici, alloggi e locali tecnici. Saranno inoltre realizzate le opere a mare a protezione della nuova struttura. "Presto Genova ritroverà la sua Torre Piloti a quasi dieci anni di distanza da una tragedia, che ha segnato in modo indelebile la nostra città", conclude il sindaco Bucci.

Informare

Genova, Voltri

Presentata una manifestazione di interesse al Comune di Genova

MSC, Ignazio Messina, Number1 e Interglobo hanno presentato al Comune di Genova una manifestazione di interesse per l'assegnazione di 270.000 metri quadri di proprietà di Società per Cornigliano, oggi oggetto di diritto di superficie alla società Acciaierie d'Italia. Si tratta di una porzione di zona oggi non pienamente utilizzata della superficie complessiva di circa 1.200.000 metri quadri delle aree ex Ilva. L'obiettivo delle quattro aziende è la creazione di un hub logistico di rilevanza nazionale, con la creazione di oltre 400 nuovi posti di lavoro e una significativa ricaduta sociale e produttiva, un aumento dell'offerta di servizi con opere infrastrutturali che valorizzino le aree. Il consigliere comunale delegato ai nuovi Insediamenti aziendali, Davide Falteri, ha spiegato che «si tratta di una manifestazione di interesse aperta e che quindi potrà vedere altre aziende aggiungersi. La manifestazione di interesse - ha precisato - è un impegno scritto su nuove assunzioni per lo sviluppo di un hub di logistica predittiva, come ci chiede la logica del futuro. Le aree ex Ilva, fortemente infrastrutturate e servite dalla vicinanza dei collegamenti via mare, ferro e aria, sono a oggi sottoutilizzate, con una densità occupazionale molto ridotta: con il nuovo hub, in una porzione di aree inutilizzate e che non interferirebbero con l'attività delle acciaierie, si avrebbe un effetto moltiplicatore sull'occupazione di almeno cinque volte sulla densità lavorativa dell'area in oggetto». «Le aree ex Ilva - ha sottolineato il sindaco di Genova, Marco Bucci - sono un bene imprescindibile per Genova e il suo sviluppo: porzioni di territorio strategiche per la crescita della città. Lasciare inutilizzate ampie porzioni dell'area di Cornigliano è un errore che non possiamo sopportare oltre. Lo dico pensando innanzitutto alle occasioni di lavoro che si perdono, alla possibilità di costruire ricchezza là dove oggi non abbiamo altro che spazi deserti. L'impegno dell'amministrazione comunale, ormai da oltre cinque anni, è quella di attrarre aziende a Genova: a fronte delle tante richieste e del forte interesse che c'è nell'investire su casa nostra, dobbiamo poter fornire gli spazi adeguati». «Nel 2023 - ha ricordato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini - affronteremo scelte strategiche legate al nuovo Piano Regolatore Portuale che decideranno le sorti di Genova e del porto per i prossimi 30 anni. Insieme a Comune e Regione ci troviamo di fronte a una sfida: raggiungere il duplice obiettivo di valorizzare le aree portuali di maggiore interesse per la città e al contempo destinare aree oggi esterne al porto ad attività logistiche ad alto valore tecnologico e occupazionale naturalmente interconnesse con quelle portuali. Se negli anni passati non si è riuscito a dare una destinazione chiara, strategica e industriale alle aree ex Ilva, oggi questa è un'occasione che non si può mancare».



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Quattro importanti aziende interessate alle aree ex Ilva

GENOVA Msc Group, Ignazio Messina & C. spa, Number 1 Logistics group spa e Interglobo hanno presentato la manifestazione di interesse al Comune di Genova per l'assegnazione di 270.000 metri quadri di proprietà di Società per Cornigliano spa, oggi oggetto di diritto di superficie alla società Acciaierie d'Italia spa. La destinazione finale sarebbe la creazione di un hub logistico con oltre 400 nuovi posti di lavoro, nonché una significativa ricaduta sociale e produttiva, unita a una rivalorizzazione delle aree. Le quattro aziende, leader a livello nazionale e internazionale del settore trasporto, logistica & shipping hanno manifestato la propria volontà di intenti a insediare attività produttive legate alla logistica in una porzione di zona oggi non pienamente utilizzata. La porzione di area infatti fa parte di quella superficie complessiva di circa 1.200.000 metri quadri delle aree ex Ilva, con il disegno strategico di realizzare un hub di logistica predittiva che consenta a Genova di essere al passo con gli sviluppi degli altri porti mondiali. Le aree ex Ilva sono un bene imprescindibile per Genova e il suo sviluppo: porzioni di territorio strategiche per la crescita della città dice il sindaco Marco Bucci. Lasciare inutilizzate ampie porzioni dell'area di Cornigliano è un errore che non possiamo sopportare oltre. Lo dico pensando innanzitutto alle occasioni di lavoro che si perdono, alla possibilità di costruire ricchezza là dove oggi non abbiamo altro che spazi deserti. L'impegno dell'amministrazione comunale, ormai da oltre cinque anni, è quella di attrarre aziende a Genova: a fronte delle tante richieste e del forte interesse che c'è nell'investire su casa nostra, dobbiamo poter fornire gli spazi adeguati. Nel 2023 affronteremo scelte strategiche legate al nuovo Piano Regolatore Portuale che decideranno le sorti di Genova e del porto per i prossimi 30 anni dice Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale. Insieme a Comune e Regione -aggiunge- ci troviamo di fronte a una sfida: raggiungere il duplice obiettivo di valorizzare le aree portuali di maggiore interesse per la città e al contempo destinare aree oggi esterne al porto ad attività logistiche ad alto valore tecnologico e occupazionale naturalmente interconnesse con quelle portuali. Se negli anni passati non si è riuscito a dare una destinazione chiara, strategica e industriale alle aree ex Ilva, oggi questa è un'occasione che non si può mancare.

Messaggero Marittimo.it

13 Dicembre 2022 - Redazione

Quattro importanti aziende interessate alle aree ex Ilva



GENOVA - Msc Group, Ignazio Messina & C. spa, Number 1 Logistics group spa e Interglobo hanno presentato la manifestazione di interesse al Comune di Genova per l'assegnazione di 270.000 metri quadri di proprietà di Società per Cornigliano spa, oggi oggetto di diritto di superficie alla società

<https://www.messaggeromarittimo.it/quattro-importanti-aziende-interessate-alle-aree-ex-ilva/> | 13 Dicembre 2022 - Redazione

Genova, in consiglio il pubblico espone lo striscione 'No Gronda'

I comitati contrari manifestano contrarietà all'opera. Dopo pochi minuti il bandone è stato fatto rimuovere di Andrea Popolano GENOVA - La questione della Gronda arriva anche in consiglio comunale a Genova. Durante la seduta dal pubblico è stato esposto uno striscione con la scritta "No Gronda" da parte dei comitati anti-gronda del Ponente e della Valpolcevara. Immediatamente il presidente del consiglio Carmelo Cassibba ha chiesto che lo striscione venisse rimosso. Per pochi minuti la seduta è stata sospesa, il tempo necessario per far rimuovere lo striscione e proseguire con i lavori in programma. In questi giorni il tema della Gronda è tornato al centro dell'opinione pubblica dopo uno scambio di vedute tra la deputata ligure Raffaella Paita e il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi sui possibili extra-costi dell'opera che potrebbe essere di 2 miliardi. Lo stesso Rixi a fine novembre ha parlato del lotto '0' dei lavori pronto a partire e in attesa dell'espressione del Consiglio superiore dei lavori pubblici per avviare il lotto '1'. Il 4 dicembre scorso è stato siglato il Protocollo d'intesa della Gronda di Genova tra ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Liguria, Città Metropolitana di Genova, **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale e Autostrade per l'Italia. Questione degli extra costi che accende opinioni politiche diverse. Il progetto della Gronda prevede la realizzazione di 65 km di nuovi tracciati autostradali per allacciarsi agli svincoli che delimitano l'area cittadina (Genova Est, Genova Ovest, Bolzaneto), per connettersi con la direttrice dell'A26 a Voltri e quindi ricongiungersi con l'A10 in località Vesima. Il nuovo **sistema** viario si sviluppa quasi interamente in sotterraneo e prevede la realizzazione di 23 gallerie, per un totale di circa 50 chilometri (l'81% dell'intero tracciato) con sezioni variabili fino ai 500 metri quadri dei cameroni di interconnessione tra gli assi autostradali. Le opere all'aperto comprendono la realizzazione di 13 nuovi viadotti e l'ampliamento di 11 viadotti esistenti. ARTICOLI CORRELATI Venerdì 09 Dicembre 2022 Leggo sulle pagine del Secolo XIX la polemica del vice ministro Edoardo Rixi contro l'onorevole Raffaella Paita che si è "permessa" di sollevare il tema degli extra-costi imprevedibili della Gronda che non si sa ad oggi come affrontare. Il tema è uscito fuori lunedì scorso 5 dicembre durante "Terra Domenica 04 Dicembre 2022 Terzo Valico all'82%, per la Gronda firmato un impegno tra enti.



PrimoCanale.it

Genova, in consiglio il pubblico espone lo striscione 'No Gronda'



12/13/2022 16:03

- Andrea Popolano

I comitati contrari manifestano contrarietà all'opera. Dopo pochi minuti il bandone è stato fatto rimuovere di Andrea Popolano GENOVA - La questione della Gronda arriva anche in consiglio comunale a Genova. Durante la seduta dal pubblico è stato esposto uno striscione con la scritta "No Gronda" da parte dei comitati anti-gronda del Ponente e della Valpolcevara. Immediatamente il presidente del consiglio Carmelo Cassibba ha chiesto che lo striscione venisse rimosso. Per pochi minuti la seduta è stata sospesa, il tempo necessario per far rimuovere lo striscione e proseguire con i lavori in programma. In questi giorni il tema della Gronda è tornato al centro dell'opinione pubblica dopo uno scambio di vedute tra la deputata ligure Raffaella Paita e il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi sui possibili extra-costi dell'opera che potrebbe essere di 2 miliardi. Lo stesso Rixi a fine novembre ha parlato del lotto '0' dei lavori pronto a partire e in attesa dell'espressione del Consiglio superiore dei lavori pubblici per avviare il lotto '1'. Il 4 dicembre scorso è stato siglato il Protocollo d'intesa della Gronda di Genova tra ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Liguria, Città Metropolitana di Genova, **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale e Autostrade per l'Italia. Questione degli extra costi che accende opinioni politiche diverse. Il progetto della Gronda prevede la realizzazione di 65 km di nuovi tracciati autostradali per allacciarsi agli svincoli che delimitano l'area cittadina (Genova Est, Genova Ovest, Bolzaneto), per connettersi con la direttrice dell'A26 a Voltri e quindi ricongiungersi con l'A10 in località Vesima. Il nuovo **sistema** viario si sviluppa quasi interamente in sotterraneo e prevede la realizzazione di 23 gallerie, per un totale di circa 50 chilometri (l'81% dell'intero tracciato) con sezioni variabili fino ai 500 metri quadri dei cameroni di interconnessione tra gli assi autostradali. Le opere all'aperto comprendono la realizzazione di 13 nuovi viadotti e l'ampliamento di 11 viadotti esistenti. ARTICOLI CORRELATI Venerdì 09 Dicembre 2022 Leggo sulle pagine del Secolo XIX la polemica del vice ministro Edoardo Rixi contro l'onorevole Raffaella Paita che si è "permessa" di sollevare il tema degli extra-costi imprevedibili della Gronda che non si sa ad oggi come affrontare. Il tema è uscito fuori lunedì scorso 5 dicembre durante "Terra Domenica 04 Dicembre 2022 Terzo Valico all'82%, per la Gronda firmato un impegno tra enti.

Logistica nelle aree ex Ilva inutilizzate: ecco l' idea di Bucci

GENOVA - Il comune di Genova ha fatto la prima mossa per sbloccare la situazione delle aree Ex Ilva , inutilizzate da molti anni, e ha raccolto le dichiarazioni di interesse di quattro aziende - Msc Group, Ignazio Messina & C. spa, Number 1 Lostics group spa e Interglobo - nel settore della logistica predittiva, shipping e trasporto, per l' assegnazione di circa 270mila metri quadrati di quell' area - in tutto sono 1 milione e 200mila -, uno snodo fondamentale per la logistica. Ora la palla passa al Ministero dello Sviluppo Economico e alla concessionaria ArcelorMittal: " Intanto bisogna riaprire l' accordo di programma e capire come ragionare con la società concessionaria - dichiara Davide Falteri , consigliere delegato ai nuovi Insediamenti Aziendali del Comune di Genova -, per vedere comunque, nel rispetto di reciproci interessi, di trovare una soluzione che faccia contenti entrambi. Se ci saranno queste condizioni sicuramente si potrà dar seguito alle promesse fatte che sono state sottoscritte con un impegno occupazionale dichiarato e firmato".

Accordo di programma che per il sindaco Bucci è stato rotto proprio da ArcelorMittal, che in quell' area avrebbe dovuto dare lavoro a 2.200 dipendenti mentre attualmente sono 950 di cui molti in cassa integrazione. Il sindaco vorrebbe proporre un addendum all' accordo , salvaguardando il settore dell' acciaio che ritiene fondamentale per Genova, e concedere le aree a queste aziende, che creerebbero 400 nuovi posti di lavoro : " Ogni metro quadrato del porto deve avere una ricaduta economica e occupazionale per la città - afferma -. Questo è ciò che vogliamo e intendiamo rimboccarci le maniche per lavorare". Secondo il sindaco c' è bisogno di "modernizzazione e digitalizzazione, tutto quello che rende una fabbrica efficiente. Quindi nel volere rendere Cornigliano efficiente dobbiamo fare in modo che le aree che non servono siano utilizzate per altre esigenze della città ". Logistica predittiva che consiste appunto nel " prevedere attraverso l' intelligenza artificiale quelli che sono i fabbisogni di produzione , quindi i sistemi di IA comunicano con i magazzini che a loro volta comunicano con la produzione e fanno sì che l' approvvigionamento delle merci sia puntuale" spiega ancora Falteri, che aggiunge: "Gli hub logistici oggi si avvicinano sempre più alle città e devono essere sempre più tecnologici, servono però gli spazi giusti. Il nostro porto è uno dei più importanti del mediterraneo ed è ben collegato, quindi queste aree sono importanti . Abbiamo la fortuna di avere il digitale nella nostra città, oggi avere il cavo dati che arriva a Genova e le società di switch dati rendono competitive le aziende che lavorano nel digitale e nel cloud, che innestano la loro base a Genova, guarda caso proprio dietro il porto. Ci sono le condizioni per far bene". La società che detiene il diritto di superficie dell' area fino al 2049 e che l' ha data in concessione ad ex Ilva è Società per Cornigliano , il cui vice presidente Santiago Vacca spiega che "ci sono molte aree non utilizzate, ad oggi noi non possiamo disporne perché



PrimoCanale.it

Logistica nelle aree ex Ilva inutilizzate: ecco l' idea di Bucci



12/13/2022 16:03

GENOVA - Il comune di Genova ha fatto la prima mossa per sbloccare la situazione delle aree Ex Ilva , inutilizzate da molti anni, e ha raccolto le dichiarazioni di interesse di quattro aziende - Msc Group, Ignazio Messina & C. spa, Number 1 Lostics group spa e Interglobo - nel settore della logistica predittiva, shipping e trasporto, per l' assegnazione di circa 270mila metri quadrati di quell' area - in tutto sono 1 milione e 200mila -, uno snodo fondamentale per la logistica. Ora la palla passa al Ministero dello Sviluppo Economico e alla concessionaria ArcelorMittal: " Intanto bisogna riaprire l' accordo di programma e capire come ragionare con la società concessionaria - dichiara Davide Falteri , consigliere delegato ai nuovi Insediamenti Aziendali del Comune di Genova -, per vedere comunque, nel rispetto di reciproci interessi, di trovare una soluzione che faccia contenti entrambi. Se ci saranno queste condizioni sicuramente si potrà dar seguito alle promesse fatte che sono state sottoscritte con un impegno occupazionale dichiarato e firmato".

Accordo di programma che per il sindaco Bucci è stato rotto proprio da ArcelorMittal, che in quell' area avrebbe dovuto dare lavoro a 2.200 dipendenti mentre attualmente sono 950 di cui molti in cassa integrazione. Il sindaco vorrebbe proporre un addendum all' accordo , salvaguardando il settore dell' acciaio che ritiene fondamentale per Genova, e concedere le aree a queste aziende, che creerebbero 400 nuovi posti di lavoro : " Ogni metro quadrato del porto deve avere una ricaduta economica e occupazionale per la città - afferma -. Questo è ciò che vogliamo e intendiamo rimboccarci le maniche per lavorare". Secondo il sindaco c' è bisogno di "modernizzazione e digitalizzazione, tutto quello che rende una fabbrica efficiente. Quindi nel volere rendere Cornigliano efficiente dobbiamo fare in modo che le aree che non servono siano utilizzate per altre esigenze della città ". Logistica predittiva che consiste appunto nel " prevedere attraverso l' intelligenza artificiale quelli che sono i fabbisogni di produzione , quindi i sistemi di IA comunicano con i magazzini che a loro volta comunicano con la produzione e fanno sì che l' approvvigionamento delle merci sia puntuale" spiega ancora Falteri, che aggiunge: "Gli hub logistici oggi si avvicinano sempre più alle città e devono essere sempre più tecnologici, servono però gli spazi giusti. Il nostro porto è uno dei più importanti del mediterraneo ed è ben collegato, quindi queste aree sono importanti . Abbiamo la fortuna di avere il digitale nella nostra città, oggi avere il cavo dati che arriva a Genova e le società di switch dati rendono competitive le aziende che lavorano nel digitale e nel cloud, che innestano la loro base a Genova, guarda caso proprio dietro il porto. Ci sono le condizioni per far bene". La società che detiene il diritto di superficie dell' area fino al 2049 e che l' ha data in concessione ad ex Ilva è Società per Cornigliano , il cui vice presidente Santiago Vacca spiega che "ci sono molte aree non utilizzate, ad oggi noi non possiamo disporne perché

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

sono concesionate a una società che l' ha sub concesionata ad altre società". Secondo Vacca " l' area sarebbe votata all' acciaio, ci sono ampie zone non utilizzate . Com' è noto l' interesse strategico di quest' area per l' acciaio italiano è quello di essere uno sbocco a mare per la logistica per le navi". " Nel 2023 affronteremo scelte strategiche legate al nuovo Piano Regolatore **Portuale** che decideranno le sorti di Genova e del Porto per i prossimi 30 anni - dice Paolo Emilio Signorini , presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale - Insieme a Comune e Regione ci troviamo di fronte a una sfida: raggiungere il duplice obiettivo di valorizzare le aree portuali di maggiore interesse per la città e al contempo destinare aree oggi esterne al porto ad attività logistiche ad alto valore tecnologico e occupazionale naturalmente interconnesse con quelle portuali. Se negli anni passati non si è riuscito a dare una destinazione chiara, strategica e industriale alle aree ex Ilva , oggi questa è un' occasione che non si può mancare". "Si continua a parlare di aree ex Ilva e dell' interesse da parte di quattro aziende della logistica per 400 posti di lavoro . Non sentiamo invece nessuna parola, e questo ci dispiace e preoccupa sull' importanza strategica della siderurgia per il nostro paese che ha scarse materie prime e che non può permettersi di perdere la siderurgia . Forse non tutti considerano che ciò significherebbe cancellare intere filiere industriali perché andrebbero fuori mercato", spiega Christian Venzano, segretario generale Fim Cisl Liguria. "Continuiamo quindi a chiedere il rilancio della siderurgia con un piano industriale che valorizzi le opportunità e lo sviluppo - continua Venzano -, solo dopo questo si può parlare di insediamenti negli spazi liberi, qui invece si invertono le priorità strategiche. Siamo quindi sempre pronti a confrontarci su ciò che serve per garantire un lavoro di qualità creando assunzioni, ma vanno considerate tutte le priorità del caso".

Ex Ilva, il comune fa la prima mossa: presentate dichiarazioni d' interesse di quattro colossi della logistica

L' area interessata è di 270mila metri quadri, sul totale di 1 milione e 200mila di Riccardo Olivieri GENOVA - Il comune di Genova ha fatto la prima mossa per sbloccare la situazione delle aree Ex Ilva , inutilizzate da molti anni, e ha raccolto le dichiarazioni di interesse di quattro aziende - Msc Group, Ignazio Messina & C. spa, Number 1 Logistics group spa e Interglobo - nel settore della logistica predittiva, shipping e trasporto, per l' assegnazione di circa 270mila metri quadrati di quell' area - in tutto sono 1 milione e 200mila -, uno snodo fondamentale per la logistica. Ora la palla passa al Ministero dello Sviluppo Economico e alla concessionaria ArcelorMittal: " Intanto bisogna riaprire l' accordo di programma e capire come ragionare con la società concessionaria - dichiara Davide Falteri , consigliere delegato ai nuovi Insediamenti Aziendali del Comune di Genova -, per vedere comunque, nel rispetto di reciproci interessi, di trovare una soluzione che faccia contenti entrambi. Se ci saranno queste condizioni sicuramente si potrà dar seguito alle promesse fatte che sono state sottoscritte con un impegno occupazionale dichiarato e firmato". Accordo di programma che per il sindaco Bucci è stato rotto proprio da ArcelorMittal, che in quell' area avrebbe dovuto dare lavoro a 2.200 dipendenti mentre attualmente sono 950 di cui molti in cassa integrazione. Il sindaco vorrebbe proporre un addendum all' accordo , salvaguardando il settore dell' acciaio che ritiene fondamentale per Genova, e concedere le aree a queste aziende, che creerebbero 400 nuovi posti di lavoro Ogni metro quadrato del porto deve avere una ricaduta economica e occupazionale per la città - afferma -. Questo è ciò che vogliamo e intendiamo rimbobocarci le maniche per lavorare". Secondo il sindaco c' è bisogno di "modernizzazione e digitalizzazione, tutto quello che rende una fabbrica efficiente. Quindi nel volere rendere Cornigliano efficiente dobbiamo fare in modo che le aree che non servono siano utilizzate per altre esigenze della città Logistica predittiva che consiste appunto nel " prevedere attraverso l' intelligenza artificiale quelli che sono i fabbisogni di produzione , quindi i sistemi di IA comunicano con i magazzini che a loro volta comunicano con la produzione e fanno sì che l' approvvigionamento delle merci sia puntuale" spiega ancora Falteri, che aggiunge: "Gli hub logistici oggi si avvicinano sempre più alle città e devono essere sempre più tecnologici, servono però gli spazi giusti. Il nostro porto è uno dei più importanti del mediterraneo ed è ben collegato, quindi queste aree sono importanti . Abbiamo la fortuna di avere il digitale nella nostra città, oggi avere il cavo dati che arriva a Genova e le società di switch dati rendono competitive le aziende che lavorano nel digitale e nel cloud, che innestano la loro base a Genova, guarda caso proprio dietro il porto. Ci sono le condizioni per far bene". Società per Cornigliano , il cui vice presidente Santiago Vacca spiega che "ci sono molte aree non utilizzate, ad oggi noi non possiamo disporre perché sono concessionate



Ex Ilva, il comune fa la prima mossa: presentate dichiarazioni d' interesse di quattro colossi della logistica



12/13/2022 16:10

- Riccardo Olivieri

L' area interessata è di 270mila metri quadri, sul totale di 1 milione e 200mila di Riccardo Olivieri GENOVA - Il comune di Genova ha fatto la prima mossa per sbloccare la situazione delle aree Ex Ilva , inutilizzate da molti anni, e ha raccolto le dichiarazioni di interesse di quattro aziende - Msc Group, Ignazio Messina & C. spa, Number 1 Logistics group spa e Interglobo - nel settore della logistica predittiva, shipping e trasporto, per l' assegnazione di circa 270mila metri quadrati di quell' area - in tutto sono 1 milione e 200mila -, uno snodo fondamentale per la logistica. Ora la palla passa al Ministero dello Sviluppo Economico e alla concessionaria ArcelorMittal: " Intanto bisogna riaprire l' accordo di programma e capire come ragionare con la società concessionaria - dichiara Davide Falteri , consigliere delegato ai nuovi Insediamenti Aziendali del Comune di Genova -, per vedere comunque, nel rispetto di reciproci interessi, di trovare una soluzione che faccia contenti entrambi. Se ci saranno queste condizioni sicuramente si potrà dar seguito alle promesse fatte che sono state sottoscritte con un impegno occupazionale dichiarato e firmato". Accordo di programma che per il sindaco Bucci è stato rotto proprio da ArcelorMittal, che in quell' area avrebbe dovuto dare lavoro a 2.200 dipendenti mentre attualmente sono 950 di cui molti in cassa integrazione. Il sindaco

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

a una società che l' ha sub concessionata ad altre società". Secondo Vacca " l' area sarebbe votata all' acciaio, ci sono ampie zone non utilizzate . Com' è noto l' interesse strategico di quest' area per l' acciaio italiano è quello di essere uno sbocco a mare per la logistica per le navi". Nel 2023 affronteremo scelte strategiche legate al nuovo Piano Regolatore Portuale che decideranno le sorti di Genova e del Porto per i prossimi 30 anni - dice Paolo Emilio Signorini , presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale - Insieme a Comune e Regione ci troviamo di fronte a una sfida: raggiungere il duplice obiettivo di valorizzare le aree portuali di maggiore interesse per la città e al contempo destinare aree oggi esterne al porto ad attività logistiche ad alto valore tecnologico e occupazionale naturalmente interconnesse con quelle portuali. Se negli anni passati non si è riuscito a dare una destinazione chiara, strategica e industriale alle aree ex Ilva oggi questa è un' occasione che non si può mancare"

Ship Mag

Genova, Voltri

Scommessa logistica sulle aree inutilizzate ex Ilva di Cornigliano: quattro aziende pronte a investire

La Msc di Gianluigi Aponte, Ignazio Messina &C., Number 1 Logistic Group e Interglobo: chiedono 270 mila mq per insediare attività con 400 addetti diretti. Attualmente Acciaierie d'Italia occupa un'area pregiata sulmare di 1,2 milioni di mq con soli 950 addetti, molti dei quali in cassa integrazione Genova L'onnipresente Msc di Gianluigi Aponte. E poi Ignazio Messina &C., Number 1 Logistic Group e Interglobo. Sono le quattro aziende che hanno presentato una manifestazione di interesse al comune di Genova per creare un hub della logistica predittiva su 270mila mq, dei 1,2 milioni di mq di proprietà di Società per Cornigliano e in concessione ad Acciaierie di Cornigliano, da tempo inutilizzate. Le aziende sono intenzionate a collaborare con l'amministrazione per attuare l'operazione di assegnazione. La logistica predittiva non è altro che il connubio fra infrastruttura fisica e digitale e permette di far sì che la digitalizzazione internet e intranet applicate alla logistica possano migliorare lo scambio dati fra i vari anelli della filiera, quindi fra chi produce le merci, chi le fa viaggiare, le piattaforme logistiche, i porti e gli interporti. E' un po' come il frigo di casa collegato in domotica, che quando finiscono i prodotti al suo interno fa la lista della spesa. Nei magazzini vuol dire che quando mancano le merci c'è un contatto diretto con chi le produce, quindi l'approvvigionamento diventa più veloce ed efficiente. Il progetto è stato presentato oggi a palazzo Tursi alla presenza del sindaco Marco Bucci , del consigliere comunale delegato ai nuovi insediamenti aziendali, Davide Falteri , del presidente dell'Autorità portuale, **Paolo Emilio Signorini** , del vicepresidente di Società per Cornigliano, Santiago Vacca , e di Arnaldo Rampini , di Number 1, società logistica nata da uno spin off di Barilla, ora controllata dal gruppo Fisi. Nessuno vuole mettere in discussione l'acciaio di Cornigliano, anzi vorremmo che ci fosse un'azienda che lavora il triplo ha detto il sindaco Bucci Se ci sono delle aree dove io da cinque anni e mezzo non vedo neanche una persona è nostro dovere di amministratori fare in modo che siano messe a frutto. Le aree, però, sono regolate dall'accordo di programma per Cornigliano del 2005 che destina quegli spazi alla filiera dell'acciaio. Un accordo di programma che, sull'onda della pluridecennale esasperazione della popolazione di Cornigliano per i fumi dell'altoforno e le polveri del coke che ammorbavano l'aria, è stato a dir poco generoso con l'allora proprietà dello stabilimento: la famiglia Riva. Che è riuscita a barattare la chiusura di un altoforno non più strategico per il gruppo, ormai a fine vita e quindi bisognoso di grossi investimenti, con l'allungamento spropositato della concessione a 99 anni (cioè sino a fine secolo) e il mantenimento delle banchine: vero valore aggiunto di un'area enorme di 1,2 milioni di metri quadri sul mare, nel cuore del porto più grande d'Italia e fra i principali scali del Mediterraneo, porta d'accesso per le

Ship Mag

Scommessa logistica sulle aree inutilizzate ex Ilva di Cornigliano: quattro aziende pronte a investire



12/13/2022 17:25

- Teodoro Chiarelli

La Msc di Gianluigi Aponte, Ignazio Messina &C., Number 1 Logistic Group e Interglobo: chiedono 270 mila mq per insediare attività con 400 addetti diretti. Attualmente Acciaierie d'Italia occupa un'area pregiata sulmare di 1,2 milioni di mq con soli 950 addetti, molti dei quali in cassa integrazione Genova L'onnipresente Msc di Gianluigi Aponte. E poi Ignazio Messina &C., Number 1 Logistic Group e Interglobo. Sono le quattro aziende che hanno presentato una manifestazione di interesse al comune di Genova per creare un hub della logistica predittiva su 270mila mq, dei 1,2 milioni di mq di proprietà di Società per Cornigliano e in concessione ad Acciaierie di Cornigliano, da tempo inutilizzate. Le aziende sono intenzionate a collaborare con l'amministrazione per attuare l'operazione di assegnazione. La logistica predittiva non è altro che il connubio fra infrastruttura fisica e digitale e permette di far sì che la digitalizzazione internet e intranet applicate alla logistica possano migliorare lo scambio dati fra i vari anelli della filiera, quindi fra chi produce le merci, chi le fa viaggiare, le piattaforme logistiche, i porti e gli interporti. E' un po' come il frigo di casa collegato in domotica, che quando finiscono i prodotti al suo interno fa la lista della spesa. Nei magazzini vuol dire che quando mancano le merci c'è un contatto diretto con chi le produce, quindi l'approvvigionamento diventa più veloce ed efficiente. Il progetto è stato presentato oggi a palazzo Tursi alla presenza del sindaco Marco Bucci , del consigliere comunale delegato ai nuovi insediamenti aziendali, Davide Falteri , del presidente dell'Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini , del vicepresidente di Società per Cornigliano, Santiago Vacca , e di Arnaldo Rampini , di Number 1, società logistica nata da uno spin off di Barilla, ora controllata dal gruppo Fisi.

Ship Mag

Genova, Voltri

merci da e per il Nord Italia, la Svizzera e il Nord Europa. Un capolavoro. Che ora l'ex Ilva transitata dai Riva allo Stato, poi ad Arcelor Mittal e ora di nuovo allo Stato che però pilatescamente non la gestisce rivendichi i suoi diritti era prevedibile. Servirebbe la volontà politica di mettere in mora l'azienda e di farsi restituire le aree non utilizzate. Servirebbe uno Stato forte, nel significato alto del termine (autorevole, giusto e severo) e invece siamo di fronte a una realtà che vede l'amministratore delegato Lucia Morselli condurre l'azienda in maniera a dir poco discutibile senza che nessuno osi contrastarla. Con un governo-azionista incapace, oggi come ieri, di imporle una linea e un Paese che rimane importatore netto di prodotti siderurgici piani. A favore di chi? Prima di tutto di quell'Arcelor Mittal che ha indicato la Morselli e formalmente è ancora azionista di Acciaierie d'Italia, ma si disinteressa di qualsiasi investimento, compresa l'ordinaria amministrazione. Ma torniamo a Cornigliano. L'accordo di programma è stato qualcosa di fondamentale per il territorio ha aggiunto Bucci E noi non abbiamo intenzione di toccarlo, la strada probabilmente sarà quella di fare un addendum all'accordo stesso. Devo dire che i primi che non hanno rispettato l'accordo di programma sono stati i vertici dell'azienda che, in base a quell'accordo, oggi dovrebbe occupare 1.200 persone e invece ne occupa 950, di cui molti in cassa integrazione. Sono circa 6 addetti occupati a ettaro. Il polo logistico predittivo sarebbe organizzato in base ai criteri dell'interconnessione e dell'innovazione tecnologica. Con il nuovo hub, in una porzione di aree inutilizzate e che non interferirebbero con l'attività delle acciaierie, si avrebbe sostengono i promotori un effetto moltiplicatore sull'occupazione di almeno 5 volte. La manifestazione di interesse è aperta ha detto Falteri, che è anche imprenditore nel settore logistico Si potranno aggiungere altre aziende, sicuramente il progetto presentato è innovativo, porterà occupazione qualificata e potrà contare su un'area fortemente infrastrutturata grazie alla vicinanza di ferrovie, porto e aeroporto.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Quattro big dello shipping si fanno avanti per le aree ex-Ilva di Genova

Msc, Messina, Interglobo e Number One Logistics hanno proposto l'insediamento di un nuovo hub logistico con sbocco a mare su una superficie di 270mila mq 13 Dicembre 2022 Quattro aziende hanno presentato al Comune di Genova una manifestazione di interesse per l'assegnazione di 270.000 metri quadri oggi di proprietà di Società per Cornigliano spa, oggetto di diritto di superficie alla società Acciaierie d'Italia spa (in subconcessione da Ilva in Amministrazione Straordinaria). Si tratta di Msc Group, Ignazio Messina & C., Number 1 Logistics group e Interglobo per la creazione di un hub logistico di rilevanza nazionale: previsti oltre 400 nuovi posti di lavoro e una significativa ricaduta sociale e produttiva, un aumento dell'offerta di servizi con opere infrastrutturali che valorizzino le aree. Fisicamente l'area individuata dovrebbe essere quella compresa fra il capannone di Ansaldo Energia e l'accosto a sud dell'acciaiera con sbocco a mare verso il fiume Polcevera. Le quattro aziende attive nel settore trasporto, logistica e shipping hanno manifestato la propria volontà di intenti a insediare attività produttive legate alla logistica in una porzione di zona oggi praticamente inutilizzata:

270.000 metri quadri rispetto alla superficie complessiva di circa 1,2 milioni di metri quadri delle aree ex Ilva (che oggi occupa circa 6 addetti a ettaro), con il disegno strategico di realizzare un hub di logistica predittiva. Il sindaco Marco Bucci ha detto: Lasciare inutilizzate ampie porzioni dell'area di Cornigliano è un errore che non possiamo sopportare oltre. Lo dico pensando innanzitutto alle occasioni di lavoro che si perdono, alla possibilità di costruire ricchezza là dove oggi non abbiamo altro che spazi deserti. L'impegno dell'amministrazione comunale, ormai da oltre cinque anni, è quella di attrarre aziende a Genova: a fronte delle tante richieste e del forte interesse che c'è nell'investire su casa nostra, dobbiamo poter fornire gli spazi adeguati. Si tratta di una manifestazione di interesse aperta spiega il consigliere delegato ai nuovi Insediamenti aziendali Davide Falteri e che quindi potrà vedere altre aziende aggiungersi. La manifestazione di interesse è un impegno scritto su nuove assunzioni per lo sviluppo di un hub di logistica predittiva, come ci chiede la logica del futuro. Le aree ex Ilva, fortemente infrastrutturate e servite dalla vicinanza dei collegamenti via mare, ferro e aria, sono a oggi sottoutilizzate, con una densità occupazionale molto ridotta: con il nuovo hub, in una porzione di aree inutilizzate e che non interferirebbero con l'attività delle acciaierie, si avrebbe un effetto moltiplicatore sull'occupazione di almeno 5 volte sulla densità lavorativa dell'area in oggetto. Nel 2023 affronteremo scelte strategiche legate al nuovo Piano Regolatore Portuale che decideranno le sorti di Genova e del Porto per i prossimi 30 anni ha affermato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Insieme a Comune e Regione ci troviamo di fronte a una sfida: raggiungere il duplice obiettivo di valorizzare le aree portuali di maggiore interesse per la città e al contempo destinare aree oggi esterne al porto ad attività logistiche ad alto valore tecnologico e occupazionale naturalmente interconnesse con quelle portuali. Se negli anni passati non si è riuscito a dare una destinazione chiara, strategica e industriale alle aree ex Ilva, oggi questa è un'occasione che non si può mancare. C'è un'area votata all'acciaio ma anche una parte da anni non è utilizzata ha aggiunto il vicepresidente di Società per Cornigliano, Santiago Vacca per queste aree non utilizzate è giusto pensare a nuove opportunità in chiave occupazionale.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Nel piano per Cornigliano' merci varie, Barilla, Medlog, Medway e food&beverage per le crociere

Quale attività intendono svolgere e che servizi in concreto effettueranno le quattro aziende (Msc, Number1 Logistics, Ignazio Messina & C. e Interglobo) che sono venute allo scoperto con una manifestazione d'interesse per insediarsi nelle aree di Genova Cornigliano oggi totalmente (o quasi) inutilizzate da Acciaierie d'Italia nella produzione di acciaio? Una prima risposta a questa domanda l'ha data Arnaldo Rampini, manager di Number 1 Logistics, che ha detto: La logistica sta diventando sempre più veloce; velocità sempre più legata alla tecnologia. Il bisogno oggi è quello di raccordare i punti in maniera più rapida possibile. Un bisogno che si è arricchito di ulteriori necessità: ecologia, logistica green, ecc. In quest'ottica abbiamo pensato a un polo logistico che avvicina le merci ai luoghi dove vengono consumati. Genova si deve trasformare da cul de sac a centro logistico; con un polo logistico a Cornigliano riusciremmo a bilanciare maggiormente i flussi in e out dal capoluogo ligure. Oggi molti camion tornano da Genova vuoti. Dunque il progetto presentato al Comune di Genova e per il quale vengono richiesti 270mila mq di aree attualmente in subconcessione ad Acciaierie d'Italia vedrebbe coinvolta in primis la logistica di Barilla perchè il primo è più importante cliente di Number 1 Logistics è l'azienda emiliana. Quelli coinvolti in questa avventura sono quattro operatori logistici che lavorano in quattro mercati diversi ha ricordato ancora Rampini, che a margine della conferenza stampa in Comune a Genova ha spiegato a SHIPPING ITALY come il progetto, da quando Number 1 ha individuato l'area per insediare le proprie attività di logistica, sia lievitato fino ad assumere le dimensioni citate. Per Msc uno dei promotori del progetto di insediamento a Cornigliano è **Paolo** Raia, managing director di Msc Procurement & Logistics, la società italiana che si occupa delle spedizioni di food & beverage per le navi da crociera del gruppo. Dunque l'idea sembra essere quella di creare un hub logistico destinato ai prodotti alimentari sia in import che in export dal momento che l'affaccio a mare consentirebbe teoricamente anche l'imbarco e sbarco delle merci direttamente dalle navi o dalla ferrovia. Le altre società della galassia Msc coinvolte nel progetto sono Medlog Italia, Medway Italia e Medtruck che svolgono servizi di trasporto intermodale ferroviario e stradale di container. La presenza infine della società di spedizioni Interglobo ma soprattutto della Ignazio Messina & C. prevede un'interesse a realizzare uno o più magazzini coperti per stoccare a filo di banchina merci varie, una tipologia di traffico che il gruppo guidato dalla famiglia Messina sta sempre più penetrando commercialmente per diversificare l'attività rispetto alla tradizionale logistica dei container. Di certo, a tempo debito, non mancheranno altre proposte da aziende interessate a poter disporre delle aree eventualmente recuperate all'ex ILva e destinate a essere messe a gara: Sembra di stare a Piazza del Popolo a Roma tanta è la richiesta ha commentato il presidente della port authority

Shipping Italy

Nel 'piano per Cornigliano' merci varie, Barilla, Medlog, Medway e food&beverage per le crociere



12/14/2022 01:25

Nicola Capuzzo

La manifestazione d'interesse presentata al Comune di Genova riguarda la realizzazione di una sorta di distripark come esiste a Barcellona di Nicola Capuzzo 13 Dicembre 2022. Quale attività intendono svolgere e che servizi in concreto effettueranno le quattro aziende (Msc, Number1 Logistics, Ignazio Messina & C. e Interglobo) che sono venute allo scoperto con una manifestazione d'interesse per insediarsi nelle aree di Genova Cornigliano oggi totalmente (o quasi) inutilizzate da Acciaierie d'Italia nella produzione di acciaio? Una prima risposta a questa domanda l'ha data Arnaldo Rampini, manager di Number 1 Logistics, che ha detto: "La logistica sta diventando sempre più veloce; velocità sempre più legata alla tecnologia. Il bisogno oggi è quello di raccordare i punti in maniera più rapida possibile. Un bisogno che si è arricchito di ulteriori necessità: ecologia, logistica green, ecc. In quest'ottica abbiamo pensato a un polo logistico che avvicina le merci ai luoghi dove vengono consumati. Genova si deve trasformare da cul de sac a centro logistico; con un polo logistico a Cornigliano riusciremmo a bilanciare maggiormente i flussi in e out dal capoluogo ligure. Oggi molti camion tornano da Genova vuoti". Dunque il progetto presentato al Comune di Genova e per il quale vengono richiesti 270mila mq di aree attualmente in subconcessione ad Acciaierie d'Italia vedrebbe coinvolta in primis la logistica di Barilla perchè il primo è più importante cliente di Number 1 Logistics è l'azienda emiliana. Quelli coinvolti in questa avventura sono "quattro operatori logistici che lavorano in quattro mercati diversi" ha ricordato ancora Rampini che a margine della conferenza stampa in Comune a Genova ha spiegato a SHIPING ITALY come il progetto, da quando Number 1 ha individuato l'area per insediare le proprie attività di logistica, sia lievitato fino ad assumere le dimensioni citate. Per Msc uno dei promotori del progetto di insediamento a Cornigliano è Paolo Raia, managing director di Msc Procurement & Logistics, la società italiana che si occupa delle spedizioni di food & beverage per le navi da crociera del gruppo. Dunque l'idea sembra essere quella di creare un hub logistico destinato ai prodotti alimentari sia in import che in export dal momento che l'affaccio a mare consentirebbe teoricamente anche l'imbarco e sbarco delle merci direttamente dalle navi o dalla ferrovia. Le altre società della galassia Msc coinvolte nel progetto sono Medlog Italia, Medway Italia e Medtruck che svolgono servizi di trasporto intermodale ferroviario e stradale di container. La presenza infine della società di spedizioni Interglobo ma soprattutto della Ignazio Messina & C. prevede un'interesse a realizzare uno o più magazzini coperti per stoccare a filo di banchina merci varie, una tipologia di traffico che il gruppo guidato dalla famiglia Messina sta sempre più penetrando commercialmente per diversificare l'attività rispetto alla tradizionale logistica dei container. Di certo, a tempo debito, non mancheranno altre proposte da aziende interessate a poter disporre delle aree eventualmente recuperate all'ex ILva e destinate a essere messe a gara: Sembra di stare a Piazza del Popolo a Roma tanta è la richiesta ha commentato il presidente della port authority

Shipping Italy

Genova, Voltri

genovese, **Paolo Emilio Signorini**.

BUONE NOTIZIE PER IL PORTO DI RAVENNA SUL FRONTE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI E STRADALI

(AGENPARL) mar 13 dicembre 2022 BUONE NOTIZIE PER IL PORTO DI RAVENNA SUL FRONTE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI E STRADALI Sono a buon punto i lavori della ferrovia tra il Porto di Ravenna e il Brennero ed è arrivato nei giorni scorsi il semaforo verde del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, per procedere con le opere che interessano l'A22 Sono incoraggianti le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara e questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il porto di Ravenna e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub portuale per il trasporto delle merci. Si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e Ravenna con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni treni merci, che aggirerà il centro di Ferrara. Una arteria alternativa per tutti i treni merci provenienti o diretti al porto di Ravenna e che devono raggiungere o arrivano dal centro e nord Europa. I lavori in corso, del valore di oltre 66 milioni, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture per 26,6 milioni, dalla Regione Emilia-Romagna con circa 13 milioni, da Rete Ferroviaria Italiana per 7 milioni e dal Comune di Ferrara per 4 milioni. Il nodo di Ferrara, proprio per la posizione della città nell'asse viario e ferroviario dell'Emilia-Romagna, è strategico per la Regione- hanno affermato qualche giorno fa gli Assessori regionali Corsini e Calvano, in occasione di un sopralluogo al cantiere-. Da una parte perché può svolgere un ruolo fondamentale per la logistica in connessione con il Porto di Ravenna e come arteria alternativa per il traffico merci tra il corridoio adriatico e il centro-nord Europa. Dall'altra parte, il 6 dicembre scorso è arrivato il semaforo verde del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla proposta di project financing di Autostrada del Brennero Spa e ai circa 7,2 miliardi di investimento necessari per procedere con le opere che interessano l'A22. È sempre più vicino dunque, come riporta un comunicato della Regione Emilia Romagna, il via libera al progetto definitivo per la realizzazione della Cispadana e della bretella Campogalliano-Sassuolo, due arterie fondamentali per la viabilità dell'Emilia-Romagna e dunque per lo scalo di Ravenna, soprattutto in relazione alle merci che interessano il distretto delle ceramiche e a quelle del settore agroalimentare. Con il parere favorevole espresso dal Mit qualche giorno fa, il Governo potrà ora procedere con l'avviso pubblico entro la fine del 2023



Agenparl

Ravenna

per arrivare alla definitiva assegnazione dei lavori. **Ravenna**, 13 dicembre 2022 Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale.

Porto di Ravenna, avanti con i collegamenti stradali e ferroviari

RAVENNA Sono incoraggianti le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara: questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il porto di Ravenna e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub portuale per il trasporto delle merci. Si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e Ravenna con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni treni merci, che aggirerà il centro di Ferrara. Un'arteria alternativa per tutti i treni merci provenienti o diretti al porto di Ravenna e che devono raggiungere o arrivano dal centro e nord Europa. I lavori in corso, del valore di oltre 66 milioni, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture per 26,6 milioni, dalla Regione Emilia-Romagna con circa 13 milioni, da Rete Ferroviaria Italiana per 7 milioni e dal Comune di Ferrara per 4 milioni. Il nodo di Ferrara, proprio per la posizione della città nell'asse viario e ferroviario dell'Emilia-Romagna, è strategico per la Regione- hanno affermato qualche giorno fa gli Assessori regionali Corsini e Calvano, in occasione di un sopralluogo al cantiere-. Da una parte perché può svolgere un ruolo fondamentale per la logistica in connessione con il Porto di Ravenna e come arteria alternativa per il traffico merci tra il corridoio adriatico e il centro-nord Europa. Dall'altra parte, il 6 dicembre scorso è arrivato il semaforo verde del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla proposta di project financing di Autostrada del Brennero Spa e ai circa 7,2 miliardi di investimento necessari per procedere con le opere che interessano l'A22. È sempre più vicino dunque, come riporta un comunicato della Regione Emilia Romagna, il via libera al progetto definitivo per la realizzazione della Cispadana e della bretella Campogalliano-Sassuolo, due arterie fondamentali per la viabilità dell'Emilia-Romagna e dunque per lo scalo di Ravenna, soprattutto in relazione alle merci che interessano il distretto delle ceramiche e a quelle del settore agroalimentare. Con il parere favorevole espresso dal Mit qualche giorno fa, il Governo potrà ora procedere con l'avviso pubblico entro la fine del 2023 per arrivare alla definitiva assegnazione dei lavori.

 Messaggero Marittimo.it

13 Dicembre 2022 - Redazione

Porto di Ravenna, avanti con i collegamenti stradali e ferroviari

RAVENNA - Sono incoraggianti le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna.

Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara: questo

<https://www.messaggeromarittimo.it/porto-ravenna-collegamenti-stradali-ferrov-1ars/> | 13 Dicembre 2022 - Redazione

Ravenna Today

Ravenna

Strade e ferrovie, buone notizie per il porto di Ravenna: dal 'corridoio del Brennero'all'A22

"Sono incoraggianti le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna". Questo il commento dell'**Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale rispetto alle recenti notizie che riguardano gli assi stradali e ferroviari. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara e questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il porto di Ravenna e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub **portuale** per il trasporto delle merci. Come spiega l'**Autorità portuale**, "si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e Ravenna con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni treni merci, che aggirerà il centro di Ferrara. Una arteria alternativa per tutti i treni merci provenienti o diretti al porto di Ravenna e che devono raggiungere o arrivano dal centro e nord Europa". I lavori in corso, del valore di oltre 66 milioni, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture per 26,6 milioni, dalla Regione Emilia-Romagna con circa 13 milioni, da Rete Ferroviaria Italiana per 7 milioni e dal Comune di Ferrara per 4 milioni. Il nodo di Ferrara, proprio per la posizione della città nell'asse viario e ferroviario dell'Emilia-Romagna, è strategico per la Regione - hanno affermato qualche giorno fa gli Assessori regionali Corsini e Calvano, in occasione di un sopralluogo al cantiere - Da una parte perché può svolgere un ruolo fondamentale per la logistica in connessione con il Porto di Ravenna e come arteria alternativa per il traffico merci tra il corridoio adriatico e il centro-nord Europa. Inoltre, il 6 dicembre scorso è arrivato il semaforo verde del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla proposta di project financing di Autostrada del Brennero Spa e ai circa 7,2 miliardi di investimento necessari per procedere con le opere che interessano l'A22. È sempre più vicino dunque, come riporta un comunicato della Regione Emilia Romagna, il via libera al progetto definitivo per la realizzazione della Cispadana e della bretella Campogalliano-Sassuolo, due arterie fondamentali per la viabilità dell'Emilia-Romagna e dunque per lo scalo di Ravenna, soprattutto in relazione alle merci che interessano il distretto delle ceramiche e a quelle del settore agroalimentare. Con il parere favorevole espresso dal Mit qualche giorno fa, il Governo potrà ora procedere con l'avviso pubblico entro la fine del 2023 per arrivare alla definitiva assegnazione dei lavori.



Strade e ferrovie, buone notizie per il porto di Ravenna: dal 'corridoio del Brennero'all'A22



12/13/2022 15:52

- Per Ravenna

Per l'Autorità portuale si tratta di "due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del porto di Ravenna". Sono incoraggianti le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna". Questo il commento dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale rispetto alle recenti notizie che riguardano gli assi stradali e ferroviari. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara e questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il porto di Ravenna e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub portuale per il trasporto delle merci. Come spiega l'Autorità portuale, "si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e Ravenna con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni treni merci, che aggirerà il centro di Ferrara. Una arteria alternativa per tutti i treni merci provenienti o diretti al porto di Ravenna e che devono raggiungere o arrivano dal centro e nord Europa". I lavori in corso, del valore di oltre 66 milioni, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture

Porto di Ravenna, notizie incoraggianti sui collegamenti ferroviari e stradali

Stanno procedendo bene i lavori della ferrovia tra il **Porto** di **Ravenna** e il Brennero ed è arrivato l'ok del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per procedere con le opere che interessano l'A22. Sono incoraggianti le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del **Porto** di **Ravenna**. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara e questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il **porto** di **Ravenna** e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub portuale per il trasporto delle merci. Si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e **Ravenna** con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni treni merci, che aggirerà il centro di Ferrara. Una arteria alternativa per tutti i treni merci provenienti o diretti al **porto** di **Ravenna** e che devono raggiungere o arrivano dal centro e nord Europa. I lavori in corso, del valore di oltre 66 milioni, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture per 26,6 milioni, dalla Regione Emilia-Romagna con circa 13 milioni, da Rete Ferroviaria Italiana per 7 milioni e dal Comune di Ferrara per 4 milioni. Il nodo di Ferrara, proprio per la posizione della città nell'asse viario e ferroviario dell'Emilia-Romagna, è strategico per la Regione - hanno affermato qualche giorno fa gli Assessori regionali Corsini e Calvano, in occasione di un sopralluogo al cantiere -.

Da una parte perché può svolgere un ruolo fondamentale per la logistica in connessione con il **Porto** di **Ravenna** e come arteria alternativa per il traffico merci tra il corridoio adriatico e il centro-nord Europa. Dall'altra parte, il 6 dicembre scorso è arrivato il semaforo verde del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla proposta di project financing di Autostrada del Brennero Spae ai circa 7,2 miliardi di investimento necessari per procedere con le opere che interessano l'A22. È sempre più vicino dunque, come riporta un comunicato della Regione Emilia Romagna, il via libera al progetto definitivo per la realizzazione della Cispadana e della bretella Campogalliano-Sassuolo, due arterie fondamentali per la viabilità dell'Emilia-Romagna e dunque per lo scalo di **Ravenna**, soprattutto in relazione alle merci che interessano il distretto delle ceramiche e a quelle del settore agroalimentare. Con il parere favorevole espresso dal Mit qualche giorno fa, il Governo potrà ora procedere con l'avviso pubblico entro la fine del 2023 per arrivare alla definitiva assegnazione dei lavori.



Ravenna24Ore.it

Porto di Ravenna, notizie incoraggianti sui collegamenti ferroviari e stradali



12/13/2022 15:22

Stanno procedendo bene i lavori della ferrovia tra il Porto di Ravenna e il Brennero ed è arrivato l'ok del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per procedere con le opere che interessano l'A22. Sono incoraggianti le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara e questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il porto di Ravenna e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub portuale per il trasporto delle merci. Si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e Ravenna con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni treni merci, che aggirerà il centro di Ferrara. Una arteria alternativa per tutti i treni merci provenienti o diretti al porto di Ravenna e che devono raggiungere o arrivano dal centro e nord Europa. I lavori in corso, del valore di oltre 66 milioni, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture per 26,6 milioni, dalla Regione Emilia-Romagna con circa 13 milioni, da Rete Ferroviaria Italiana per 7 milioni e dal Comune di Ferrara per 4 milioni.

"Piani regolatori e concessioni portuali. La nuova disciplina". Se ne parla il 14 dicembre alla Camera di Commercio di Ravenna

di Redazione - 13 Dicembre 2022 - 7:00 Commenta Stampa Invia notizia 1 min Si terrà mercoledì 14 dicembre 2022 alle 15 presso la Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ravenna, Via Farini n.14. il convegno "Piani regolatori e concessioni portuali. La nuova disciplina". L' iniziativa si propone di illustrare sia le recentissime novità apportate all' art. 5 della Legge n. 84/1994 in materia di pianificazione **portuale**, affrontando anche il riparto di competenze esistente in materia tra **Autorità di Sistema Portuale** e Comune, sia le linee del Regolamento per il rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 della Legge n. 84/1994 di imminente emanazione ed atteso da molti anni, per fare chiarezza su un ambito nel quale molti indirizzi sono stati espressi. Il convegno, sarà aperto dagli interventi di C.P. Francesco Cimmino, Direttore marittimo dell' Emilia-Romagna - Comandante del Porto di Ravenna; Federica del Conte, Assessora con deleghe a urbanistica, edilizia privata, rigenerazione urbana, lavori pubblici, patrimonio, subsidenza e servizi geologici; Sergio Gonelli, Presidente dell' Ordine degli Avvocati di Ravenna e Daniele Rossi, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare

Adriatico centro-settentrionale

Previste le relazioni su - Il nuovo Regolamento delle concessioni portuali (art.18 Legge n.84/94) a cura del Prof. Avv. Stefano Zunarelli (Professore ordinario di Diritto della navigazione presso l' Università di Bologna - Consulente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - La nuova disciplina della pianificazione **portuale**, a cura dell' Avv. Franco Fiorenza - Il rapporto tra pianificazione urbanistica e pianificazione **portuale**, a cura dell' Ing. Daniele Capitani (Comune di Ravenna - Dirigente U.O. Gestione Attuativa Aree Produttive e Portuali) - Concessioni portuali: l' esperienza di Ravenna, a cura dell' Avv. Sabina Cipollini (**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale - Capo Area Demanio, Imprese portuali e Lavoro **portuale**) Il Convegno è accreditato dall' Ordine degli Avvocati di Ravenna con 3 crediti formativi



RavennaNotizie.it

"Piani regolatori e concessioni portuali. La nuova disciplina". Se ne parla il 14 dicembre alla Camera di Commercio di Ravenna



12/13/2022 07:06

di Redazione - 13 Dicembre 2022 - 7:00 Commenta Stampa Invia notizia 1 min Si terrà mercoledì 14 dicembre 2022 alle 15 presso la Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ravenna, Via Farini n.14. Il convegno "Piani regolatori e concessioni portuali. La nuova disciplina". L' iniziativa si propone di illustrare sia le recentissime novità apportate all' art. 5 della Legge n. 84/1994 in materia di pianificazione portuale, affrontando anche il riparto di competenze esistente in materia tra Autorità di Sistema Portuale e Comune, sia le linee del Regolamento per il rilascio delle concessioni demaniali ex art. 18 della Legge n. 84/1994 di imminente emanazione ed atteso da molti anni, per fare chiarezza su un ambito nel quale molti indirizzi sono stati espressi. Il convegno, sarà aperto dagli interventi di C.P. Francesco Cimmino, Direttore marittimo dell' Emilia-Romagna - Comandante del Porto di Ravenna; Federica del Conte, Assessora con deleghe a urbanistica, edilizia privata, rigenerazione urbana, lavori pubblici, patrimonio, subsidenza e servizi geologici; Sergio Gonelli, Presidente dell' Ordine degli Avvocati di Ravenna e Daniele Rossi, Presidente dell' Autorità di Sistema

L'OMBELICO D'ORO / Intervista al Coraggioso' Luca Cortesi che ha detto sì al rigassificatore ma preferisce le rinnovabili e vorrebbe accelerare sul parco eolico

Per ovviare alla crisi energetica nazionale, Ravenna ospiterà un rigassificatore. Una nave di 300 metri di lunghezza, acquistata dalla Snam e fatta arrivare dall'Egitto, sarà attraccata a 8 chilometri dalla costa presso una piattaforma offshore già esistente davanti a Punta Marina. Pomperà all'anno 5 miliardi di metri cubi di gas naturale (che da liquefatto passerà a gassoso, sfruttando il calore dell'acqua marina) nei gasdotti nazionali, attraverso 35km di nuovi condotti costruiti intorno alla città plausibilmente entro il 2025 (i progettisti calcolano il varo dell'opera nel settembre 2024). Si parla dell'8% circa del fabbisogno nazionale: il consumo di gas naturale nel 2021 si è assestato a 76 miliardi di metri cubi. I toni sono stati perlopiù trionfalistici. In regione ci si è galvanizzati per la velocità dell'iter burocratico: Abbiamo dimostrato come in 120 giorni si possa autorizzare un impianto energivoro per cui in media si aspettano 10 anni, ha commentato l'assessore regionale allo sviluppo e alla green economy Vincenzo Colla. A Ravenna, la maggioranza dei favorevoli in sede di votazione in consiglio comunale è stata schiacciante (unico astenuto, Ancisi). Durante la serata di presentazione del progetto, lo scorso 11 ottobre, le

autorità hanno sottolineato l'urgenza della congiuntura energetico-economica e solleticando l'orgoglio cittadino non hanno mancato di ricordare come il know how più avanzato nel campo dell'oil & gas possa dare nuovo smalto alla città. Ravenna, con grande senso di responsabilità nazionale, si sobbarca della presenza di un nuovo, ultraverificato impianto a gas; in cambio si promettono compensazioni ambientali ed economiche per il territorio. Si è citato naturalmente anche il progetto eolico-solare Agnes: tuttavia, nell'immediato, il gas pare di fatto irrinunciabile. Nessuna transizione ecologica senza energie fossili. Spazio per altre discussioni pubbliche non c'è stato, e credo sia doveroso porsi qualche pacata domanda. Ad esempio: se il rigassificatore è presentato come misura emergenziale, perché la concessione del progetto arriva al 2050? Il commissario straordinario Giani, omologo di Bonaccini per il rigassificatore di Piombino, non vuole una concessione superiore a tre anni: per quale motivo? Anche la nave di Piombino arriverà da noi, scaduta la concessione? Perché velocizzare questo progetto, a scapito di impianti rinnovabili fermi negli uffici ma usati, ancora una volta, come foglia di fico? Inoltre, mi pare che nella rincorsa alle emergenze di cui è fatta la nostra politica, si perda di vista il problema davvero fondamentale, per ovvie ragioni climatiche: che non è tanto l'affrancamento dal gas russo, ma l'affrancamento dalle fonti fossili (o, meno utopisticamente, una loro riduzione) tout court. Se non cambiamo modello energetico, da qui a 100 anni, Ravenna potrebbe non avere più le coste da ricompensare. E ancora si parla di estrazioni in Adriatico; e ancora si parla di tutela dei lavoratori, creando un conflitto fittizio fra ambiente e lavoro che, realisticamente, oggi le energie rinnovabili



RavennaNotizie.it

L'OMBELICO D'ORO / Intervista al 'Coraggioso' Luca Cortesi che ha detto sì al rigassificatore ma preferisce le rinnovabili e vorrebbe accelerare sul parco eolico



12/13/2022 13:12

di Iacopo Gardelli - 13 Dicembre 2022 - 13:10 Commenta Stampa Invia notizia 9 min Per ovviare alla crisi energetica nazionale, Ravenna ospiterà un rigassificatore. Una nave di 300 metri di lunghezza, acquistata dalla Snam e fatta arrivare dall'Egitto, sarà attraccata a 8 chilometri dalla costa presso una piattaforma offshore già esistente davanti a Punta Marina. Pomperà all'anno 5 miliardi di metri cubi di gas naturale (che da liquefatto passerà a gassoso, sfruttando il calore dell'acqua marina) nei gasdotti nazionali, attraverso 35km di nuovi condotti costruiti intorno alla città - plausibilmente entro il 2025 (i progettisti calcolano il varo dell'opera nel settembre 2024). Si parla dell'8% circa del fabbisogno nazionale: il consumo di gas naturale nel 2021 si è assestato a 76 miliardi di metri cubi. I toni sono stati perlopiù trionfalistici. In regione ci si è galvanizzati per la velocità dell'iter burocratico: "Abbiamo dimostrato come in 120 giorni si possa autorizzare un impianto energivoro per cui

potrebbero risolvere. Ma veniamo a noi. Conoscendo le posizioni ecologiste di Ravenna Coraggiosa, mi ha stupito non poco il loro voto favorevole sul rigassificatore in Consiglio comunale. Piccola ma doverosa precisazione: in commissione urbanistica prima, e in consiglio comunale poi, è stata votata solo la variante urbanistica per la parte a terra del progetto complessivo, che invece non è stato sottoposto a votazione negli enti locali in quanto ritenuto di importanza strategica nazionale dal governo. Ne ho parlato con Luca Cortesi, consigliere comunale per Ravenna Coraggiosa, per dissolvere qualche dubbio e per capire le ragioni del loro voto. Siete preoccupati per le ricadute ambientali del rigassificatore? «Pur essendoci stata una procedura straordinaria, per la quale il commissario ha evitato la valutazione dell'impatto ambientale solitamente prevista per questo tipo di interventi, nella Conferenza dei Servizi tutti gli enti preposti, inclusi l'Ente Parco del Delta, Arpae e Vigili del Fuoco, hanno garantito una sicurezza dal punto di vista ambientale, sia per quanto riguarda la temperatura dell'acqua nelle zone immediatamente circostanti, sia per la quantità di cloro immesso (necessaria al riscaldamento del gas naturale liquefatto). Naturalmente c'è un ragionamento più ampio da fare circa l'impatto ambientale del rigassificatore, e prescinde dal caso di Ravenna. Prelevare il gas, portarlo a meno 200 gradi, trasportarlo su nave e poi rigassificarlo: tutto questo processo ha indubbiamente costi ambientali e non si può definire ecologico». Attraverso il rigassificatore si pensa di tamponare alla mancanza di gas che prima della guerra importavamo dalla Russia, ma noi facciamo una concessione che dura 25 anni. Che cosa significa emergenza in questo caso? Senza contare il fatto che per la realizzazione si parla di settembre 2024 il che cozza alquanto con l'aspetto emergenziale su cui si è insistito tanto: la geopolitica cambia in fretta. «Esatto. Abbiamo presentato osservazioni durante la fase istruttoria alla regione. Il gas russo o viene a mancare, o scegliamo di non volerlo più importare, per cui è necessario trovare altre fonti energetiche in fretta. Abbiamo sempre ribadito che la priorità sul lungo periodo deve essere sulle rinnovabili. La realizzazione del rigassificatore non deve cambiare l'impegno a una conversione pulita; e più che mettere date nero su bianco abbiamo chiesto e ottenuto che ogni due anni si faccia una seria valutazione sulla persistenza o meno dei fattori emergenziali e si agisca di conseguenza. Inoltre, durante la seduta in consiglio abbiamo fatto approvare un ordine del giorno in cui abbiamo ribadito la necessità che questa infrastruttura sia temporanea; perché, se è un progetto emergenziale, allora deve essere reversibile. Diversamente, l'ipotesi di rigassificatore in porto, come avviene a Piombino, sarebbe stata impraticabile per noi. Abbiamo inoltre chiesto che ci si impegni a una verifica per il 2030, anno preso simbolicamente come data per un passaggio all'ecologico (pensiamo alla famosa Agenda 2030). Nel 2030 si faccia una ricognizione puntuale sull'efficacia e sull'effettiva necessità di mantenere attivo il rigassificatore, perché una concessione a 25 anni è davvero un lungo periodo». Non compatibile, almeno per trasparenza morale, con l'uso del termine emergenziale: mi pare anzi più una scelta strutturale. «La crisi ucraina avrà ripercussioni per i prossimi anni, tant'è che abbiamo ribadito più volte che il principale obiettivo da raggiungere è la pace, primo elemento di sostenibilità universale. Questa

emergenza è anche dovuta, indirettamente, alla totale mancanza di un piano energetico nazionale. Non c'è mai stato. C'è da dire però che, nel momento in cui dovesse essere svantaggioso acquistare il gas per il rigassificatore e convenisse maggiormente produrre energia con le rinnovabili, la sua necessità verrebbe a mancare da sé». Il quel caso però sarebbe il mercato a scegliere la nostra politica energetica. Parliamo degli strumenti di compensazione: nel caso di Piombino, il presidente della Regione Toscana e commissario straordinario Eugenio Giani ha rifiutato la concessione a 25 anni (che pare sia invece di 3 anni e 9 mesi) e in un memorandum ha richiesto un taglio sulle bollette degli abitanti di Piombino di almeno un 50% per tre anni. Ravenna cosa ha chiesto? «Su questi aspetti si è fatta molta demagogia, che non appartiene alla nostra cultura politica. Valuteremo nell'interlocuzione col governo, di cui ci fidiamo poco. Sugli sconti in bolletta e sulla durata della concessione di Piombino, che devo verificare, non credo che il governo abbia già deciso. In ogni caso, anche il sindaco Michele de Pascale ha ribadito che il metro usato dal governo per risarcire Piombino deve essere uguale a quello che sarà usato per Ravenna. Questa però è una decisione che spetta al governo. Per quello che abbiamo potuto, abbiamo lavorato sulle mitigazioni alle opere a terra e sulle compensazioni ambientali e territoriali, da riconoscere a fronte dell'ennesima assunzione di responsabilità di un territorio come il nostro. Per Ravenna si parla della piantumazione di una nuova parte di pineta in via dell'Idrovora, fra Punta e Marina; del completamento della ciclabile fra via Trieste e via Canale Molinetto con il raccordo con via delle Americhe; e infine della sistemazione del viale principale di Punta Marina. Non mi sembrano impegni da poco. Su un altro piano starà il ragionamento sulla scontistica in bolletta: quella è una decisione che spetta al governo, come già detto». Un'altra questione emersa nel dibattito è stata quella dell'eventuale impatto turistico del rigassificatore: a 8 chilometri dalla costa la nave sarà ben visibile in tutto il litorale. Cosa ne pensi? «Indubbiamente avrà un impatto visivo, ma è anche vero che siamo in un contesto litoraneo in cui piattaforme, qua e là, già ce le abbiamo. E proprio per questo dobbiamo lavorare per diminuire la presenza di impianti, a cominciare da quelli sotto costa. Tuttavia, al di là di questo aspetto, il fatto che sia su nave e reversibile fa sì che questo rigassificatore abbia un impatto minore. Non si tratterà di smantellare una piattaforma intera, procedimento alquanto problematico: il rigassificatore avrà una dismissione ben più rapida e veloce». Il nostro presidente dell'**Autorità Portuale**, durante la presentazione del progetto lo scorso 12 ottobre, ha detto che il rigassificatore non è sufficiente, e che bisogna citare tornare a discutere di estrazioni del gas in Adriatico. In vista di un plausibile futuro in cui si tornerà, per l'ennesima volta, a parlare di estrazioni, come si pone Ravenna Coraggiosa? «Abbiamo già detto che, viste le attuali contingenze geopolitiche, la possibilità di continuare a estrarre nei pozzi esistenti (o eventualmente aprirne altri a compensazione di quelli già esauriti), è possibile solo a patto di rispettare il PiTESAI (Piano della transizione energetica sostenibile delle aree idonee, N.d.R.) approvato dal ministero della Transizione Ecologica Cingolani dello scorso governo, assolutamente oltre le 12 miglia. La subsidenza ci preoccupa molto unita agli eventi climatici avversi e all'innalzamento

del livello del mare da riscaldamento globale, ci preoccupa ancor di più. Non condividiamo affatto la possibilità di tornare a ragionare sull'ipotesi di estrarre fino alle 9 miglia, come pare abbia intenzione di fare questo governo. Senza le valutazioni ambientali sull'effettivo impatto che le estrazioni possono avere fra le 9 e le 12 miglia, siamo fermamente contrari. Si è già dimostrato l'impatto sull'erosione costiera della piattaforma Angela Angelina a Lido di Dante e continuiamo a ribadire che si chiuda e si smantelli al più presto quella piattaforma. Anche nella situazione in cui il gas naturale si renda necessario per evitare fonti più inquinanti, come il carbone, pensiamo che le estrazioni debbano essere fatte tenendo ben presenti i limiti ambientali delle coste e che siano fatte valutazioni serie sul loro impatto ambientale. L'altro aspetto importante è questo, e abbiamo presentato un ordine del giorno su questa questione due settimane fa: per il rigassificatore si è fatto un commissario straordinario, vista l'emergenza; si faccia allora un commissario straordinario anche per il progetto Agnes». Ecco, punto interessante. Mi ha stupito molto vedere il vostro voto favorevole sul rigassificatore. Mi piacerebbe capire meglio quali sono state le vostre valutazioni politiche, proprio tenendo conto che abbiamo nel cassetto un progetto sulle rinnovabili come Agnes, che mi pare guardi al futuro molto più di questo. «Assolutamente. Abbiamo ribadito più volte in consiglio comunale che si tratta di un fatto di logica: da una parte c'è bisogno di investire per una maggiore produzione energetica nazionale, dall'altra abbiamo un progetto del genere, che usa l'eolico, il fotovoltaico galleggiante e la produzione di idrogeno da acqua di mare, fermo per una serie di passaggi burocratici. Cerchiamo di velocizzare anche questo: perché uno sì e l'altro no? A maggior ragione pensando all'impatto ambientale: il futuro va verso quella tecnologia, perché non aiutarla come abbiamo fatto per il rigassificatore?» Mi sembra che questa decisione sia la plastica rappresentazione del fatto che, quando c'è volontà politica, un progetto complesso come il rigassificatore possa essere messo in campo piuttosto velocemente soprattutto pensando ai tempi di realizzazioni italiani. «Si è detto che il nostro territorio ha una grande esperienza nel settore offshore; esperienza che ancora non c'è sulle rinnovabili. Ma perché non lavoriamo per far sì che ci sia? Anche i sindacati sono favorevoli alle estrazioni e al rigassificatore: ci sono in ballo posti di lavoro e un indotto notevole. Tutto vero: ma si possono creare posti di lavoro anche con le rinnovabili!» A che punto è il progetto Agnes? «Sta seguendo i normali tempi di legge, che per il rigassificatore sono stati snelliti e accelerati. Ma anche per questo progetto l'impulso politico per dare una concreta svolta all'iter burocratico deve arrivare da Roma. E obiettivamente, sospetto che questo governo non abbia grande interesse a investire sulle rinnovabili». Per quanto riguarda l'utilità del rigassificatore, ho letto che si parla di una produzione di 5 miliardi di metri cubi di gas all'anno. In Italia ne abbiamo consumati, nel 2021, 76 miliardi, dati Snam. Quanto inciderà questo rigassificatore per l'economia italiana? «Incide dal momento in cui va a ridurre la quota di gas importato dalla Russia, immettendo in rete gas importato da altri paesi. Tuttavia non è grazie a questo rigassificatore che si risolverà il problema energetico nazionale. Si rischierà di tornare al punto di partenza: bisogna trovare un'altra strada

che non può essere solo importare o trivellare il gas, ma avere fonti energetiche diverse che non siano il carbone o il nucleare, per il nostro modo di vedere, e che puntino di più sulle rinnovabili. Anche con l'aumento delle trivellazioni fra le 9 e le 12 miglia, si passerebbe dagli attuali 3,3 miliardi di metri cubi annui a 6: numeri molto bassi rispetto al 76 di cui sopra, ma che rischiano di avere un impatto ambientale molto alto». Dopo il vostro voto favorevole in giunta, ci sono state reazioni dai vostri elettori? Non vi sentite in imbarazzo ad avere avallato questo progetto? «Sicuramente ci sono state reazioni negative. Su questi temi c'è molta polarizzazione anche nella nostra base; e sarebbe strano il contrario, dato che nel contesto ravennate il tema del metano è molto sentito. In una maggioranza ancora molto ancorata al ruolo del metano nella transizione, abbiamo cercato di creare una traiettoria verso un cambio di passo, misurandoci anche con provvedimenti per noi scomodi. Abbiamo cercato di chiedere modifiche, correzioni, garanzie su questo progetto; ed è vero che, anche a livello regionale, la giunta, in cui era presente Coraggiosa, lo ha approvato. Certamente nella nostra decisione ha giocato anche questo aspetto. Difendo la nostra decisione, ma abbiamo sicuramente sbagliato a non organizzare un incontro pubblico di Coraggiosa per confrontarci sul tema e condividere la strategia. Avremmo potuto coinvolgere maggiormente la base elettorale. Ma c'è da dire che è mancato, in generale, un processo di partecipazione della cittadinanza. A parte l'incontro a Palazzo dei Congressi non c'è stato un momento di discussione pubblico promosso dal Comune, e forse si sarebbe potuto e dovuto fare». Se dovessi spiegare la vostra posizione a un critico di questo progetto, come la giustifichereesti? «Il primo aspetto è il carattere emergenziale del progetto. La nostra volontà politica è di non arretrare di un passo sull'urgenza delle rinnovabili, e un rigassificatore non toglie forza nel portare avanti questo discorso. L'altro aspetto della nostra decisione interessa la reversibilità di quest'opera. Per quanto riguarda la parte a terra del progetto, che avviene in profondità, non c'è la necessità di abbattere piante di alcun tipo e anche grazie al nostro lavoro abbiamo ottenuto la tutela delle aree naturalistiche. L'impatto della centrale a terra di via dell'Idrovora, grazie alle piantumazioni, verrà fortemente mitigato. Rimane la parte a mare, certamente: ma proprio perché avviene su nave, a distanza dalla costa, ha una reversibilità indubbiamente maggiore». È notizia di qualche giorno fa che la nave rigassificatrice di Piombino potrebbe essere collocata a Ravenna, una volta giunta a termine la concessione in Toscana. «Al momento non ci sono state dichiarazioni della regione e della giunta, ma esprimiamo già forte preoccupazione e contrarietà a una ipotesi di questo tipo, che andrebbe a creare uno squilibrio territoriale evidente, in termini di impatto, e distoglierebbe ancora di più dalla necessità di puntare al settore delle rinnovabili. Rischiamo di ritrovarci due navi rigassificatrici e una ripresa generalizzata di tutte le estrazioni; il rilascio di nuove concessioni anche dalle 9 alle 12 miglia; di non fare nessun passo verso la dismissione di Angela Angelina, o verso la disattivazione delle piattaforme su pozzi esauriti (settore che, parlando di lavoro, già oggi potrebbe impiegare operai nello smantellamento e nel ripristino ambientale); di trovarci nuovi impianti di cattura stoccaggio di anidride carbonica e nessun impegno concreto sulle

rinnovabili. Troppo per qualsiasi territorio, anche il più responsabile».

Autorità Portuale: buone notizie per il Porto di Ravenna sul fronte dei collegamenti ferroviari e stradali, sia per il nodo ferroviario di Ferrara, sia per la A22

Sono a buon punto i lavori della ferrovia tra il Porto di Ravenna e il Brennero ed è arrivato nei giorni scorsi il semaforo verde del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, per procedere con le opere che interessano l'A22. Sono incoraggianti per **Autorità Portuale** le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara e questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il porto di Ravenna e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub **portuale** per il trasporto delle merci. Si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e Ravenna con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni treni merci, che aggirerà il centro di Ferrara. Una arteria alternativa per tutti i treni merci provenienti o diretti al porto di Ravenna e che devono raggiungere o arrivano dal centro e nord Europa. I lavori in corso, del valore di oltre 66 milioni, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture per 26,6 milioni, dalla Regione Emilia-Romagna con circa 13 milioni, da Rete Ferroviaria Italiana per 7 milioni e dal Comune di Ferrara per 4 milioni. Il nodo di Ferrara, proprio per la posizione della città nell'asse viario e ferroviario dell'Emilia-Romagna, è strategico per la Regione hanno affermato qualche giorno fa gli Assessori regionali Corsini e Calvano, in occasione di un sopralluogo al cantiere -. Da una parte perché può svolgere un ruolo fondamentale per la logistica in connessione con il Porto di Ravenna e come arteria alternativa per il traffico merci tra il corridoio adriatico e il centro-nord Europa. Dall'altra parte, il 6 dicembre scorso è arrivato il semaforo verde del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla proposta di project financing di Autostrada del Brennero Spa e ai circa 7,2 miliardi di investimento necessari per procedere con le opere che interessano l'A22. È sempre più vicino dunque, come riporta un comunicato della Regione Emilia Romagna, il via libera al progetto definitivo per la realizzazione della Cispadana e della bretella Campogalliano-Sassuolo, due arterie fondamentali per la viabilità dell'Emilia-Romagna e dunque per lo scalo di Ravenna, soprattutto in relazione alle merci che interessano il distretto delle ceramiche e a quelle del settore agroalimentare. Con il parere favorevole espresso dal Mit qualche giorno fa, il Governo potrà ora procedere con l'avviso pubblico entro la fine del 2023 per arrivare alla definitiva assegnazione dei lavori.



RavennaNotizie.it

Autorità Portuale: buone notizie per il Porto di Ravenna sul fronte dei collegamenti ferroviari e stradali, sia per il nodo ferroviario di Ferrara, sia per la A22



12/13/2022 16:08

Sono a buon punto i lavori della ferrovia tra il Porto di Ravenna e il Brennero ed è arrivato nei giorni scorsi il semaforo verde del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, per procedere con le opere che interessano l'A22. Sono incoraggianti per Autorità Portuale le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara e questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il porto di Ravenna e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub portuale per il trasporto delle merci. Si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e Ravenna con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni

Buone notizie per il Porto di Ravenna su fronte dei collegamenti ferroviari e stradali

Sono incoraggianti le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del **Porto di Ravenna**. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara e questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il **porto di Ravenna** e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub portuale per il trasporto delle merci. Si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e **Ravenna** con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni treni merci, che aggirerà il centro di Ferrara. Una arteria alternativa per tutti i treni merci provenienti o diretti al **porto di Ravenna** e che devono raggiungere o arrivano dal centro e nord Europa. I lavori in corso, del valore di oltre 66 milioni, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture per 26,6 milioni, dalla Regione Emilia-Romagna con circa 13 milioni, da Rete Ferroviaria Italiana per 7 milioni e dal Comune di Ferrara per 4 milioni. Il nodo di Ferrara, proprio per la posizione della città nell'asse viario e ferroviario dell'Emilia-Romagna, è strategico per la Regione- hanno affermato qualche giorno fa gli Assessori regionali Corsini e Calvano, in occasione di un sopralluogo al cantiere-. Da una parte perché può svolgere un ruolo fondamentale per la logistica in connessione con il **Porto di Ravenna** e come arteria alternativa per il traffico merci tra il corridoio adriatico e il centro-nord Europa. Dall'altra parte, il 6 dicembre scorso è arrivato il semaforo verde del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla proposta di project financing di Autostrada del Brennero Spa e ai circa 7,2 miliardi di investimento necessari per procedere con le opere che interessano l'A22. È sempre più vicino dunque, come riporta un comunicato della Regione Emilia Romagna, il via libera al progetto definitivo per la realizzazione della Cispadana e della bretella Campogalliano-Sassuolo, due arterie fondamentali per la viabilità dell'Emilia-Romagna e dunque per lo scalo di **Ravenna**, soprattutto in relazione alle merci che interessano il distretto delle ceramiche e a quelle del settore agroalimentare. Con il parere favorevole espresso dal Mit qualche giorno fa, il Governo potrà ora procedere con l'avviso pubblico entro la fine del 2023 per arrivare alla definitiva assegnazione dei lavori.



ravennawebtv.it

Buone notizie per il Porto di Ravenna su fronte dei collegamenti ferroviari e stradali



12/13/2022 15:22

Sono a buon punto i lavori della ferrovia tra il Porto di Ravenna e il Brennero ed è arrivato nei giorni scorsi il semaforo verde del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, per procedere con le opere che interessano l'A22. Sono incoraggianti le notizie di questi ultimi giorni che confermano il progredire di due importanti progetti destinati a valorizzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna. Da una parte stanno procedendo (la conclusione è prevista entro un paio di anni) i lavori che riguardano il nodo ferroviario di Ferrara e questo significa che sarà presto disponibile un collegamento diretto tra il porto di Ravenna e il corridoio ferroviario del Brennero bypassando il nodo di Bologna, con tutto quello che questo può comportare in termini di vantaggio competitivo dell'hub portuale per il trasporto delle merci. Si sta infatti realizzando una bretella che collega Rimini e Ravenna con Suzzara (Mantova), con un collegamento ferroviario diretto, adeguato ai moderni treni merci, che aggirerà il centro di Ferrara. Una arteria alternativa per tutti i treni merci provenienti o diretti al porto di Ravenna e che devono raggiungere o arrivano dal centro e nord Europa. I lavori in corso, del valore di oltre 66 milioni, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture per 26,6 milioni, dalla Regione Emilia-Romagna con circa 13 milioni, da Rete Ferroviaria Italiana per 7 milioni e dal

Dal porto di Ravenna al Marebonus, cosa prevedono gli emendamenti "segnalati" alla legge di Bilancio

Tra le proposte l' istituzione del Fondo Nazionale per il contrasto agli svantaggi derivanti da insularità Roma - Dal rifinanziamento di Marebonus e Ferrobonus all' istituzione del fondo denominato "Progetto Mediterraneo" . Ecco gli emendamenti alla legge di Bilancio 'sopravvissuti', ovvero 'segnalati', alla prima scrematura. L' elenco è disponibile cliccando qui. A proposito della continuità territoriale, un emendamento prevede che "al fine di assicurare la piena attuazione dei principi di cui al comma 6 dell' articolo 119 della Costituzione, in materia di rimozione degli svantaggi derivanti dell' insularità, è istituito nello stato di previsione del Ministero dell' economia e delle finanze un fondo denominato " Fondo Nazionale per il contrasto agli svantaggi derivanti da insularità ", con una dotazione pari a 100 milioni di euro a decorrere dall' anno 2023, suddiviso in Fondo per gli investimenti strategici e Fondo per la compensazione degli svantaggi. Nella dotazione del Fondo possono confluire risorse già stanziata, a livello nazionale ed europeo, al fine di razionalizzare gli strumenti a sostegno delle isole e di contrasto degli svantaggi derivanti dall' insularità". Per quanto riguarda il **porto di Ravenna** , l' implementazione del corridoio Baltico-Adriatico e del corridoio Mediterraneo, "è autorizzata la spesa di 35 milioni di euro per l' anno 2023 e 35 milioni di euro per l' anno 2024 in favore dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale per l' adeguamento delle banchine operative. E' altresì autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l' anno 2023 e 9 milioni di euro per l' anno 2024 per l' approfondimento dei canali Candiano e Baiona, l' adeguamento delle banchine esistenti, la realizzazione nuovo terminal in penisola Trattaroli e l' utilizzo materiale estratto".



Dogane sequestrano 126 tonnellate mangimi in porto Livorno

Bloccato export da Modena a Nigeria, tra rischi pure mucca pazza (ANSA) - **LIVORNO**, 13 DIC - L'agenzia delle Dogane ha fatto scattare il sequestro amministrativo cautelare di oltre 126 tonnellate di mangimi per animali nel porto di Livorno. I funzionari dell'Agenzia, con il supporto del personale dell'Ufficio Veterinario Adempimenti Toscana - Posto di Ispezione Frontaliera Livorno/Pisa, hanno operato il sequestro mangimi in esportazione per la Nigeria, per divieti connaturati all'esportazione. Erano dentro cinque container. Adv Stile senza tempo. Velasca Sponsored By Si tratta, spiegano le Dogane, di una partita di mangimi dichiarata come "mangime per animali da compagnia" (pet food), contenente il 25% di Proteine animali trasformate (Pat) di ruminanti, la cui documentazione generava perplessità e non era ritenuta soddisfacente. Dalla verifica 'fisica' emergeva una evidente criticità in merito alle etichette poste sui sacchi, che indicavano la dicitura "raw material for production of animal feed" - ovvero "materia prima per la produzione di mangime per animali" -, che è una indicazione generica, senza che fosse specificata la destinazione all'utilizzo per la produzione di pet food. Inoltre la merce presentava le componenti disaggregate, non particolarmente polverulente e fortemente sgrassate, tali da renderle difficilmente utilizzabili direttamente come mangimi per pet food. Tale mangime, per le caratteristiche evidenziate e rilevate all'atto della verifica, avrebbe potuto essere utilizzato dal destinatario come mangime per animali da reddito (per esempio pesci da acquacoltura o animali da allevamento). I Regolamenti di settore vietano l'esportazione di mangimi contenenti Pat di ruminanti, tranne nei casi in cui il mangime sia un mangime finito e destinato esclusivamente agli animali da compagnia. Il motivo di tale divieto, spiegano ancora le Dogane, è da individuare nel rischio che le Pat di ruminanti potrebbero contenere il morbo della Bse, cosiddetta 'mucca pazza' e dunque entrare prima nella catena alimentare degli animali da reddito (allevamenti e acquacoltura) e poi nella catena alimentare umana, contagiando così gli esseri umani col morbo della Bse. All'esportatore è stata comminata una sanzione amministrativa. È stata individuata quale autorità competente per gli eventuali seguiti la Ausl di Modena, territorio nel quale ha sede legale l'esportatore. (ANSA).



Piano unico di gestione rifiuti per i porti dell'Alto Tirreno

13 Dic, 2022 I porti del **sistema** del **Tirreno settentrionale** Livorno, Piombino, i porti elbani e Capraia, sono dotati di un piano unico di gestione e raccolta dei rifiuti delle navi. LIVORNO - Il documento, che aggiorna e riunisce i prevalenti i piani a suo tempo pubblicati dalle due **Autorità** Portuali competenti, quella di Livorno e quella di Piombino, è stato presentato in Comitato di Gestione, dopo aver ricevuto con decreto della Regione il parere di conformità rispetto al Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica degli inquinanti. Lo spiega in una nota l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale**. Con il nuovo piano, l'AdSP si propone di fornire un servizio completo a tutte le navi che approdano negli scali portuali di competenza, per l'intero ciclo di gestione dei rifiuti. L'obiettivo è quello di fornire un servizio di raccolta e gestione che risponda a criteri di facilità di utilizzo, efficienza, economicità, e sicurezza per l'ambiente e per la salute. Non solo verrà promossa la raccolta differenziata al fine di favorire il recupero di materiale dai rifiuti, in un'ottica di economia circolare, in coerenza con il Piano Regionale dell'Economia Circolare e delle Bonifiche. Il Piano introduce, inoltre, delle novità anche sul piano tariffario. Le tariffe saranno ora composte da una tariffa indiretta, fissa, e da una diretta, eventuale. La prima sarà corrisposta dalle navi ad ogni attracco, indipendentemente dal conferimento dei rifiuti. Il pagamento di questa tariffa dà alle navi la possibilità di conferire, senza oneri aggiuntivi, i rifiuti solidi compresi nell'Annex V della Convenzione Marpol, diversi dai residui del carico, per una quantità pari alla capacità di stoccaggio di bordo, come risulta dai documenti della nave. La seconda verrà corrisposta per il conferimento di rifiuti non compresi nella tariffa indiretta e sarà calcolata, secondo i criteri previsti dal Piano, sulla base della tipologia e della quantità di rifiuti conferiti e determinata a conclusione della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio. Sono inoltre stati previsti specifici criteri per l'elaborazione delle tariffe da applicare alle navi di linea che effettuano scali frequenti e regolari, nonché per le navi "green" e per i conferimenti differenziati. Sono state, inoltre, introdotte agevolazioni per i pescherecci e per le imbarcazioni da diporto ed è stata introdotta la categoria dei "rifiuti accidentalmente pescati", come previsto dalla legge n. 60/2022, cd. "Salvamare".

Corriere Marittimo

Piano unico di gestione rifiuti per i porti dell'Alto Tirreno



12/13/2022 16:49

13 Dic, 2022 I porti del sistema del Tirreno settentrionale Livorno, Piombino, i porti elbani e Capraia, sono dotati di un piano unico di gestione e raccolta dei rifiuti delle navi. LIVORNO - Il documento, che aggiorna e riunisce i prevalenti i piani a suo tempo pubblicati dalle due Autorità Portuali competenti, quella di Livorno e quella di Piombino, è stato presentato in Comitato di Gestione, dopo aver ricevuto con decreto della Regione il parere di conformità rispetto al Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica degli inquinanti. Lo spiega in una nota l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Con il nuovo piano, l'AdSP si propone di fornire un servizio completo a tutte le navi che approdano negli scali portuali di competenza, per l'intero ciclo di gestione dei rifiuti. L'obiettivo è quello di fornire un servizio di raccolta e gestione che risponda a criteri di facilità di utilizzo, efficienza, economicità, e sicurezza per l'ambiente e per la salute. Non solo verrà promossa la raccolta differenziata al fine di favorire il recupero di materiale dai rifiuti, in un'ottica di economia circolare, in coerenza con il Piano Regionale dell'Economia Circolare e delle Bonifiche. Il Piano introduce, inoltre, delle novità anche sul piano tariffario. Le tariffe saranno ora composte da una tariffa indiretta, fissa, e da una diretta, eventuale. La prima sarà corrisposta dalle navi ad ogni attracco, indipendentemente dal conferimento dei rifiuti. Il pagamento di questa tariffa dà alle navi la possibilità di conferire, senza oneri aggiuntivi, i rifiuti solidi compresi nell'Annex V della Convenzione Marpol, diversi dai residui del carico, per una quantità pari alla capacità di stoccaggio di bordo, come risulta dai documenti della nave. La seconda verrà corrisposta per il conferimento di rifiuti non compresi nella tariffa indiretta e sarà calcolata, secondo i criteri

Porti dell'Alto Tirreno, il cold ironing è una certezza - 77,5 milioni di euro e tre anni di lavori

13 Dic, 2022 **Livorno**, presentata la road map per arrivare a fornire l'energia elettrica alle navi che approdano in banchina. **LIVORNO** Cold ironing al via nei porti dell'Alto Tirreno - 77,5 milioni di euro e tre anni di lavori per arrivare alla messa in esercizio degli impianti di Cold Ironing nei porti del Sistema. Dopo aver approvato il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale di Sistema, l'AdSP ha messo nero su bianco la road map dei passi da fare per dare attuazione immediata ad una delle missioni principali del Piano Nazionale di Recupero e Resilienza, quella centrata sullo sviluppo delle tecnologie per la fornitura di energia elettrica alle navi che approderanno alle banchine. Le risorse ci sono e sono quelle previste dal Fondo Complementare al PNRR. I tempi di realizzazione sono stati definiti in una relazione sintetica firmata dalla dirigente incaricata, Sandra Muccetti e presentata stamani in Comitato di Gestione. Per il solo **porto** di **Livorno** è prevista la realizzazione di due impianti, uno dedicato al traffico misto crociere e Ro/Ro, uno a quello delle navi portacontainer, per un appalto complessivo di 45,5 milioni di euro. Si prevede, in sostanza, la realizzazione di una sottostazione all'interno dell'area Enel ex -centrale Marzocco e di due cabine di trasformazione a servizio rispettivamente dei traghetti e delle crociere, la prima da ubicare all'interno dell'attuale silos e la seconda cabina da posizionare nell'area terminal crociere in prossimità della Calata Alto Fondale. Per la parte di impianti a servizio delle navi portacontainer è previsto il posizionamento di una cabina in prossimità del tratto terminale della SGC FI-PI-LI. Per Piombino, cui sono destinati 16 milioni di euro, viene ipotizzata la realizzazione di un impianto destinato al traffico misto RoRo-Pax e crociere. L'intervento prevede la realizzazione della cabina di trasformazione in prossimità della Banchina Dente Nord Capitaneria; la restante parte degli impianti trattandosi, di cavidotti e cavi sarà interrata e non visibile. Infine, Portoferraio. Per lo scalo elbano verrà realizzata una cabina di trasformazione alle spalle del **porto** a distanza ravvicinata dalle banchine. "Crediamo fortemente nello sviluppo del cold ironing" ha dichiarato il presidente Luciano Guerrieri. "I vantaggi derivanti dall'elettrificazione da terra delle navi sono tangibili. L'obiettivo è quello di abbattere le emissioni inquinanti in atmosfera e il rumore derivante dall'uso da parte delle navi dei motori ausiliari per produrre energia elettrica mentre sono ormeggiati in banchina".

Corriere Marittimo

Porti dell'Alto Tirreno, il cold ironing è una certezza - 77,5 milioni di euro e tre anni di lavori



12/13/2022 17:02

13 Dic, 2022 Livorno, presentata la road map per arrivare a fornire l'energia elettrica alle navi che approdano in banchina. **LIVORNO** Cold ironing al via nei porti dell'Alto Tirreno - 77,5 milioni di euro e tre anni di lavori per arrivare alla messa in esercizio degli impianti di Cold Ironing nei porti del Sistema. Dopo aver approvato il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale di Sistema, l'AdSP ha messo nero su bianco la road map dei passi da fare per dare attuazione immediata ad una delle missioni principali del Piano Nazionale di Recupero e Resilienza, quella centrata sullo sviluppo delle tecnologie per la fornitura di energia elettrica alle navi che approderanno alle banchine. Le risorse ci sono e sono quelle previste dal Fondo Complementare al PNRR. I tempi di realizzazione sono stati definiti in una relazione sintetica firmata dalla dirigente incaricata, Sandra Muccetti e presentata stamani in Comitato di Gestione. Per il solo porto di Livorno è prevista la realizzazione di due impianti, uno dedicato al traffico misto crociere e Ro/Ro, uno a quello delle navi portacontainer, per un appalto complessivo di 45,5 milioni di euro. Si prevede, in sostanza, la realizzazione di una sottostazione all'interno dell'area Enel ex -centrale Marzocco e di due cabine di trasformazione a servizio rispettivamente dei traghetti e delle crociere, la prima da ubicare all'interno dell'attuale silos e la seconda cabina da posizionare nell'area terminal crociere in prossimità della Calata Alto Fondale. Per la parte di impianti a servizio delle navi portacontainer è previsto il posizionamento di una cabina in prossimità del tratto terminale della SGC FI-PI-LI. Per Piombino, cui sono destinati 16 milioni di euro, viene ipotizzata la

Informatore Navale

Livorno

Livorno, Piombino, l'Elba e Capraia Un piano unico di gestione dei rifiuti

Da oggi **Livorno**, Piombino, i porti elbani e quello di Capraia, hanno un piano unico di gestione e raccolta dei rifiuti delle navi. Il documento, che aggiorna e riunisce i precedenti piani a suo tempo pubblicati dalle due Autorità Portuali competenti, quella di **Livorno** e quella di Piombino, è stato presentato stamani in Comitato di Gestione, dopo aver ricevuto con decreto della Regione il parere di conformità rispetto al Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica degli inquinanti. Con il nuovo piano, l'AdSP si propone di fornire un servizio completo a tutte le navi che approdano negli scali portuali di competenza, per l'intero ciclo di gestione dei rifiuti. L'obiettivo è quello di fornire un servizio di raccolta e gestione che risponda a criteri di facilità di utilizzo, efficienza, economicità, e sicurezza per l'ambiente e per la salute. Non solo verrà promossa la raccolta differenziata al fine di favorire il recupero di materiale dai rifiuti, in un'ottica di economia circolare, in coerenza con il Piano Regionale dell'Economia Circolare e delle Bonifiche. Il Piano introduce, inoltre, delle novità anche sul piano tariffario. Le tariffe saranno ora composte da una tariffa indiretta, fissa, e da una diretta, eventuale. La prima sarà corrisposta dalle navi ad ogni attracco, indipendentemente dal conferimento dei rifiuti. Il pagamento di questa tariffa dà alle navi la possibilità di conferire, senza oneri aggiuntivi, i rifiuti solidi compresi nell'Annex V della Convenzione Marpol, diversi dai residui del carico, per una quantità pari alla capacità di stoccaggio di bordo, come risulta dai documenti della nave. La seconda verrà corrisposta per il conferimento di rifiuti non compresi nella tariffa indiretta e sarà calcolata, secondo i criteri previsti dal Piano, sulla base della tipologia e della quantità di rifiuti conferiti e determinata a conclusione della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio. Sono inoltre stati previsti specifici criteri per l'elaborazione delle tariffe da applicare alle navi di linea che effettuano scali frequenti e regolari, nonché per le navi green e per i conferimenti differenziati. Sono state, inoltre, introdotte agevolazioni per i pescherecci e per le imbarcazioni da diporto ed è stata introdotta la categoria dei rifiuti accidentalmente pescati, come previsto dalla legge n. 60/2022, cd. Salvamare.



Cold ironing al via nei porti dell'Alto Tirreno

Livorno, presentata la road map per arrivare a fornire l'energia elettrica alle navi che approdano in banchina 77,5 milioni di euro e tre anni di lavori per arrivare alla messa in esercizio degli impianti di Cold Ironing nei porti del Sistema Dopo aver approvato il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale di Sistema, l'AdSP ha messo nero su bianco la road map dei passi da fare per dare attuazione immediata ad una delle missioni principali del Piano Nazionale di Recupero e Resilienza, quella centrata sullo sviluppo delle tecnologie per la fornitura di energia elettrica alle navi che approderanno alle banchine. Le risorse ci sono e sono quelle previste dal Fondo Complementare al PNRR. I tempi di realizzazione sono stati definiti in una relazione sintetica firmata dalla dirigente incaricata, Sandra Muccetti e presentata stamani in Comitato di Gestione. Per il solo **porto** di **Livorno** è prevista la realizzazione di due impianti, uno dedicato al traffico misto crociere e Ro/Ro, uno a quello delle navi portacontainer, per un appalto complessivo di 45,5 milioni di euro. Si prevede, in sostanza, la realizzazione di una sottostazione all'interno dell'area Enel ex -centrale Marzocco e di due cabine di trasformazione a servizio rispettivamente dei traghetti e delle crociere, la prima da ubicare all'interno dell'attuale silos e la seconda cabina da posizionare nell'area terminal crociere in prossimità della Calata Alto Fondale. Per la parte di impianti a servizio delle navi portacontainer è previsto il posizionamento di una cabina in prossimità del tratto terminale della SGC FI-PI-LI. Per Piombino, cui sono destinati 16 milioni di euro, viene ipotizzata la realizzazione di un impianto destinato al traffico misto RoRo-Pax e crociere. L'intervento prevede la realizzazione della cabina di trasformazione in prossimità della Banchina Dente Nord Capitaneria; la restante parte degli impianti trattandosi, di cavidotti e cavi sarà interrata e non visibile. Infine, Portoferraio. Per lo scalo elbano verrà realizzata una cabina di trasformazione alle spalle del **porto** a distanza ravvicinata dalle banchine. Crediamo fortemente nello sviluppo del cold ironing ha dichiarato il presidente Luciano Guerrieri. I vantaggi derivanti dall'elettrificazione da terra delle navi sono tangibili. L'obiettivo è quello di abbattere le emissioni inquinanti in atmosfera e il rumore derivante dall'uso da parte delle navi dei motori ausiliari per produrre energia elettrica mentre sono ormeggiati in banchina.

Informatore Navale

Cold ironing al via nei porti dell'Alto Tirreno



12/13/2022 13:33

Livorno, presentata la road map per arrivare a fornire l'energia elettrica alle navi che approdano in banchina 77,5 milioni di euro e tre anni di lavori per arrivare alla messa in esercizio degli impianti di Cold Ironing nei porti del Sistema. Dopo aver approvato il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale di Sistema, l'AdSP ha messo nero su bianco la road map dei passi da fare per dare attuazione immediata ad una delle missioni principali del Piano Nazionale di Recupero e Resilienza, quella centrata sullo sviluppo delle tecnologie per la fornitura di energia elettrica alle navi che approderanno alle banchine. Le risorse ci sono e sono quelle previste dal Fondo Complementare al PNRR. I tempi di realizzazione sono stati definiti in una relazione sintetica firmata dalla dirigente incaricata, Sandra Muccetti e presentata stamani in Comitato di Gestione. Per il solo porto di Livorno è prevista la realizzazione di due impianti, uno dedicato al traffico misto crociere e Ro/Ro, uno a quello delle navi portacontainer, per un appalto complessivo di 45,5 milioni di euro. Si prevede, in sostanza, la realizzazione di una sottostazione all'interno dell'area Enel ex -centrale Marzocco e di due cabine di trasformazione a servizio rispettivamente dei traghetti e delle crociere, la prima da ubicare all'interno dell'attuale silos e la seconda cabina da posizionare nell'area terminal crociere in prossimità della Calata Alto Fondale. Per la parte di impianti a servizio delle navi portacontainer è previsto il posizionamento di una cabina in prossimità del tratto terminale della SGC FI-PI-LI. Per Piombino, cui sono destinati 16 milioni di euro, viene ipotizzata la realizzazione di un impianto destinato al traffico misto RoRo-Pax e crociere. L'intervento prevede la realizzazione della cabina di trasformazione in prossimità della

Mezzo porto di Livorno nel penale

È BRUTTO RICORDARLO, MA FA PARTE DEI DOVERI DI CRONACA: DA IERI, MARTEDÌ, IL TRIBUNALE PENALE LABRONICO STA PROCESSANDO I SEGRETARI GENERALI DELL'AUTORITÀ PORTUALE QUELLO DI IERI E QUELLO DI OGGI SU DENUNCIA DELL' LTM DI RENZO CONTI E CON LA **PORTO** 2000 COSTITUITA ANCH'ESSA PARTE CIVILE. Le imputazioni vanno dal falso ideologico ad altre, per la dibattuta questione dell'utilizzo delle banchine pubbliche e relative concessioni, tema sul quale entro la fine del mese dovrebbe anche pronunciarsi il Consiglio di Stato dopo il dibattimento di fine novembre. NELLO STESSO PROCEDIMENTO SONO COINVOLTI ALCUNI DEI PIÙ IMPORTANTI VIP DELLE BANCHINE, CON LA STESSA RAFFICA DI ACCUSE. Una situazione sotto certi aspetti paradossale. E paradossale è anche il fatto che non sia stato possibile trovare la soluzione concordata della vicenda, quando ormai sembrava avviato un compromesso accetto per alcuni oborto collo, ma comunque accetto, alle parti in causa. La sentenza del tribunale penale dovrebbe arrivare la prossima settimana, probabilmente martedì 20 dicembre. UN BEL REGALO DI NATALE



Messaggero Marittimo

Livorno

Nessuna esclusiva per la gestione del traffico passeggeri a Livorno

LIVORNO .le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri ben possono essere svolte dall'operatore assegnatario della singola area di demanio marittimo nello svolgimento delle operazioni portuali connesse al traffico ro-ro pax, senza che ciò violi riserva di attività alcuna. Questo, sostanzialmente, può essere considerato il nucleo dell'articolatissima sentenza n.10923/2022 pubblicata dal Consiglio di Stato il 22 Novembre scorso con cui si conclude definitivamente il lungo contenzioso che aveva opposto la Porto di Livorno 2000, rappresentata in giudizio dagli avvocati Matteo Pollastrini e Valerio Pardini all'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale e alla controinteressata Sintermar Darsena Toscana S.r.l., difesa dagli avvocati Giuseppe Morbidelli, Roberto Righi, Ernesto Stajano. Detto in parole semplici, la Porto 2000 sosteneva, fra l'altro, di essere titolare esclusiva della gestione del traffico dei passeggeri nell'intero scalo marittimo livornese in forza affermava di quanto riportato nel bando da tutti conosciuto come gara per la privatizzazione della Porto 2000. Sulla questione si era già pronunciata la seconda sezione del Tar per la Toscana con sentenza n 1389/2020, pubblicata in data 10 novembre 2020 di cui la decisione del supremo organo giurisdizionale ha accolto le tesi. Per chi fosse interessato ad approfondire la questione, al SEGUENTE LINK riportiamo integralmente la decisione n. 10923/2022 pubblicata dal Consiglio di Stato in data 22 Novembre 2022.

 Messaggero Marittimo.it

13 Dicembre 2022 - Renato Ruffi

Nessuna esclusiva per la gestione del traffico passeggeri a Livorno



LIVORNO - "...le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri ben possono essere svolte dall'operatore assegnatario della singola area di demanio marittimo nello svolgimento delle operazioni portuali connesse al traffico ro-ro - pax, senza che ciò violi riserva di attività alcuna". Questo, sostanzialmente, può essere considerato il nucleo dell'articolatissima sentenza n.10923/2022 pubblicata dal Consiglio di Stato il 22 Novembre scorso

<https://www.messaggeromarittimo.it/nessuna-esclusiva-gestione-traffico-passeggeri-sintermar-porto2000/> | 13 Dicembre 2022 - Renato Ruffi

Mangimi irregolari, il sequestro al porto di Livorno

LIVORNO 126.380 chilogrammi di mangimi per animali in esportazione per la Nigeria sequestrati nel porto di Livorno per divieti connaturati all'esportazione, trasportati all'interno di cinque containers. È il risultato dell'operazione portata a termine dai funzionari dell'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli di Livorno, con il supporto del personale dell'Ufficio Veterinario Adempimenti Toscana-Posto di Ispezione Frontaliera Livorno/Pisa. Dichiarata mangime per animali da compagnia la documentazione presentata destava perplessità e non era ritenuta esaustiva e soddisfacente; le verifiche fisiche hanno infatti emergere una evidente criticità in merito alle etichettature sui sacchi del mangime, che indicavano la dicitura raw material for production of animal feed, ovvero materia prima per la produzione di mangime per animali, dunque una indicazione generica, senza che fosse specificata la destinazione all'utilizzo per la produzione di pet food. La merce presentava inoltre le componenti disaggregate, non particolarmente polverulente e fortemente sgrassate, tali da renderle difficilmente utilizzabili direttamente come mangimi per pet food. I Regolamenti di settore vietano l'esportazione di mangimi contenenti Proteine Animali Trasformate (PAT) di ruminanti, qui presenti, tranne nei casi in cui il mangime sia un mangime finito e destinato esclusivamente agli animali da compagnia. Il motivo di tale divieto è da individuare nel rischio che le PAT di ruminanti potrebbero contenere il morbo della cosiddetta mucca pazza, e dunque entrare prima nella catena alimentare degli animali e poi nella catena alimentare umana. All'esportatore è stata dunque comminata una sanzione amministrativa.

Messaggero Marittimo.it

13 Dicembre 2022 - Redazione

Mangimi irregolari, il sequestro al porto di Livorno



LIVORNO - 126.380 chilogrammi di mangimi per animali in esportazione per la Nigeria sequestrati nel porto di Livorno per divieti connaturati all'esportazione, trasportati all'interno di cinque containers. È il risultato dell'operazione portata a termine dai funzionari dell'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli di Livorno, con il supporto del personale dell'Ufficio Veterinario Adempimenti Toscana-Posto di Ispezione Frontaliera Livorno/Pisa.

Dichiarata "mangime per animali da compagnia" la documentazione presentata destava perplessità e non era ritenuta esaustiva e soddisfacente; le

<https://www.messaggeromartimo.it/mangimi-irregolari-il-sequestro-al-porto-di-livorno/> | 13 Dicembre 2022 - Redazione

Livorno, Grimaldi batte Onorato nella guerra per il traffico passeggeri

Il gruppo napoletano vince con una sentenza del Consiglio di Stato che nega l'esclusività per la **Porto** Livorno 2000 della movimentazione dei passeggeri in tutto il **porto** toscano. E' Grimaldi a vincere la guerra del traffico passeggeri nel **porto** di Livorno. Lo sancisce la sentenza del Consiglio di Stato che oggi chiude la vicenda che ha visto di nuovo contrapposti l'armatore napoletano e Vincenzo Onorato, patron di Moby e azionista in questo caso della **Porto** Livorno 2000. In sintesi, la **Porto** Livorno 2000 sosteneva la propria esclusiva nella gestione dei passeggeri in tutto il **porto** di Livorno, anche nel terminal Sintermar, in concessione a Grimaldi. Il giudice, però, ha respinto questa interpretazione dando ragione al gruppo napoletano. Per quanto esposto, correttamente il primo giudice è addivenuto alla conclusione che le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri ben possono essere svolte dall'operatore assegnatario della singola area di demanio marittimo nello svolgimento delle operazioni portuali connesse al traffico ro-ro e ro-pax, senza che ciò violi riserva di attività alcuna, è scritto nella sentenza. IL PROVVEDIMENTOSintesi della decisione del Consiglio di Stato, in sede giurisdizionale, Sez. II, in relazione al giudizio avviato da PL2000 srl contro l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e nei confronti di Sintermar Darsena Toscana (SDT) srl, in materia di esercizio del Servizio Passeggeri nel **Porto** di Livorno: Il Consiglio di Stato, in sede giurisdizionale, Sez. VII, con la pubblicazione della sentenza N. 10932/2022 (N. 9379/2020 Reg. RIC), in data 13.12.2022, ha definitivamente respinto le pretese di PL2000 srl, volte all'esclusiva di esercizio del Servizio Passeggeri in tutta l'estensione del **Porto** di Livorno, e ciò anche con particolare riferimento alle aree non destinate a stazione marittima e ad attracchi delle navi crocieristiche, bensì in concessione alle imprese terminaliste ex art. 16, l. n. 84/94, per la gestione del traffico RO/RO e RO/PAX, confermando la sentenza del TAR Toscana, Sez. II, n. 1389/2020, pubblicata in data 10.11.2020. Quest'ultima pronunzia, infatti, aveva ritenuto legittimo lo svolgimento delle attività di assistenza al passeggero, da parte della Sintermar Darsena Toscana (SDT) srl, nell'ambito dell'area demaniale rilasciata in concessione ex art. 18, l. n. 84/94, per la gestione autorizzata ex art. 16, cit. l., del traffico RO/RO e RO/PAX dell'armatore Grimaldi. In particolare, il supremo Organo di Giustizia amministrativa, accogliendo le eccezioni formulate dagli avvocati difensori della contro interessata SDT (Giuseppe Morbidelli, Roberto Righi, Ernesto Stajano, Elena Orsetta Querci) ha precisato che nella fattispecie vengono in rilievo traffici marittimi del tutto peculiari, definiti ro/ro e ro/ro pax che presentano caratterizzazioni considerevolmente differenti rispetto al trasporto esclusivamente di passeggeri. Con la progressiva attuazione del programma autostrade del mare, avviato su impulso della Direzione Generale per la Mobilità



Ship Mag

Livorno

ed i Trasporti della Commissione Europea, enunciato per la prima volta nel Libro Bianco dei Trasporti del 2001 e successivamente oggetto di regolazione a livello unionale, il segmento cargo (Ro-Ro) e quello misto merci-passeggeri (Ro-Pax) hanno registrato un sensibile incremento, connotandosi in termini di specificità stante la gestione congiunta sia di mezzi che di passeggeri, tale da escluderne lo svolgimento da parte di terminalisti non autorizzati ai sensi dell'art. 16 sopra indicato, richiedendo una particolare competenza tecnica, rappresentata anche dalla disponibilità di mezzi e risorse specificamente dedicati alla fornitura dei servizi. In materia portuale, infatti, il carattere specialistico di una prestazione è strettamente correlato alla particolare competenza tecnica o per la loro natura nautica (pilotaggio, rimorchio, battellaggio, ormeggio) oppure per la tipologia delle prestazioni rese dal concessionario fornitore incidenti anche sui profili di sicurezza delle operazioni. È stato così rilevato come PL2000 non è in possesso dell'autorizzazione prescritta dalla suddetta disposizione e, per quanto esposto, deve escludersi che, in mancanza di tale titolo, un operatore possa essere abilitato allo svolgimento dei servizi che vengono in rilievo nella fattispecie, oltre ad essere incontestato che in esito alla gara relativa alla scelta del socio di maggioranza della PL2000 srl non è stato rilasciato in favore di detta società il titolo concessorio avente ad oggetto l'area demaniale, occupata, infatti, in forza di concessioni provvisorie; inoltre, neppure consta in atti la titolarità della PL2000 di una concessione avente ad oggetto lo svolgimento del servizio di assistenza passeggeri. Inoltre, il Consiglio di Stato ha confermato come, dagli atti prodotti, non risulti alcuna pretesa esclusività, in capo all'appellante, alla gestione del traffico passeggeri al di fuori dell'area demaniale dalla stessa occupata. A ciò si aggiunge la circostanza che il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in conformità alle modifiche normative intervenute, ha provveduto all'individuazione dei servizi di interesse generale ai sensi dell'art. 6, comma 4, lett. c) della l. n. 84/94, con il provvedimento n. 159 del 29 dicembre 2019, rimasto inoppugnato, che non contempla il servizio di assistenza passeggeri. Risulta così confermata, in via definitiva, la piena legittimità della SDT all'esercizio di tutti i servizi al passeggero nell'area in concessione per la gestione del traffico RO/RO e RO/PAX dell'armatore Grimaldi nello scalo di Livorno.

Shipping Italy

Livorno

Sequestro in porto a Livorno: fermati cinque container con mangime irregolare

Sanzionato un esportatore della provincia di Modena di REDAZIONE SHIPPING ITALY 13 Dicembre 2022 I funzionari delle Dogane di **Livorno** hanno sequestrato 126.380 kg di mangimi per animali, collocati all'interno di cinque container e destinati all'export in Nigeria, perché riportanti indicazioni non veritiere. All'esportatore, della provincia di Modena, è stata comminata una sanzione amministrativa. Alla decisione del sequestro gli stessi funzionari spiegano di essere arrivati dopo aver trovato non esaustiva né soddisfacente la documentazione relativa alla partita di merce, e aver quindi proceduto a una sua verifica fisica. A un primo controllo infatti il mangime sulla carta descritto come pet food e quindi legittimamente formato da una quota del 25% di Proteine Animali Trasformate di ruminanti risultava inserito in sacchi che invece riportavano la generica indicazione raw material for production of animal feed, senza quindi che fosse precisato il suo essere adatto all'impiego per produrre mangime per animali da compagnia. Alla successiva analisi fisica, la merce scrivono le Dogane in una nota presentava inoltre caratteristiche (componenti disaggregate, non particolarmente polverulente e fortemente sgrassate) che lo rendevano difficilmente utilizzabile direttamente come pet food, ma anzi potenzialmente impiegabile per produrre mangime per animali da allevamento. Una eventualità che però è severamente vietata dai regolamenti di settore, i quali consentono l'esportazione di mangimi contenenti Pat di ruminanti solo nei casi in cui questi siano destinato agli animali da compagnia. Queste componenti, spiega ancora la nota delle Dogane, possono infatti contenere il morbo della Bse (ovvero della mucca pazza'), quindi il loro impiego per il nutrimento di animali d'allevamento potrebbe portare al suo ingresso nella catena alimentare umana, e quindi in ultima battuta al contagio di esseri umani.



Shipping Italy

Livorno

Altro round a Grimaldi e Adsp Livorno ma la guerra dei ro-pax è solo all'inizio

Il verdetto è netto solo in apparenza: il rigetto, anche da parte del Consiglio di Stato, del ricorso intrapreso nel 2019 da Porto Livorno 2000 (a quell'epoca appena passata sotto il controllo dei gruppi Moby e Msc) contro gli atti dell'Autorità di Sistema Portuale che concessero a Sdt Sintermar Darsena Toscana la radice dell'omonimo terminal e l'autorizzarono a movimentarvi traffici ro-pax, chiude infatti solo la specifica vertenza, ma non risolve il quadro generale e anzi, se possibile, lo complica dopo il fallimento del tentativo di Adsp di addivenire ad una pacificazione extragiudiziale. Va detto innanzitutto che il giudice d'appello ha pienamente sposato le valutazioni di primo grado, solo rimbrottando in passente la sbrigatività con cui il Tar avrebbe considerato inammissibili alcune delle censure sollevate da PI2000, confermandone però in pieno la correttezza. Anche il Consiglio di Stato infatti ha deciso di non discutere i rilievi della società ricorrente sul presunto contrasto dell'autorizzazione col Piano Regolatore Portuale e sul fatto che i suoi azionisti (Tdt e la Sintermar del gruppo Grimaldi) fossero già titolari di altre concessioni (vigeva allora il divieto di doppia concessione), ma lo ha fatto con una motivazione che, come vedremo, potrebbe avere ripercussioni. PI2000, cioè, non era titolata a questi rilievi in quanto sprovvista di un'autorizzazione ex articolo 16 alla movimentazione ro-pax come quella richiesta da Adsp a Sdt (e ad eventuali istanti concorrenti). Ad ogni modo, il giudizio si è così concentrato nuovamente sulla pretesa di PI2000 di avere un'esclusività sulla movimentazione di passeggeri valevole in tutto lo scalo. Pretesa che anche il Cds ha smontato sotto ogni punto di vista: la documentazione della gara che, avviata nel 2015, si concluse col passaggio nel 2019 del controllo a Moby-Msc, non corrobora assolutamente secondo i giudici tale tesi infatti, senza dimenticare che il decreto ministeriale che inquadrava l'assistenza ai passeggeri come un servizio di interesse generale era stato abrogato nel 2017 e l'Adsp (cui ora spetta l'individuazione dei servizi di interesse generale), nello stilare il nuovo elenco nel dicembre 2019, non ve lo aveva ricompreso. Ragion per cui correttamente il primo giudice è addivenuto alla conclusione che le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri ben possono essere svolte dall'operatore assegnatario della singola area di demanio marittimo nello svolgimento delle operazioni portuali connesse al traffico ro-ro pax, senza che ciò violi riserva di attività alcuna. Tutto risolto? Niente affatto, perché PI2000 ha ovviamente rilevato come nel frattempo, poche settimane fa, l'Adsp abbia aggiornato l'elenco dei servizi di interesse generale, ricomprendendovi l'assistenza ai passeggeri. Il Consiglio di Stato se l'è cavata accogliendo l'eccezione di Sdt sull'inammissibilità della nuova documentazione prodotta dalla controparte e condividendo l'applicazione del principio del tempus regit actum, in base a cui la lite va risolta in base alla normativa vigente all'epoca degli atti contestati



Shipping Italy

Livorno

(quando appunto PI2000 non poteva vantare nessun argomento a sostegno dell'asserita esclusiva alla movimentazione di passeggeri). Ma è proprio in ragione di ciò e dell'imminente scadenza di autorizzazioni e concessioni di Sdt che le ostilità sono destinate a riprendere a breve. Anche perché, come accennato, la circostanza che il Consiglio di Stato abbia statuito di fatto che esiste un traffico ro-pax bisognoso di specifica autorizzazione ex articolo 16 (quello oggi effettuato da Sdt) e uno che invece non lo è (quello effettuato da Porto **Livorno** 2000) introduce, senza però definirne i contorni, una nuova e ulteriore sottigliezza. Che, magari, aiuterà l'Adsp livornese a sbrogliare l'intricata matassa nel momento in cui, vigente un elenco di servizi di interesse generale comprensivo dell'assistenza ai passeggeri, Sdt chiederà proroghe e rinnovi dell'autorizzazione ad assistere passeggeri, ma che è evidentemente destinata ad aprire innumerevoli nuovi fronti, non solo a **Livorno**, imperniati sulla sostanza di tale distinzione. Non è forse un caso che nessuno degli interessati abbia voluto commentare la sentenza del Consiglio di Stato.

Rigassificatore di Piombino: chi lascia e chi raddoppia

PIOMBINO Prendere decisioni impopolari non è mai facile in regime democratico: ma a volte le cose andrebbero risolte forse con piacere decisione. Si trascina invece per altri 100 giorni così ha deciso il governatore della Toscana Eugenio Giani la scelta di dover trasferire la Golar Tundra la nave gassificatrice destinata tra qualche mese a ormeggiare nel porto di Piombino dopo i tre anni di permanenza in quello scalo. Il trasferimento fa parte del decreto. E doveva essere indicato nei giorni scorsi. Invece la scelta è stata rinviata tra tre mesi. L'ipotesi iniziale è ufficialmente ancora in atto prevede che dopo tre anni la Golar Tundra dovrebbe essere trasferita al largo, a Nord o a Sud (improbabile) dell'isola d'Elba. Basta guardare la carta geografica per capire che sarebbe una scelta difficile, se non impossibile. La zona di mare approda da mille rotte, ci sono riserve ambientali, zone di pesca, navigazione turistica. Qualcuno aveva avanzato la proposta di affiancare la Golar Tundra alla nave della OLT Toscana ancorata al largo di Livorno: ma gli stessi della OLT hanno subito sottolineato che nelle condizioni di mare grosso che si verificano sul Tirreno le due navi affiancate farebbero danni reciproci. Niente da fare. L'altra ipotesi è di trasferire la Golar Tundra davanti a **Ravenna**, dove si sta già lavorando per la seconda RFSU, in attesa entrerà fine del 2023. In questo caso le due navi sarebbero non affiancate dalle parti opposte del terminale di un ex Paguro di perforazione, una piattaforma ancorata sul fondale e già collegata alla terraferma da un condotto che ovviamente deve essere adeguato al nuovo compito. Proposte di soluzioni ancora al vaglio. Ed è chiaro che allungare i tempi di decisione allunga anche l'elenco delle proteste, le contestazioni, i Nimby. Così a Roma quattrocento deputati hanno potuto assistere nella sala conferenze di Montecitorio a Il Metodo Piombino L'Italia oltre la legge, come Max Civili, giornalista d'inchiesta, ha intitolato il docu-film girato con la collaborazione dei comitati cittadini di Piombino che lottano contro l'installazione della nave rigassificatrice nel porto.



Porto sostenibile, ciclovie e risparmio energetico. Ecco lo scatto green di Ancona

di Maria Cristina Benedetti Mercoledì 14 Dicembre 2022, 03:35 4 Minuti di Lettura ANCONA Un salto green, nel futuro Ancona è già dentro. A scorrere le griglie dell'indagine del Sole 24 Ore sulla qualità della vita, la Dorica e dintorni scalano due posizioni e si piazzano al 28esimo posto tra le 107 province d'Italia. Lo scatto è tutto nel particolare: tra le sei macro-categorie, spina dorsale del report, è alla voce Ambiente e servizi che lo slancio diventa realtà. È pura strategia a srotolare il manifesto del Palazzo del Popolo del capoluogo. A partire dal principio ispiratore: il denominatore comune, dei 43 progetti finanziati con 51 milioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, è l'efficientamento energetico. Per convertirlo in azione al Teatro delle Muse, allo Sperimentale e in altre strutture municipali sono destinati 1,3 milioni che, con i cofinanziamenti, garantiscono interventi per 2,4 milioni. La messa in pratica è a cura di Paolo Manarini, dall'alto della sua delega ai Lavori Pubblici: «Sulle Muse si risparmieranno 54mila metri cubi di gas all'anno e il calo delle emissioni di CO2 sarà del 27%». Fatti, non promesse. L'amarezza Per rimanere sul pezzo, alla sostenibilità ambientale sono riservati 1,6 milioni da investire sui percorsi ciclopeditoni. Pedalare, nonostante l'amarezza: nella prossima manovra finanziaria nazionale dovrebbero sparire i 94 milioni che lo Stato aveva riservato ai Comuni per l'adeguamento delle ciclovie urbane. Un nulla di fatto. Ida Simonella sollecitata, durante il consiglio comunale, da un'interrogazione di Diego Urbisaglia, Unione democratica, non nega il rammarico: «Sono risorse - decripta il danno l'assessore al Bilancio - che ora si dovranno trovare altrove, nel caso dovessimo avanzare con nuovi programmi». Punta di nuovo i riflettori sui percorsi a due ruote tra la stazione Ancona Stadio e il polo universitario di Monte Dago e tra quella Centrale e l'ospedale di Torrette. Quel milione e mezzo e più, 100% Pnrr, per sei chilometri. Seguendo il filo della mobilità dolce, nei prossimi Investimenti territoriali integrati, assicurati dai fondi europei Fesr, si prevede il collegamento dalla parte a monte della baia a quella a valle di Portonovo. Il proseguimento della ciclabile del Conero. Sul fronte del porto sventola, decisa, la bandiera dell'elettificazione delle banchine: 11 milioni destinati a tutti gli scali dell'**Autorità portuale**, sette dei quali dovrebbero arrivare ad Ancona. I tempi sono dettati sempre dal Pnrr: non oltre il 2026. Altro obiettivo, imprescindibile: via i traghetti da sotto il Guasco, cuore e storia della città, da spostare alle banchine 19, 20 e 21, area ex Silos. Al corollario dell'intermodalità la Simonella avanza la proposta di un binario-treno sufficientemente lungo da rendere competitivo, rispetto alla strada, il trasporto su ferro delle merci che arrivano o escono dal porto. Le coordinate lo danno al molo 27. Un'aspirazione da qualche milione di euro. No, non vanno all'incontrario neppure i filobus dei desideri, che corrono lungo un anello filoviario,



e le corriere a emissioni zero: una partita da 25 milioni, un mix tra Pnrr, Piano nazionale per la mobilità sostenibile e quello sul trasporto rapido di massa. I pedibus Sull'implementazione dei pedibus, carovane di bimbi che si recano a scuola in gruppo, accompagnati da due adulti, un autista davanti e un controllore che chiude la fila, saranno investiti parte dei 3,7 milioni destinati ai luoghi della formazione. Palazzo del Popolo mantiene alto il ritmo col piano urbano della mobilità sostenibile. Una mappa strategica, poiché per cogliere le risorse è d'obbligo essere dentro quella cornice. Un perimetro entro il quale ci sono la città in 15 minuti, il sistema con cui i cittadini possono muoversi a piedi, in bici o con i mezzi del trasporto pubblico; e una rete di cerniere. Siamo al sottoinsieme dei parcheggi scambiatori: tra questi, rientra il Verrocchio e quello pensato nell'area a ridosso dello scalo Marotti, con un servizio di navette a servizio del porto. Come non accendersi, poi, ricordando i 2 milioni per illuminare a led waterfront e monumenti. Seicento punti luce. Rigorosamente green. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, a Civitavecchia riunione comitato direttivo Yep Med

Civitavecchia, 13 dic. (Adnkronos/Labitalia) - Nei giorni 1 e 2 dicembre 2022, presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il progetto Yep Med (Youth Employment in the Ports of the Mediterranean) ha riunito i membri del comitato direttivo. Alcuni partner non hanno potuto partecipare di persona e si sono collegati all'evento online. Il presidente dell'Authority laziale, Pino Musolino ha dato il benvenuto ai presenti in occasione dell'inizio dell'incontro e si è complimentato per il prezioso lavoro svolto finora. Con Yep med non solo saremo in grado di realizzare tutti gli obiettivi previsti dal progetto ma, in qualche modo, attraverso di esso, costruiremo le gambe di progetti futuri sempre legati alla formazione e all'innalzamento della qualità della forza lavoro dei nostri porti ha puntualizzato il numero uno di Molo Vespucci. Dopo la cerimonia di apertura, si sono svolte due giornate di workshop con i partner dei sette Paesi mediterranei partecipanti. Oltre all'Italia, erano rappresentate Francia, Spagna, Giordania, Tunisia, Egitto e Libano. Nel corso di quella che è stata la penultima riunione del comitato direttivo di un progetto iniziato ormai da circa due anni e mezzo, i rappresentanti dei vari Paesi hanno illustrato i risultati fino ad oggi raggiunti in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che Yep Med sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistico-portuali dell'area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il comitato direttivo ha stabilito, quindi, l'avvio degli ultimi corsi di 'Vocational Training' e 'Occupational Training' a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l'ultimo consiglio direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l'1 e 2 maggio mentre l'evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto Yep med ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell'Unione europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020. Per ulteriori informazioni, si prega di contattare Concha Palacios dell'ufficio progetti all'indirizzo: concha.palacios@portdebarcelona.cat o visitare il sito web.



Affari Italiani

Porti, a Civitavecchia riunione comitato direttivo Yep Med



12/13/2022 12:48

Civitavecchia, 13 dic. (Adnkronos/Labitalia) - Nei giorni 1 e 2 dicembre 2022, presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il progetto Yep Med (Youth Employment in the Ports of the Mediterranean) ha riunito i membri del comitato direttivo. Alcuni partner non hanno potuto partecipare di persona e si sono collegati all'evento online. Il presidente dell'Authority laziale, Pino Musolino ha dato il benvenuto ai presenti in occasione dell'inizio dell'incontro e si è complimentato per il prezioso lavoro svolto finora. Con Yep med non solo saremo in grado di realizzare tutti gli obiettivi previsti dal progetto ma, in qualche modo, attraverso di esso, costruiremo le gambe di progetti futuri sempre legati alla formazione e all'innalzamento della qualità della forza lavoro dei nostri porti ha puntualizzato il numero uno di Molo Vespucci. Dopo la cerimonia di apertura, si sono svolte due giornate di workshop con i partner dei sette Paesi mediterranei partecipanti. Oltre all'Italia, erano rappresentate Francia, Spagna, Giordania, Tunisia, Egitto e Libano. Nel corso di quella che è stata la penultima riunione del comitato direttivo di un progetto iniziato ormai da circa due anni e mezzo, i rappresentanti dei vari Paesi hanno illustrato i risultati fino ad oggi raggiunti in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che Yep Med sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistico-portuali dell'area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il comitato direttivo ha stabilito, quindi, l'avvio degli ultimi corsi di 'Vocational Training' e 'Occupational Training' a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l'ultimo consiglio direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l'1 e 2 maggio mentre l'evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto Yep med ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell'Unione europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020. Per ulteriori informazioni, si prega di contattare Concha Palacios dell'ufficio progetti all'indirizzo: concha.palacios@portdebarcelona.cat o visitare il sito web.

Yep Med, si è riunito a Civitavecchia il Comitato direttivo

CIVITAVECCHIA Nei giorni 1 e 2 dicembre 2022, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il progetto YEP MED (Youth Employment in the Ports of the MEDiterranean) ha riunito i membri del Comitato Direttivo. Alcuni partner non hanno potuto partecipare di persona e si sono collegati all'evento online. Il presidente dell'Authority laziale, **Pino Musolino** ha dato il benvenuto ai presenti in occasione dell'inizio dell'incontro e si è complimentato per il prezioso lavoro svolto finora. Con YEP MED non solo saremo in grado di realizzare tutti gli obiettivi previsti dal progetto ma, in qualche modo, attraverso di esso, costruiremo le gambe di progetti futuri sempre legati alla formazione e all'innalzamento della qualità della forza lavoro dei nostri porti, ha puntualizzato il numero uno di Molo Vespucci. Dopo la cerimonia di apertura, si sono svolte due intense giornate di workshop con i partner dei sette Paesi mediterranei partecipanti. Oltre all'Italia, erano rappresentate Francia, Spagna, Giordania, Tunisia, Egitto e Libano. Nel corso di quella che è stata la penultima riunione del Comitato Direttivo di un progetto iniziato ormai da circa due anni e mezzo, i rappresentanti dei vari Paesi hanno illustrato i risultati fino ad oggi raggiunti in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che YEP MED sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistico-portuali dell'area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il Comitato Direttivo ha stabilito, quindi, l'avvio degli ultimi corsi di Vocational Training e Occupational Training a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l'ultimo Consiglio Direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l'1 e 2 maggio mentre l'evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto YEP MED ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell'Unione Europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020. Per ulteriori informazioni, si prega di contattare Concha Palacios dell'ufficio progetti all'indirizzo: concha.palacios@portdebarcelona.cat o visitare il sito Web.



Porti, a Civitavecchia riunione comitato direttivo Yep Med

Civitavecchia, 13 dic. (Adnkronos/Labitalia) - Nei giorni 1 e 2 dicembre 2022, presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il progetto Yep Med (Youth Employment in the Ports of the Mediterranean) ha riunito i membri del comitato direttivo. Alcuni partner non hanno potuto partecipare di persona e si sono collegati all'evento online. Il presidente dell'Authority laziale, Pino Musolino ha dato il benvenuto ai presenti in occasione dell'inizio dell'incontro e si è complimentato per il prezioso lavoro svolto finora. Con Yep med non solo saremo in grado di realizzare tutti gli obiettivi previsti dal progetto ma, in qualche modo, attraverso di esso, costruiremo le gambe di progetti futuri sempre legati alla formazione e all'innalzamento della qualità della forza lavoro dei nostri porti ha puntualizzato il numero uno di Molo Vespucci. Dopo la cerimonia di apertura, si sono svolte due giornate di workshop con i partner dei sette Paesi mediterranei partecipanti. Oltre all'Italia, erano rappresentate Francia, Spagna, Giordania, Tunisia, Egitto e Libano. Nel corso di quella che è stata la penultima riunione del comitato direttivo di un progetto iniziato ormai da circa due anni e mezzo, i rappresentanti dei vari Paesi hanno illustrato i risultati fino ad oggi raggiunti in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che Yep Med sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistiche-portuali dell'area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il comitato direttivo ha stabilito, quindi, l'avvio degli ultimi corsi di 'Vocational Training' e 'Occupational Training' a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l'ultimo consiglio direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l'1 e 2 maggio mentre l'evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto Yep med ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell'Unione europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020. Per ulteriori informazioni, si prega di contattare Concha Palacios dell'ufficio progetti all'indirizzo: concha.palacios@portdebarcelona.cat o visitare il sito web.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS: YEP MED, si è riunito a Civitavecchia il Comitato Direttivo

Il progetto prosegue a ritmo sostenuto in vista del raggiungimento degli obiettivi prefissati. L'inizio degli ultimi corsi è previsto per la fine di gennaio 2023. Nei giorni 1 e 2 dicembre 2022, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il progetto YEP MED (Youth Employment in the Ports of the Mediterranean) ha riunito i membri del Comitato Direttivo. Alcuni partner non hanno potuto partecipare di persona e si sono collegati all'evento online. Il presidente dell'Authority laziale, Pino Musolino ha dato il benvenuto ai presenti in occasione dell'inizio dell'incontro e si è complimentato per il prezioso lavoro svolto finora. Con YEP MED non solo saremo in grado di realizzare tutti gli obiettivi previsti dal progetto ma, in qualche modo, attraverso di esso, costruiremo le gambe di progetti futuri sempre legati alla formazione e all'innalzamento della qualità della forza lavoro dei nostri porti ha puntualizzato il numero uno di Molo Vespucci. Dopo la cerimonia di apertura, si sono svolte due intense giornate di workshop con i partner dei sette Paesi mediterranei partecipanti. Oltre all'Italia, erano rappresentate Francia, Spagna, Giordania, Tunisia, Egitto e Libano. Nel corso di quella che è stata la penultima riunione del Comitato Direttivo di un progetto iniziato ormai da circa due anni e mezzo, i rappresentanti dei vari Paesi hanno illustrato i risultati fino ad oggi raggiunti in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che YEP MED sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistico-portuali dell'area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il Comitato Direttivo ha stabilito, quindi, l'avvio degli ultimi corsi di Vocational Training e Occupational Training a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l'ultimo Consiglio Direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l'1 e 2 maggio mentre l'evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto YEP MED ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell'Unione Europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020. Per ulteriori informazioni, si prega di contattare Concha Palacios dell'ufficio progetti all'indirizzo: concha.palacios@portdebarcelona.cat o visitare il sito Web.



in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che YEP MED sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistico-portuali dell'area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il Comitato Direttivo ha stabilito, quindi, l'avvio degli ultimi corsi di Vocational Training e Occupational Training a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l'ultimo Consiglio Direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l'1 e 2 maggio mentre l'evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto YEP MED ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell'Unione Europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020. Per ulteriori informazioni, si prega di contattare Concha Palacios dell'ufficio progetti all'indirizzo: concha.palacios@portdebarcelona.cat o visitare il sito Web.

Il successo di Cuori e Motori

GAETA Si è appena conclusa a **Gaeta** la tappa della manifestazione Cuori e Motori, una campagna nazionale medico-sociale di prevenzione delle malattie del cuore promossa dall'Istituto Nazionale per le Ricerche Cardiovascolari, che consente di sottoporsi gratuitamente a screening cardiologici, per prevenire una delle patologie che è la prima causa di decessi in Italia. L'Istituto Nazionale Ricerche Cardiovascolari ha voluto coinvolgere l'Istituzione che rappresenta in mare un riferimento per i cittadini: la Guardia Costiera, che, aderendo all'iniziativa virtuosa, ha offerto la possibilità di fare l'evento a bordo di una delle sue Navi maggiori, il Dattilo, che ha fatto scalo nel **porto** di **Gaeta**. La nave ha ospitato 10 postazioni cardiologiche gestite da personale medico specializzato, sotto la supervisione del professor Francesco Fedele, presidente dell'INRC. All'evento di presentazione della manifestazione alla stampa, ha partecipato il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**, ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone che ha manifestato tutta la sua soddisfazione per il successo ottenuto dall'iniziativa: L'ammiraglio Carlone ed il professor Fedele al termine dell'incontro, cui hanno partecipato anche l'arcivescovo di **Gaeta** Luigi Vari, il prefetto di Latina, Maurizio Falco, l'onorevole Sara Kelany, il sindaco di **Gaeta** Cristian Leccese, il capo ufficio comunicazione del Comando Generale delle Capitanerie di **Porto**, capitano di vascello Cosimo Nicastro, e vari ufficiali e docenti, ha ringraziato la città e l'Istituto per la bella iniziativa.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Yep Med, si è riunito a Civitavecchia il Comitato direttivo

CIVITAVECCHIA Nei giorni 1 e 2 dicembre 2022, presso la sede dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il progetto YEP MED (Youth Employment in the Ports of the MEDiterranean) ha riunito i membri del Comitato Direttivo. Alcuni partner non hanno potuto partecipare di persona e si sono collegati all'evento online. Il presidente dell'Authority laziale, Pino Musolino ha dato il benvenuto ai presenti in occasione dell'inizio dell'incontro e si è complimentato per il prezioso lavoro svolto finora. Con YEP MED non solo saremo in grado di realizzare tutti gli obiettivi previsti dal progetto ma, in qualche modo, attraverso di esso, costruiremo le gambe di progetti futuri sempre legati alla formazione e all'innalzamento della qualità della forza lavoro dei nostri porti, ha puntualizzato il numero uno di Molo Vespucci. Dopo la cerimonia di apertura, si sono svolte due intense giornate di workshop con i partner dei sette Paesi mediterranei partecipanti. Oltre all'Italia, erano rappresentate Francia, Spagna, Giordania, Tunisia, Egitto e Libano. Nel corso di quella che è stata la penultima riunione del Comitato Direttivo di un progetto iniziato ormai da circa due anni e mezzo, i rappresentanti dei vari Paesi hanno illustrato i risultati fino ad oggi raggiunti in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che YEP MED sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistico-portuali dell'area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il Comitato Direttivo ha stabilito, quindi, l'avvio degli ultimi corsi di Vocational Training e Occupational Training a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l'ultimo Consiglio Direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l'1 e 2 maggio mentre l'evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto YEP MED ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell'Unione Europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020. Per ulteriori informazioni, si prega di contattare Concha Palacios dell'ufficio progetti all'indirizzo: concha.palacios@portdebarcelona.cat o visitare il sito Web.



YEP MED, si è riunito a Civitavecchia il Comitato Direttivo

Redazione Seareporter.it

Il progetto prosegue a ritmo sostenuto in vista del raggiungimento degli obiettivi prefissati. L' inizio degli ultimi corsi è previsto per la fine di gennaio 2023 Civitavecchia, 13 dicembre 2022 - Nei giorni 1 e 2 dicembre 2022, presso la sede dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, il progetto YEP MED (Youth Employment in the Ports of the MEditerranean) ha riunito i membri del Comitato Direttivo. Alcuni partner non hanno potuto partecipare di persona e si sono collegati all' evento online. Il presidente dell' Authority laziale, Pino Musolino ha dato il benvenuto ai presenti in occasione dell' inizio dell' incontro e si è complimentato per il prezioso lavoro svolto finora. 'Con YEP MED non solo saremo in grado di realizzare tutti gli obiettivi previsti dal progetto ma, in qualche modo, attraverso di esso, costruiremo le gambe di progetti futuri sempre legati alla formazione e all' innalzamento della qualità della forza lavoro dei nostri porti' ha puntualizzato il numero uno di Molo Vespucci. Dopo la cerimonia di apertura, si sono svolte due intense giornate di workshop con i partner dei sette Paesi mediterranei partecipanti. Oltre all' Italia, erano rappresentate

Francia, Spagna, Giordania, Tunisia, Egitto e Libano. Nel corso di quella che è stata la penultima riunione del Comitato Direttivo di un progetto iniziato ormai da circa due anni e mezzo, i rappresentanti dei vari Paesi hanno illustrato i risultati fino ad oggi raggiunti in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che YEP MED sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistico-portuali dell' area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il Comitato Direttivo ha stabilito, quindi, l' avvio degli ultimi corsi di 'Vocational Training' e 'Occupational Training' a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l' ultimo Consiglio Direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l' 1 e 2 maggio mentre l' evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto YEP MED ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell' Unione Europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020.



Civitavecchia, si è riunito il Comitato Direttivo di YEP MED

Il progetto prosegue a ritmo sostenuto in vista del raggiungimento degli obiettivi prefissati. L' inizio degli ultimi corsi è previsto per la fine di gennaio 2023 Civitavecchia - Presso la sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il progetto YEP MED (Youth Employment in the Ports of the MEDiterranean) ha riunito i membri del Comitato Direttivo. Alcuni partner non hanno potuto partecipare di persona e si sono collegati all' evento online. Il presidente dell' Authority laziale, **Pino Musolino** ha dato il benvenuto ai presenti in occasione dell' inizio dell' incontro e si è complimentato per il prezioso lavoro svolto finora. "Con YEP MED non solo saremo in grado di realizzare tutti gli obiettivi previsti dal progetto ma, in qualche modo, attraverso di esso, costruiremo le gambe di progetti futuri sempre legati alla formazione e all' innalzamento della qualità della forza lavoro dei nostri porti" ha puntualizzato il numero uno di Molo Vespucci. Dopo la cerimonia di apertura, si sono svolte due intense giornate di workshop con i partner dei sette Paesi mediterranei partecipanti. Oltre all' Italia, erano rappresentate Francia, Spagna, Giordania, Tunisia, Egitto e Libano. Nel corso di quella che è stata la penultima riunione del Comitato Direttivo di un progetto iniziato ormai da circa due anni e mezzo, i rappresentanti dei vari Paesi hanno illustrato i risultati fino ad oggi raggiunti in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che YEP MED sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistico-portuali dell' area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il Comitato Direttivo ha stabilito, quindi, l' avvio degli ultimi corsi di "Vocational Training" e "Occupational Training" a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l' ultimo Consiglio Direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l' 1 e 2 maggio mentre l' evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto YEP MED ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell' Unione Europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020.



Porti, a Civitavecchia riunione comitato direttivo Yep Med

- (Adnkronos) - Nei giorni 1 e 2 dicembre 2022, presso la sede dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il progetto Yep Med (Youth Employment in the Ports of the Mediterranean) ha riunito i membri del comitato direttivo. Vivere Senigallia Alcuni partner non hanno potuto partecipare di persona e si sono collegati all'evento online. Il presidente dell'Authority laziale, Pino Musolino ha dato il benvenuto ai presenti in occasione dell'inizio dell'incontro e si è complimentato per il prezioso lavoro svolto finora. Con Yep med non solo saremo in grado di realizzare tutti gli obiettivi previsti dal progetto ma, in qualche modo, attraverso di esso, costruiremo le gambe di progetti futuri sempre legati alla formazione e all'innalzamento della qualità della forza lavoro dei nostri porti ha puntualizzato il numero uno di Molo Vespucci. Dopo la cerimonia di apertura, si sono svolte due giornate di workshop con i partner dei sette Paesi mediterranei partecipanti. Oltre all'Italia, erano rappresentate Francia, Spagna, Giordania, Tunisia, Egitto e Libano. Nel corso di quella che è stata la penultima riunione del comitato direttivo di un progetto iniziato ormai da circa due anni e mezzo, i rappresentanti dei vari Paesi hanno illustrato i risultati fino ad oggi raggiunti in merito ai corsi svolti, alla partecipazione degli studenti e alla loro successiva occupazione. Ad oggi, il progetto ha visto il completamento con successo di 54 corsi nelle otto comunità portuali, in cui sono stati formati più di 2000 studenti, dei quali oltre 200 hanno completato lo stage o trovato lavoro nel settore. Attraverso le diverse presentazioni è stato confermato che Yep Med sta procedendo secondo gli obiettivi prefissati ed è diventato un elemento chiave di cooperazione nel campo della formazione e della collaborazione tra le comunità logistico-portuali dell'area mediterranea. Durante le due giornate sono stati, inoltre, concordati i prossimi step e le modalità di prosecuzione del progetto una volta portato a termine. Il comitato direttivo ha stabilito, quindi, l'avvio degli ultimi corsi di 'Vocational Training' e 'Occupational Training' a partire da fine gennaio 2023. Si è, inoltre, deciso che l'ultimo consiglio direttivo si riunirà ad Aqaba, in Giordania, l'1 e 2 maggio mentre l'evento finale del progetto è confermato a Damietta nel giugno 2023. Il progetto Yep med ha un budget di 2,9 milioni di euro, con un contributo dell'Unione europea del 90%, e una durata di 30 mesi dal suo inizio nel settembre 2020. Per ulteriori informazioni, si prega di contattare Concha Palacios dell'ufficio progetti all'indirizzo: concha.palacios@portdebarcelona.cat o visitare il sito web. Questo è un lancio di agenzia pubblicato il 14 dicembre 2022 0 letture In questo articolo si parla di attualità Questo articolo è stato pubblicato originariamente qui: <https://vivere.me/dH0w> L'indirizzo breve è [Comments](https://vivere.me/dH0w).



Il Nautilus

Brindisi

Consegnato un nuovo battello di ultima generazione alla Capitaneria di Porto di Brindisi

Nuovo battello di ultima generazione a disposizione della Guardia Costiera di **Brindisi**. E' stato consegnato nella mattinata di oggi 13 Dicembre il nuovo battello G.C. Bravo 152 che andrà ad aggregarsi al dispositivo dei mezzi navali in dotazione alla Guardia Costiera di **Brindisi**, impegnati nelle attività di ricerca e soccorso (SAR) e nelle numerose sfere di intervento del Corpo delle Capitanerie di **Porto**, dal controllo della filiera della pesca alla tutela dell'ambiente marino. Quest'ultima è un'attività particolarmente significativa per l'area brindisina, considerata la vicinanza dell'Area Marina Protetta Torre Guaceto all'interno della quale i mezzi navali della Guardia Costiera di **Brindisi** svolgono una costante ed intensa attività di sorveglianza e monitoraggio. Il nuovo mezzo, appartenente alla classe Bravo del Corpo, è stato progettato e realizzato secondo un concept moderno, caratterizzato da elevati standard operativi, nonché da soluzioni tecniche all'avanguardia, al fine di garantire le migliori condizioni di sicurezza per gli operatori imbarcati e di assicurare maggiori capacità di comunicazione e scoperta rispetto al passato. Inoltre l'adozione di uno scafo a V realizzato ad hoc, unita alla presenza di un airbag che ne consente l'auto-raddrizzamento in caso di capovolgimento imprevisto, nonché la disponibilità di strutture idonee ad accogliere a bordo un team di sommozzatori, lo rendono particolarmente versatile ed impiegabile non soltanto nel periodo estivo ma anche per tutto il restante corso dell'anno. Il Presidente dell'Area Marina Protetta Torre Guaceto Rocky Malatesta ha voluto rilasciare la seguente dichiarazione: Apprendo con grande entusiasmo l'arrivo del battello che sarà destinato principalmente all'Area Marina Protetta di Torre Guaceto. Si rafforza così la collaborazione tra l'ente di gestione dell'area protetta e la Guardia Costiera di **Brindisi**, che da tempo, anche a livello nazionale, ha avviato strategie di controllo più intensificate nei confronti dei parchi marini.



La Calabria hub italiano per il GNL

REGGIO CALABRIA C'è una crescita del 40% dei progetti per la rigassificazione in Europa, certificata recentemente dalla società di intelligence ICIS. E aumentano i contratti con i fornitori extra-Russia; come il mega-contratto stipulato in questi giorni tra Germania e Qatar per la fornitura per i prossimi quindici anni di GNL proveniente dal North Field, il più grande giacimento al mondo di metano. Il gas tedesco sarà trasportato via nave, attraverso il Canale di Suez, per essere consegnato negli impianti di rigassificazione in via di completamento nel Mare del Nord. Qualcuno sta trattando anche perché in questo tragitto si possano inserire i rigassificatori italiani del Mediterraneo. A conferma del ruolo strategico che il Mare Nostrum, scrive un rapporto di Prime Magazine giocherà sul breve e medio periodo è sottolineato anche nel IV Rapporto Med&Italian Energy di SRM (Gruppo Sanpaolo) presentato ai primi di dicembre al Parlamento europeo. Nel nuovo risiko energetico, in particolare continua il rapporto il bacino mediterraneo ricoprirà una doppia funzione: spazio attraversato dalle principali rotte di rifornimento e area infrastrutturata, attraverso i porti, per distribuire e/o rigassificare il GNL a beneficio dei territori interni e dell'industria dei trasporti. Una situazione inedita e piena di prospettive, soprattutto per la Calabria, la cui posizione geografica baricentrica, rispetto a Suez, ne fa un naturale hub di riferimento per tutto il Sud Italia. Attualmente l'attenzione è rivolta specie al **porto di Gioia Tauro**. È qui che l'impianto di rigassificazione progettato da Iren e Sorgenia potrebbe supplire a un terzo delle importazioni di gas italiano non più assicurate dalla Russia, mettendo la Calabria al centro della strategia energetica italiana. Inoltre, il collegamento ad una piastra del freddo all'interno dell'area portuale potrebbe attrarre investimenti per la realizzazione di un importante distretto agro-alimentare. A frenare il progetto riferisce ancora Prime Magazine la solita lentezza dei processi burocratici e, in particolare, l'inserimento dello stesso nelle opere strategiche indicate dallo Stato. Ma le iniziative per trarre giovamento dallo sviluppo dei nuovi processi economici legati alla rivoluzione energetica in atto non si fermano solo sul versante tirrenico. A Crotone è stato presentato fin dal 2017 un progetto per la realizzazione di un deposito di GNL small scale che contribuirebbe ad alimentare ulteriormente i fabbisogni del territorio senza per questo interferire con gli obiettivi strategici perseguiti dalle opere di portata maggiore.

La Gazzetta Marittima

La Calabria hub italiano per il GNL



12/13/2022 23:32

REGGIO CALABRIA - C'è una crescita del 40% dei progetti per la rigassificazione in Europa, certificata recentemente dalla società di intelligence ICIS. E aumentano i contratti con i fornitori extra-Russia; come il mega-contratto stipulato in questi giorni tra Germania e Qatar per la fornitura per i prossimi quindici anni di GNL proveniente dal North Field, il più grande giacimento al mondo di metano. Il gas tedesco sarà trasportato via nave, attraverso il Canale di Suez, per essere consegnato negli impianti di rigassificazione in via di completamento nel Mare del Nord. Qualcuno sta trattando anche perché in questo tragitto si possano inserire i rigassificatori italiani del Mediterraneo. A conferma del ruolo strategico che il Mare Nostrum, scrive un rapporto di "Prime Magazine" - giocherà sul breve e medio periodo è sottolineato anche nel IV Rapporto Med&Italian Energy di SRM (Gruppo Sanpaolo) presentato ai primi di dicembre al Parlamento europeo. Nel nuovo risiko energetico, in particolare - continua il rapporto - il bacino mediterraneo ricoprirà una doppia funzione: spazio attraversato dalle principali rotte di rifornimento e area infrastrutturata, attraverso i porti, per distribuire e/o rigassificare il GNL a beneficio dei territori interni e dell'industria dei trasporti. Una situazione inedita e piena di prospettive, soprattutto per la Calabria, la cui posizione geografica baricentrica, rispetto a Suez, ne fa un naturale hub di riferimento per tutto il Sud Italia. Attualmente l'attenzione è rivolta specie al porto di Gioia Tauro. È qui che l'impianto di rigassificazione progettato da Iren e Sorgenia potrebbe supplire a un terzo delle importazioni di gas italiano non più assicurate dalla Russia, mettendo la Calabria al centro della strategia energetica italiana. Inoltre, il collegamento ad una "piastra del freddo" all'interno dell'area portuale potrebbe attrarre investimenti per la realizzazione di un importante distretto agro-alimentare. A frenare il progetto - riferisce ancora "Prime Magazine" - la solita lentezza dei

Terminato l' iter Fast corridor Gioia Tauro-Padova

Redazione Seareporter.it

È terminato l' iter per la realizzazione del Fast corridor **Gioia Tauro** - Padova, che consentirà il trasporto rapido delle merci, su rotaia, dall' hub portuale calabrese all' interporto veneto e, da lì, di raggiungere facilmente il resto del continente europeo. Padova è la seconda città italiana a essere connessa al **porto** di **Gioia Tauro** dal progetto di corridoi ferroviari veloci ideato dal Direttore Generale dell' Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli (ADM), prof. Marcello Minenna - Direttore territoriale ad interim della Calabria - e realizzato in sinergia con l' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno e Ionio e gli operatori economici di settore: grazie a questa innovativa infrastruttura sarà possibile, per le merci extracomunitarie in arrivo al **porto** calabrese, evitare lo sdoganamento nello scalo marittimo per essere invece trasportate, attraverso il moderno gateway ferroviario di 325.000 mq che collega il **porto** alla stazione di Rosarno, nei diversi snodi interportuali dove le dovute formalità doganali si svolgono più agevolmente. La sicurezza del trasporto è garantita dal costante monitoraggio satellitare dei container, a opera di un sistema digitale unico in Europa progettato e gestito direttamente da ADM. Questa iniziativa - che favorisce il trasporto su rotaia a quello su gomma, coerentemente con le politiche di ecosostenibilità e tutela dell' ambiente già promosse da ADM in altri ambiti - segue la realizzazione, nel settembre scorso, del primo Fast corridor in una regione del sud Italia, che collega il **porto** di **Gioia Tauro** all' interporto di Bologna. Di prossima inaugurazione è, inoltre, il corridoio ferroviario veloce che collegherà il **porto** calabrese con lo scalo intermodale di Bari. Tali infrastrutture, unitamente alle molte altre progettualità che hanno interessato la Regione sin dall' attivazione della Direzione territoriale ADM per la Calabria, avvenuta nel giugno 2021, mostrano il grande interesse strategico di ADM verso il territorio. Nel **porto** di **Gioia Tauro**, risultato il primo in Italia per connettività secondo il Liner Shipping Connectivity Index (classifica stilata dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo Globale) e non a caso individuato come sede regionale ADM, sono movimentati ogni anno quasi 4 milioni di container: una competitività di respiro internazionale sul piano della logistica che lo pone come hub strategico europeo, creando i presupposti per un più marcato sviluppo nelle economie di scala a beneficio dell' intero Sistema Paese, in quanto polo attrattivo di nuovi investimenti produttivi. In tale quadro, il **porto** della Piana si candida al centro di più vaste strategie quali lo sviluppo di una Zona Economica Speciale (ZES), l' implementazione di una piattaforma per gestire la catena del freddo (imprescindibile per lo sviluppo dell' industria agroalimentare) e il progetto di un rigassificatore con una capacità di 12 miliardi di metri cubi all' anno.



Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Varata una nuova nave per la ricerca e il salvataggio in mare della Guardia Costiera

Oggi a Messina, presso i cantieri navali di Intermarine (gruppo Immsi), la Guardia Costiera ha preso in consegna la nuova nave Aurelio Visalli, terza di una classe di unità navali denominata Angeli del Mare progettata per la ricerca e il salvataggio in mare e dedicata al personale del Corpo che ha perso la vita durante il servizio, a cui è stata conferita la Medaglia d'Oro per l'altissima professionalità ed il senso del dovere. Madrina della cerimonia di varo è stata la signora Tindara Grosso, moglie del 2° capo Aurelio Visalli, già in servizio alla Capitaneria di Porto di Milazzo, che ha perso la vita il 6 ottobre 2020 nell'eroico tentativo di salvare due giovani dalla forza del mare e al quale è stata conferita la Medaglia d'Oro al Valor di Marina. La nave Aurelio Visalli, così come le gemelle Natale De Grazia, prima della classe, e Roberto Aringhieri, risponde alle caratteristiche di una nuova tipologia di navi pensate e progettate per assolvere al compito più importante che la storia e la legge affidano alla Guardia Costiera: la ricerca e il soccorso in mare, una missione, che la nuova unità potrà svolgere anche in condizioni meteomarine estreme. La Aurelio Visalli si distingue per essere una delle navi del comparto SAR (Search and Rescue) più grandi al mondo, nonché la più lunga imbarcazione autoraddrizzante ed inaffondabile mai costruita in Italia. La nave, con dieci uomini di equipaggio, è lunga oltre 33 metri ed è dotata di un sistema avanzato di comando e controllo che assicura maggiore autonomia, maggiori capacità ricettive e una migliore logistica per l'equipaggio e per il ricovero di naufraghi. Ha una velocità massima di oltre 30 nodi e alla velocità di 28 nodi garantisce un'autonomia di oltre 1.000 miglia nautiche. La Aurelio Visalli è stata realizzata con fondi europei nell'ambito dei Fondi Sicurezza Interna 2014-2020 - Azione specifica 70.2.AS2.

Informare

Varata una nuova nave per la ricerca e il salvataggio in mare della Guardia Costiera



12/13/2022 18:09

È la più lunga imbarcazione "autoraddrizzante" ed "inaffondabile" mai costruita in Italia. Oggi a Messina, presso i cantieri navali di Intermarine (gruppo Immsi), la Guardia Costiera ha preso in consegna la nuova nave Aurelio Visalli, terza di una classe di unità navali denominata "Angeli del Mare" progettata per la ricerca e il salvataggio in mare e dedicata al personale del Corpo che ha perso la vita durante il servizio, a cui è stata conferita la Medaglia d'Oro per l'altissima professionalità ed il senso del dovere. Madrina della cerimonia di varo è stata la signora Tindara Grosso, moglie del 2° capo Aurelio Visalli, già in servizio alla Capitaneria di Porto di Milazzo, che ha perso la vita il 6 ottobre 2020 nell'eroico tentativo di salvare due giovani dalla forza del mare e al quale è stata conferita la Medaglia d'Oro al Valor di Marina. La nave Aurelio Visalli, così come le gemelle Natale De Grazia, prima della classe, e Roberto Aringhieri, risponde alle caratteristiche di una nuova tipologia di navi pensate e progettate per assolvere al compito più importante che la storia e la legge affidano alla Guardia Costiera: la ricerca e il soccorso in mare, una missione, che la nuova unità potrà svolgere anche in condizioni meteomarine estreme. La Aurelio Visalli si distingue per essere una delle navi del comparto SAR (Search and Rescue) più grandi al mondo, nonché la più lunga imbarcazione "autoraddrizzante" ed "inaffondabile" mai costruita in Italia. La nave, con dieci uomini di equipaggio, è lunga oltre 33 metri ed è dotata di un sistema avanzato di comando e controllo che assicura maggiore autonomia, maggiori capacità ricettive e una migliore logistica per l'equipaggio e per il ricovero di naufraghi. Ha una velocità massima di oltre 30 nodi e alla velocità di 28 nodi garantisce un'autonomia di oltre 1.000 miglia nautiche. La Aurelio Visalli è stata realizzata con fondi europei nell'ambito dei Fondi Sicurezza Interna 2014-2020 - Azione specifica 70.2.AS2.

Varata la nuova nave della Guardia Costiera "Aurelio Visalli", sarà impiegata nelle operazioni di ricerca e di soccorso

Si arricchisce la flotta della Guardia Costiera con una nuova nave dedicata agli uomini della Capitaneria di Porto e alla memoria del sottufficiale Aurelio Visalli, in servizio a **Milazzo**, che ha perso la vita il 6 ottobre 2020 nell'eroico tentativo di salvare due giovani dalla forza del mare. Le circostanze drammatiche in cui Visalli perse la vita hanno testimoniato la generosità, il coraggio e il senso di umanità del sottufficiale, a cui è stata successivamente conferita la Medaglia d'Oro al Valor di Marina. La nave, terza di una classe di unità navali denominata "Angeli del Mare", progettata per la ricerca e il salvataggio in mare è stata varata a Messina alla presenza del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone, del presidente di Intermarine, Antonino Parisi e della vedova Tindara Grosso, moglie del militare e madrina dell'evento. La nave, affidata al comando del tenente di Vascello Andrea Graziani, quanto prima sarà operativa. La Aurelio Visalli, così come le gemelle Natale De Grazia, prima della classe e Roberto Aringhieri, risponde alle caratteristiche di una nuova tipologia di navi pensate e progettate per assolvere al compito più importante che la storia e la legge affidano alla Guardia Costiera: la ricerca e il soccorso in mare, una missione, che la nuova Unità potrà svolgere anche in condizioni meteomarine estreme. Eccellenza della cantieristica italiana e vanto delle capacità marinaresche italiane, si distingue per essere una delle navi del comparto Sar (Search and Rescue) più grandi al mondo e la più lunga imbarcazione autoraddrizzante e inaffondabile mai costruita in Italia. La Visalli, con i suoi 10 uomini di equipaggio, rappresenta il meglio della tecnologia navale di oggi, con propulsione e strumenti di comunicazione all'avanguardia. Una nave di oltre 33 metri con un sistema avanzato di comando e controllo che assicura maggiore autonomia, maggiori capacità ricettive e una migliore logistica per l'equipaggio e per il ricovero di naufraghi. Ha una velocità massima di oltre 30 nodi e, alla velocità di 28 nodi, garantisce un'autonomia di oltre 1.000 miglia nautiche. «Questa nave - ha affermato l'ammiraglio Carlone - grazie alle sue comprovate capacità nautiche, una volta entrata in servizio, si farà espressione concreta di generosità e coraggio, divenendo custode nella memoria collettiva di Aurelio e dei suoi valori, che lo hanno reso un esempio per tutti noi e per il Paese. Ai suoi cari, la mia vicinanza e quella di tutta la grande famiglia della Guardia Costiera». La nave è stata costruita negli stabilimenti di Messina, dai cantieri navali Intermarine Spa (Gruppo Immsi) di Sarzana e è stata realizzata con fondi europei.



Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Varata la nuova nave Aurelio Visalli, un angelo del mare della Guardia Costiera

Ha avuto luogo oggi, 13 dicembre, a Messina, la consegna della nuova nave della Guardia Costiera, Aurelio VISALLI, terza di una classe di unità navali denominata Angeli del Mare, progettata per la ricerca e il salvataggio in mare e dedicata al personale del Corpo che ha perso la vita durante il servizio, a cui è stata conferita la Medaglia d'Oro per l'altissima professionalità ed il senso del dovere. La cerimonia di varo e di presentazione dell'Unità si è svolta presso i cantieri navali Intermarine S.p.A. (Gruppo Immsi) di Messina, alla presenza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto** Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, del Presidente di Intermarine, Antonino Parisi, e della sig.ra Tindara Grosso, moglie del militare e madrina dell'evento. La consegna odierna di Nave Visalli consentirà di avviare il previsto periodo di familiarizzazione da parte dell'equipaggio, per rendere la nave, affidata al comando del Tenente di Vascello Andrea Graziani, quanto prima operativa. Il 2°Capo Aurelio VISALLI, già in servizio alla Capitaneria di **porto** di **Milazzo**, ha perso la vita il 6 ottobre 2020 nell'eroico tentativo di salvare due giovani dalla forza del mare. Circostanze drammatiche, queste, che hanno testimoniato la generosità, il coraggio e il senso di umanità del Sottufficiale, al quale è stata successivamente conferita la Medaglia d'Oro al Valor di Marina. Audacia, generosità d'animo e non comune senso del dovere recita la motivazione della medaglia esempio di coraggio, altruismo e altissimo senso del dovere spinto all'estremo sacrificio, le parole rivolte ad Aurelio, che finiva per esporre coscientemente la propria vita a manifesto pericolo nel tentativo di salvare quella degli altri. La Nave Aurelio VISALLI, così come le gemelle Natale DE GRAZIA, prima della classe, e Roberto ARINGHIERI, risponde alle caratteristiche di una nuova tipologia di navi pensate e progettate per assolvere al compito più importante che la storia e la legge affidano alla Guardia Costiera: la ricerca e il soccorso in mare, una missione, che la nuova Unità potrà svolgere anche in condizioni meteomarine estreme. Eccellenza della cantieristica italiana e vanto delle capacità marinesche del nostro Paese, si distingue per essere una delle navi del comparto SAR (Search and Rescue) più grandi al mondo, nonché la più lunga imbarcazione autoraddrizzante ed inaffondabile mai costruita in Italia. La VISALLI, con i suoi 10 uomini di equipaggio, rappresenta il meglio della tecnologia navale di oggi, con propulsione e strumenti di comunicazione all'avanguardia. Una nave di oltre 33 metri con un sistema avanzato di comando e controllo che assicura maggiore autonomia, maggiori capacità ricettive e una migliore logistica per l'equipaggio e per il ricovero di naufraghi. Ha una velocità massima di oltre 30 nodi e, alla velocità di 28 nodi, garantisce un'autonomia di oltre 1.000 miglia nautiche. «Questa nave ha affermato l'Ammiraglio Nicola Carlone grazie alle sue comprovate capacità nautiche, una volta entrata in servizio, si farà espressione



Messina Ora

Varata la nuova nave "Aurelio Visalli", un "angelo del mare" della Guardia Costiera



12/13/2022 18:13

Ha avuto luogo oggi, 13 dicembre, a Messina, la consegna della nuova nave della Guardia Costiera, "Aurelio VISALLI", terza di una classe di unità navali denominata "Angeli del Mare", progettata per la ricerca e il salvataggio in mare e dedicata al personale del Corpo che ha perso la vita durante il servizio, a cui è stata conferita la Medaglia d'Oro per l'altissima professionalità ed il senso del dovere. La cerimonia di varo e di presentazione dell'Unità si è svolta presso i cantieri navali Intermarine S.p.A. (Gruppo Immsi) di Messina, alla presenza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, del Presidente di Intermarine, Antonino Parisi, e della sig.ra Tindara Grosso, moglie del militare e madrina dell'evento. La consegna odierna di Nave Visalli consentirà di avviare il previsto periodo di familiarizzazione da parte dell'equipaggio, per rendere la nave, affidata al comando del Tenente di Vascello Andrea Graziani, quanto prima operativa. Il 2°Capo Aurelio VISALLI, già in servizio alla Capitaneria di porto di Milazzo, ha perso la vita il 6 ottobre 2020 nell'eroico tentativo di salvare due giovani dalla forza del mare. Circostanze drammatiche, queste, che hanno testimoniato la generosità, il coraggio e il senso di umanità del Sottufficiale, al quale è stata successivamente conferita la Medaglia d'Oro al

Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

concreta di generosità e coraggio, divenendo custode nella memoria collettiva di Aurelio e dei suoi valori, che lo hanno reso un esempio per tutti noi e per il Paese. Ai suoi cari, la mia vicinanza e quella di tutta la grande famiglia della Guardia Costiera». La nave è stata costruita negli stabilimenti di Messina, dai cantieri navali Intermarine S.p.A. (Gruppo Immsi) di Sarzana ed è stata realizzata con fondi europei nell'ambito dei Fondi Sicurezza Interna 2014-2020 Azione specifica 70.2.AS2 ANIMO ANIMO VITAM MARI DEDIT: La Nave opera con il coraggio di chi dedica la vita al mare è il motto ufficiale dell'Unità, che esprime, grazie all'autorevolezza della lingua latina, il senso di appartenenza al Corpo, il coraggio e la generosità di VISALLI, ed il suo lascito alle nuove generazioni ed a quanti, come lui, fanno parte del grande equipaggio della Guardia Costiera, impegnata ogni giorno al servizio degli altri.

Il Nautilus

Focus

AVIAZIONE: PARTE LA CERTIFICAZIONE DELLA PRIMA IDROBASE A NARDO (LE)

TAVOLO TECNICO A GALLIPOLI SUL POLO IDRO-TURISTICO EUROPEO IN PUGLIA Gallipoli-Parte l'iter per la certificazione a Nardò (Lecce) della prima delle otto idrobasi e idrosuperfici realizzate nell'ambito del progetto europeo SWAN (Sustainable Water Aerodrome Network). Questo progetto, finanziato dall'Interreg V-A Greece-Italy Programme 2014-20, prevede la realizzazione di altre sette idrobasi in Puglia e in Grecia, che saranno ultimate entro la primavera del 2023 a Taranto, Gallipoli, Corfù, Erikusa, Matraki, Othoni e Paxos per consentire collegamenti aerei turistici rapidi e sostenibili. La prossima certificazione dell'idrobase di Santa Maria al Bagno Marina di Nardò è stata al centro del primo tavolo tecnico Idrobasi ed Idrosuperfici in Italia, che si svolto presso l'Hotel Bellavista Club di Gallipoli. Lo scopo principale di questo tavolo tecnico è stato quello di approfondire le tematiche sull'uso delle idrosuperfici per il volo da diporto sportivo e di aviazione generale, spiega Orazio Frigino, presidente dell'Aviazione Marittima Italiana e organizzatore dell'incontro. Lavoreremo per la certificazione dell'idrobase di Santa Maria al Bagno seguendo le linee guida dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), a partire dall'addestramento di piloti già brevettati per conseguire l'abilitazione al volo con idrovolanti e anche come approdo per idrovolanti impiegati nel monitoraggio delle aree marine protette e dei parchi costieri. Tutto ciò permetterà di rendere l'Italia nuovamente protagonista, come lo è stata nei primi decenni del secolo scorso, così da diventare a partire proprio dalla Puglia il principale polo d'attrazione europeo per il volo in idrovolante. Il tavolo tecnico è stato organizzato dall'Aviazione Marittima Italiana, in collaborazione con la Scuola Italiana Volo e con il Gruppo Caroli Hotels. I lavori si sono aperti con il saluto di benvenuto del sindaco di Nardò, Giuseppe Mellone, presenti il comandante della Capitaneria di Porto di Gallipoli, Pasquale Vitiello, il direttore dei lavori dell'idrobase di Santa Maria al Bagno, ing. Antonio Vaglio, il direttore tecnico e il responsabile pubbliche relazioni dell'Aviazione Marittima Italiana, Domenico Di Filippo e Benny Mirra, il presidente della Scuola Italiana Volo, Graziano Mazzolari, e il direttore generale del Gruppo Caroli Hotels, Attilio Caputo, che ha ospitato il tavolo tecnico. L'incontro è poi proseguito a Nardò presso l'idrobase di Santa Maria al Bagno, che è stata inaugurata dal sindaco Mellone lo scorso 22 luglio. Accolti dall'assessore al Turismo del comune di Nardò, Giuseppe Alemanno, sono anche intervenuti il direttore Operazioni Sud dell'ENAC, ing. Alessandro Scialla, e il direttore generale Asset Regione Puglia, ing. Elio Sannicandro. Infine, si sono svolti alcuni seminari dedicati ai piloti e scuole di volo regionali ed interregionali sulla disciplina del volo con gli idrovolanti, sulla normativa del codice della navigazione marittima, sulla sicurezza della navigazione aerea e marittima degli idrovolanti in mare aperto e sulla formazione del personale sotto-bordo presente su idrobasi,



Il Nautilus

Focus

idrosuperfici e barche appoggio per la sicurezza in mare durante le operazioni degli idrovolanti. Come abbiamo detto spesso, questo progetto è un'opportunità enorme per la nostra città e noi abbiamo il dovere di lavorare in ogni direzione e su tutte le potenzialità dell'opera, ha spiegato il sindaco di Nardò, Giuseppe Mellone. La certificazione, ad esempio, è un percorso utile e necessario per rendere l'idrosuperficie funzionale rispetto agli obiettivi per i quali è stata realizzata. È un lavoro lungo e paziente, che naturalmente faremo insieme ai partner, ad Aviazione Marittima Italiana, alla Scuola Italiana Volo e a tutti i soggetti coinvolti. Lo sviluppo turistico della nostra città, ha sottolineato a sua volta l'assessore al Turismo del comune di Nardò, Giuseppe Alemanno, passa anche da progetti speciali come questo, sul presupposto che la rete delle relazioni con i partner è un valore aggiunto alla polifunzionalità dell'idrosuperficie. Il progetto SWAN' ci ha aperto un ventaglio molto ampio di possibilità che abbiamo intenzione di sfruttare. Siamo una meta turistica molto in crescita e ogni passo che facciamo nella direzione dello sviluppo non può che irrobustire questo processo. Prosegue l'attività di sperimentazione per collegamenti aerei di breve raggio mediante idrovolanti lungo le coste pugliesi, ha dichiarato Elio Sannicandro, direttore generale Asset Regione Puglia. La realizzazione di idrobasi si coniuga con l'opportunità di promuovere l'utilizzo di idrovolanti per finalità sportive, ma anche per verificarne l'appeal turistico garantendo collegamenti veloci fra gli aeroporti e le località marittime del Salento e del Gargano. Grazie all'associazione Aviazione Marittima Italiana, si stanno concretizzando vari passaggi per definire una modalità di utilizzo di questi aeromobili secondo procedure standardizzate e sicure, d'intesa con le Capitanerie di Porto e le Autorità aeronautiche.

Informare

Focus

Ad un 2022 record seguirà un anno di flessione degli scambi commerciali mondiali

Lo prevede l'UNCTAD,, evidenziando che sulla tendenza pesano fattori negativi, controbilanciati però anche da elementi positivi. Nel 2022 il valore del commercio mondiale dovrebbe raggiungere il livello record di circa 32 trilioni di dollari, di cui quasi 25 trilioni di dollari generati dallo scambio di beni e quasi sette trilioni dal commercio di servizi, con incrementi rispettivamente del +10% e +15% circa sullo scorso anno. Lo segnala la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD) specificando che tali sensibili aumenti sono in gran parte dovuti alla robusta crescita avvenuta nella prima metà del 2022, mentre nella seconda metà dell'anno il rialzo degli scambi commerciali è stato contenuto. In particolare, nel terzo trimestre del 2022 il commercio di beni ha registrato una diminuzione congiunturale del -1,0% circa rispetto al secondo trimestre del 2022, mentre il commercio di servizi è aumentato del +1,3% circa. L'UNCTAD prevede che nel quarto trimestre del 2022 il valore del commercio mondiale diminuirà sia relativamente ai beni che ai servizi. L'UNCTAD ha specificato che se il deterioramento delle condizioni economiche e l'aumento dell'incertezza hanno

determinato nel corso del secondo semestre di quest'anno un rallentamento del commercio mondiale, tuttavia si è trattato di un calo nominale dato che il volume degli scambi è continuato ad aumentare per tutto il 2022, segnale - ha evidenziato l'organo dell'Onu - di una domanda globale resiliente. Inoltre la flessione del valore del commercio globale finora si è limitata alle merci, con il commercio di servizi che è risultato più resiliente e il suo valore è continuato a salire durante la seconda metà di quest'anno. Quanto al 2023, l'UNCTAD ritiene che il rallentamento del commercio attualmente in corso dovrebbe accentuarsi, anche se le prospettive rimangono incerte, con i fattori negativi, tra cui la minore crescita economica, i prezzi elevati dei beni scambiati e le preoccupazioni per la sostenibilità del debito globale che ha raggiunto livelli record, che sembrano prevalere sulle tendenze positive. Tra i fattori positivi, l'UNCTAD ha menzionato i recenti accordi commerciali e il miglioramento dell'efficienza della logistica del commercio globale, con porti e compagnie di navigazione - precisa il documento - che si sono ora adeguati alle sfide poste dalla pandemia di Covid-19, con nuove navi che stanno entrando in servizio e con l'allentamento della congestione portuale. Relativamente all'impatto sul commercio del settore dei trasporti, l'UNCTAD ha rilevato che se le tariffe di trasporto e di movimentazione delle merci sono ancora superiori alle medie pre-pandemia, tuttavia la loro tendenza è al ribasso.



Informare

Focus

Visintin è stato confermato alla presidenza di ASPT-ASTRA F.V.G.

La piena attuazione del regime di porto franco internazionale - ha sottolineato - resta uno dei tasselli da mettere al suo posto Stefano Visintin è stato confermato alla presidenza di ASPT-ASTRA F.V.G., l'associazione regionale che raggruppa spedizionieri, terminalisti, vettori ferroviari e MTO operanti nel sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. A Visintin, che è anche presidente di Confetra F.V.G., nei giorni scorsi l'assemblea ha espresso unanime apprezzamento per il lavoro svolto negli ultimi due mandati ed il pieno sostegno da parte delle imprese associate anche per il futuro. Delineando le linee programmatiche per i prossimi tre anni, Visintin, riferendosi al porto di Trieste ha evidenziato che la piena attuazione del regime di porto franco internazionale (non già zona franca europea) resta uno dei tasselli da mettere al suo posto, soprattutto per le lavorazioni industriali delle merci. Molto - ha rilevato - è stato fatto in questi ultimi anni: dal decreto sulla gestione del regime atteso da 25 anni e varato nel 2017, all'acquisizione di spazi idonei da parte dell'Interporto di Trieste, per arrivare allo spostamento del regime di punto franco nell'area Freeste. «Ora - ha aggiunto Visintin - siamo al banco di prova. La nostra attenzione su questo tema è massima. Vogliamo dare valore aggiunto ai traffici in Italia, consentendo il maggior risvolto occupazionale possibile per la città e la Regione. Confidiamo che anche a Roma venga pienamente compreso il potenziale per l'economia nazionale». Nella propria relazione morale il presidente dell'associazione ha poi ricordato che l'implementazione del Port Community System di Trieste con il modulo dei preavvisi di arrivo stradale abbia dimostrato come un sistema informatico a controllo e gestione pubblica possa essere efficiente e snello, oltre a garantire la dovuta terzietà nel trattare dati commerciali molto sensibili, se tutte le componenti della comunità portuale lavorano in piena sinergia con l'Autorità di Sistema Portuale. Dall'altro - ha osservato - è necessario accelerare per introdurre gli e-CMR ed e-FTI, dal momento che la digitalizzazione dei documenti doganali promossa dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli non trova al momento corrispondenza con la digitalizzazione dei documenti di trasporto. «Noi spedizionieri - ha specificato - vogliamo offrire alla nostra clientela questi strumenti prima possibile e non scansionare più documenti cartacei».



Informare

Focus

Accordo per lo sviluppo portuale ed economico del Sudan

Un consorzio guidato da AD Ports si occuperebbe, tra l'altro, dello sviluppo del porto di Abu Amama, sul Mar Rosso Khartoum. Il governo del Sudan, con firma del ministro delle Finanze, Jibril Ibrahim, ha sottoscritto un accordo preliminare con un consorzio guidato dal gruppo emiratense Abu Dhabi Ports (AD Ports) e dalla Invictus Investment, società quotata alla borsa di Abu Dhabi specializzata nel trading di materie prime, a cui verrebbe conferito il diritto esclusivo per sviluppare e gestire porti e zone economiche nella nazione africana. In particolare, l'intesa prevede la possibilità per il consorzio di costituire joint venture, partnership e altri accordi volti a supportare il finanziamento, lo sviluppo, la costruzione e la gestione dei progetti. Tra questi figurerebbe lo sviluppo del porto di Abu Amama, sul Mar Rosso.

Informare

Accordo per lo sviluppo portuale ed economico del Sudan



12/13/2022 19:09

Un consorzio guidato da AD Ports si occuperebbe, tra l'altro, dello sviluppo del porto di Abu Amama, sul Mar Rosso Khartoum. Il governo del Sudan, con firma del ministro delle Finanze, Jibril Ibrahim, ha sottoscritto un accordo preliminare con un consorzio guidato dal gruppo emiratense Abu Dhabi Ports (AD Ports) e dalla Invictus Investment, società quotata alla borsa di Abu Dhabi specializzata nel trading di materie prime, a cui verrebbe conferito il diritto esclusivo per sviluppare e gestire porti e zone economiche nella nazione africana. In particolare, l'intesa prevede la possibilità per il consorzio di costituire joint venture, partnership e altri accordi volti a supportare il finanziamento, lo sviluppo, la costruzione e la gestione dei progetti. Tra questi figurerebbe lo sviluppo del porto di Abu Amama, sul Mar Rosso.

Informatore Navale

Focus

SOMEC NUOVE COMMESSE PER 20,5 MILIONI DI EURO DAL CANTIERE NAVALE TEDESCO MEYER WERFT

Affidati a Somec S.p.A. e Oxin S.r.l. i lavori sulla Asuka III, nave da crociera di NYK Cruises, il più grande operatore di crociere giapponese Somec S.p.A., società quotata sul mercato Euronext Milan di Borsa Italiana e specializzata nell'ingegnerizzazione e realizzazione di progetti complessi chiavi in mano nell'ingegneria civile e navale, comunica che il Gruppo ha acquisito commesse per complessivi 20,5 milioni di euro dal cantiere navale tedesco Meyer Werft San Vendemiano (TV), 13 dicembre 2022. Le divisioni Sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili e Sistemi e prodotti di cucine professionali, rispettivamente tramite le società Somec S.p.A. e Oxin S.r.l., hanno siglato un contratto per la costruzione della nave Asuka III, presso il cantiere di Papenburg in Germania, comprensivo di una opzione, del valore complessivo di 20,5 milioni di euro. Asuka III è una nave da crociera che si posiziona nella fascia d'alta gamma della società armatrice NYK (Nippon Yusen Kabushiki) Cruises, il più importante operatore di crociere giapponese. La nave ha una stazza lorda di oltre 50 mila tonnellate, è lunga 228 metri e larga 29, con una capacità di 744 passeggeri in 385 cabine oltre a 470 persone di equipaggio. La consegna è prevista nel 2025. A tale realizzazione ne seguirà un'altra in opzione, con consegna prevista nel 2026. Somec si occuperà della progettazione su misura, produzione ed installazione dei sistemi per moduli prefabbricati delle balcony e dei serramenti scorrevoli delle cabine passeggeri. La commessa affidata ad Oxin rappresenta il primo ordine commissionato dal cantiere tedesco Meyer Werft per la progettazione su misura, fornitura ed installazione delle aree catering della nave, che si sviluppano su 11 ponti per un totale di circa 1500 mq. Queste commesse dimostrano la capacità del Gruppo di creare sinergie tra le diverse divisioni di cui si compone e come le singole eccellenze che ne fanno parte sappiano attrarre lavori sempre più articolati. sottolinea Oscar Marchetto, Presidente di Somec, Nonostante le criticità del momento, il settore navale vede una buona effervescenza e il Gruppo si dimostra pronto a cogliere le opportunità che il mercato offre, ovunque nel mondo, grazie alle partnership consolidate con i cantieri navali e alla presenza a livello internazionale. Con queste ulteriori commesse il portafoglio ordini del Gruppo, da inizio anno, raggiunge circa 251 milioni di euro.

Informatore Navale

SOMEC – NUOVE COMMESSE PER 20,5 MILIONI DI EURO DAL CANTIERE NAVALE TEDESCO MEYER WERFT



12/13/2022 11:58

Affidati a Somec S.p.A. e Oxin S.r.l. i lavori sulla Asuka III, nave da crociera di NYK Cruises, il più grande operatore di crociere giapponese Somec S.p.A., società quotata sul mercato Euronext Milan di Borsa Italiana e specializzata nell'ingegnerizzazione e realizzazione di progetti complessi chiavi in mano nell'ingegneria civile e navale, comunica che il Gruppo ha acquisito commesse per complessivi 20,5 milioni di euro dal cantiere navale tedesco Meyer Werft San Vendemiano (TV), 13 dicembre 2022. Le divisioni "Sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili" e "Sistemi e prodotti di cucine professionali", rispettivamente tramite le società Somec S.p.A. e Oxin S.r.l., hanno siglato un contratto per la costruzione della nave Asuka III, presso il cantiere di Papenburg in Germania, comprensivo di una opzione, del valore complessivo di 20,5 milioni di euro. Asuka III è una nave da crociera che si posiziona nella fascia d'alta gamma della società armatrice NYK (Nippon Yusen Kabushiki) Cruises, il più importante operatore di crociere giapponese. La nave ha una stazza lorda di oltre 50 mila tonnellate, è lunga 228 metri e larga 29, con una capacità di 744 passeggeri in 385 cabine oltre a 470 persone di equipaggio. La consegna è prevista nel 2025. A tale realizzazione ne seguirà un'altra in opzione, con consegna prevista nel 2026. Somec si occuperà della progettazione su misura, produzione ed installazione dei sistemi per moduli prefabbricati delle balcony e dei serramenti scorrevoli delle cabine passeggeri. La commessa

Informatore Navale

Focus

AVIAZIONE: PARTE LA CERTIFICAZIONE DELLA PRIMA IDROBASE A NARDO (LE) TAVOLO TECNICO A GALLIPOLI SUL POLO IDRO-TURISTICO EUROPEO IN PUGLIA

LA PRIMA IDROBASE A NARDO' (LE), TAVOLO TECNICO A GALLIPOLI SUL POLO IDRO-TURISTICO EUROPEO IN PUGLIA Questo progetto, finanziato dall'Interreg V-A Greece-Italy Programme 2014-20, prevede la realizzazione di altre sette idrobasi in Puglia e in Grecia, che saranno ultimate entro la primavera del 2023 a Taranto, Gallipoli, Corfù, Erikusa, Matraki, Othoni e Paxos per consentire collegamenti aerei turistici rapidi e sostenibili. Gallipoli, 13 dicembre 2022 - La prossima certificazione dell'idrobase di Santa Maria al Bagno Marina di Nardò è stata al centro del primo tavolo tecnico Idrobasi ed Idrosuperfici in Italia, che si è svolto presso l'Hotel Bellavista Club di Gallipoli. Lo scopo principale di questo tavolo tecnico è stato quello di approfondire le tematiche sull'uso delle idrosuperfici per il volo da diporto sportivo e di aviazione generale, spiega Orazio Frigino, presidente dell'Aviazione Marittima Italiana e organizzatore dell'incontro. Lavoreremo per la certificazione dell'idrobase di Santa Maria al Bagno seguendo le linee guida dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), a partire dall'addestramento di piloti già brevettati per conseguire l'abilitazione al

volo con idrovolanti e anche come approdo per idrovolanti impiegati nel monitoraggio delle aree marine protette e dei parchi costieri. Tutto ciò permetterà di rendere l'Italia nuovamente protagonista, come lo è stata nei primi decenni del secolo scorso, così da diventare a partire proprio dalla Puglia il principale polo d'attrazione europeo per il volo in idrovolante. Il tavolo tecnico è stato organizzato dall'Aviazione Marittima Italiana, in collaborazione con la Scuola Italiana Volo e con il Gruppo Caroli Hotels. I lavori si sono aperti con il saluto di benvenuto del sindaco di Nardò, Giuseppe Mellone, presenti il comandante della Capitaneria di Porto di Gallipoli, Pasquale Vitiello, il direttore dei lavori dell'idrobase di Santa Maria al Bagno, ing. Antonio Vaglio, il direttore tecnico e il responsabile pubbliche relazioni dell'Aviazione Marittima Italiana, Domenico Di Filippo e Benny Mirra, il presidente della Scuola Italiana Volo, Graziano Mazzolari, e il direttore generale del Gruppo Caroli Hotels, Attilio Caputo, che ha ospitato il tavolo tecnico. L'incontro è poi proseguito a Nardò presso l'idrobase di Santa Maria al Bagno, che è stata inaugurata dal sindaco Mellone lo scorso 22 luglio. Accolti dall'assessore al Turismo del comune di Nardò, Giuseppe Alemanno, sono anche intervenuti il direttore Operazioni Sud dell'ENAC, ing. Alessandro Scialla, e il direttore generale Asset Regione Puglia, ing. Elio Sannicandro. Infine, si sono svolti alcuni seminari dedicati ai piloti e scuole di volo regionali ed interregionali sulla disciplina del volo con gli idrovolanti, sulla normativa del codice della navigazione marittima, sulla sicurezza della navigazione aerea e marittima degli idrovolanti in mare aperto e sulla formazione del personale sotto-bordo presente su idrobasi, idrosuperfici e barche appoggio per la sicurezza in mare durante le operazioni degli idrovolanti. Come abbiamo detto spesso, questo progetto è un'opportunità



Informatore Navale

Focus

enorme per la nostra città e noi abbiamo il dovere di lavorare in ogni direzione e su tutte le potenzialità dell'opera, ha spiegato il sindaco di Nardò, Giuseppe Mellone. La certificazione, ad esempio, è un percorso utile e necessario per rendere l'idrosuperficie funzionale rispetto agli obiettivi per i quali è stata realizzata. È un lavoro lungo e paziente, che naturalmente faremo insieme ai partner, ad Aviazione Marittima Italiana, alla Scuola Italiana Volo e a tutti i soggetti coinvolti. Lo sviluppo turistico della nostra città, ha sottolineato a sua volta l'assessore al Turismo del comune di Nardò, Giuseppe Alemanno, passa anche da progetti speciali come questo, sul presupposto che la rete delle relazioni con i partner è un valore aggiunto alla polifunzionalità dell'idrosuperficie. Il progetto SWAN' ci ha aperto un ventaglio molto ampio di possibilità che abbiamo intenzione di sfruttare. Siamo una meta turistica molto in crescita e ogni passo che facciamo nella direzione dello sviluppo non può che irrobustire questo processo. Prosegue l'attività di sperimentazione per collegamenti aerei di breve raggio mediante idrovolanti lungo le coste pugliesi, ha dichiarato Elio Sannicandro, direttore generale Asset Regione Puglia. La realizzazione di idrobasi si coniuga con l'opportunità di promuovere l'utilizzo di idrovolanti per finalità sportive, ma anche per verificarne l'appeal turistico garantendo collegamenti veloci fra gli aeroporti e le località marittime del Salento e del Gargano. Grazie all'associazione Aviazione Marittima Italiana, si stanno concretizzando vari passaggi per definire una modalità di utilizzo di questi aeromobili secondo procedure standardizzate e sicure, d'intesa con le Capitanerie di Porto e le Autorità aeronautiche.

Informatore Navale

Focus

ROYAL CARIBBEAN BATTEZZA UFFICIALMENTE LA NUOVA MERAVIGLIA DEL MONDO, WONDER OF THE SEAS

La celebrazione a Port Canaveral, in Florida, ha onorato una madre della Pennsylvania con il ruolo di madrina della nuova nave. Una celebrazione degna alla più recente meraviglia del mondo ha illuminato Port Canaveral, in Florida, con il benvenuto ufficiale nella propria famiglia da parte di Royal Caribbean International alla Wonder of the Seas Miami, 12 dicembre 2022 - Attraverso una combinazione di novità assolute e di grandi classici amati da genitori, bambini e nonni, l'ultima nave della compagnia di crociere è stata battezzata dalla Wonder Mom Marie McCrea, madrina originaria della Pennsylvania. La cerimonia ha segnato anche l'inizio di un nuovo capitolo per Wonder, che sarà per tutto l'anno la nuova nave di Port Canaveral dedicata alle vacanze in famiglia. I dirigenti e i team di Royal Caribbean, le famiglie, gli amici, i consulenti di viaggio, i partner della compagnia di crociere e altri ancora si sono riuniti a bordo della nave da crociera più grande del mondo per celebrare l'occasione in uno degli impareggiabili luoghi di intrattenimento del marchio, l'AquaTheater. Nell'antico ruolo di madrina, Marie ha impartito la benedizione per la sicurezza a Wonder, al suo equipaggio e ai milioni di famiglie che a bordo creeranno ricordi di una vita negli anni a venire. Sul palco con Marie c'erano il presidente e amministratore delegato del Gruppo Royal Caribbean Jason Liberty, il presidente e amministratore delegato di Royal Caribbean International Michael Bayley, e figlia di Marie, Allie, che ha conferito a sua madre questo ruolo frutto di una ricerca avviata da Royal Caribbean in occasione della Festa della Mamma. Wonder of the Seas incarna l'attenzione del Gruppo Royal Caribbean per l'innovazione senza pari, il design sostenibile delle navi da crociera e il nostro impegno a offrire vacanze memorabili e di livello mondiale, in modo responsabile, ha dichiarato Jason Liberty, presidente e amministratore delegato del Gruppo Royal Caribbean. Questo traguardo rappresenta il culmine di milioni di ore di lavoro delle menti più innovative del settore, che si sono impegnate per dare vita all'ultima meraviglia del mondo. Progettata interamente per ispirare ricordi indelebili, Wonder è fonte di stupore e senso di avventura per i bambini e per i viaggiatori di tutte le età con attività straordinarie ed esperienze in otto quartieri, novità assoluta nella rivoluzionaria classe Oasis. Per trovare la madrina adatta, Royal Caribbean ha lanciato su TikTok il concorso #SearchforWonderMom, che ha visto la pubblicazione di 16.000 video e 10,6 miliardi di visualizzazioni degli hashtag. La ricerca è stata completata quando la compagnia di crociere ha ascoltato la storia di Marie, madre affettuosa e moglie e sopravvissuta al cancro, il cui coraggio ha motivato la sua famiglia e le persone a lei vicine a partire per una nuova avventura e a godersi ogni momento insieme nonostante le difficoltà che si trovavano ad affrontare. È stato un onore dare ufficialmente il benvenuto a Marie e a Wonder of the Seas nella famiglia Royal Caribbean, ha dichiarato Michael Bayley, presidente e CEO

Informatore Navale

ROYAL CARIBBEAN BATTEZZA UFFICIALMENTE LA NUOVA MERAVIGLIA DEL MONDO, WONDER OF THE SEAS



12/13/2022 15:42

La celebrazione a Port Canaveral, in Florida, ha onorato una madre della Pennsylvania con il ruolo di madrina della nuova nave. Una celebrazione degna alla più recente meraviglia del mondo ha illuminato Port Canaveral, in Florida, con il benvenuto ufficiale nella propria famiglia da parte di Royal Caribbean International alla Wonder of the Seas Miami, 12 dicembre 2022 - Attraverso una combinazione di novità assolute e di grandi classici amati da genitori, bambini e nonni, l'ultima nave della compagnia di crociere è stata battezzata dalla Wonder Mom Marie McCrea, madrina originaria della Pennsylvania. La cerimonia ha segnato anche l'inizio di un nuovo capitolo per Wonder, che sarà per tutto l'anno la nuova nave di Port Canaveral dedicata alle vacanze in famiglia. I dirigenti e i team di Royal Caribbean, le famiglie, gli amici, i consulenti di viaggio, i partner della compagnia di crociere e altri ancora si sono riuniti a bordo della nave da crociera più grande del mondo per celebrare l'occasione in uno degli impareggiabili luoghi di intrattenimento del marchio, l'AquaTheater. Nell'antico ruolo di madrina, Marie ha impartito la benedizione per la sicurezza a Wonder, al suo equipaggio e ai milioni di famiglie che a bordo creeranno ricordi di una vita negli anni a venire. Sul palco con Marie c'erano il presidente e amministratore delegato del Gruppo Royal Caribbean Jason Liberty, il presidente e amministratore delegato di Royal Caribbean International Michael Bayley, e figlia di Marie, Allie, che ha conferito a sua madre questo ruolo frutto di una ricerca

Informatore Navale

Focus

di Royal Caribbean International. La storia di Marie è una storia di incredibile forza e di ricordi di famiglia che dureranno per tutta la vita, e questi sono i ricordi che ci impegniamo a creare su ogni nave Royal Caribbean da oltre 53 anni insieme ai nostri ospiti e all'equipaggio. Wonder è l'avventura di tutte le avventure che combina ciò che le famiglie conoscono e amano sulle nostre rivoluzionarie navi di Classe Oasis con esperienze nuovissime, e che da quando è salpata a marzo ha già regalato vacanze memorabili a più di 180.500 ospiti. L'ultima nave della rivoluzionaria Classe Oasis di Royal Caribbean presenta una serie di nuove avventure e di esperienze già molto amate dai fan della compagnia di cui può godere tutta la famiglia. In evidenza il Suite Neighborhood, il nuovo ottavo quartiere che accoglie gli ospiti della Royal Suite Class su un ponte solarium sopraelevato con piscina e bar, la più epica Ultimate Family Suite e altro ancora; il primo Mason Jar Southern Restaurant & Bar che serve piatti tipici degli Stati Uniti del sud e classici con un tocco di novità per il brunch, la cena e fino a tarda notte; e una nuova area giochi a tema subacqueo per i bambini, Wonder Playscape, con scivoli, pareti da arrampicata, puzzle fantasiosi e altro ancora. Svolgere il mio ruolo di madrina e partecipare a un momento così importante per Royal Caribbean e Wonder of the Seas è stato un onore, ha dichiarato Marie McCrea, madrina di Wonder of the Seas. Avere la mia famiglia al mio fianco per celebrare questa incredibile nave ha rappresentato anche un nuovo ricordo a cui abbiamo dato vita insieme e con la nostra nuova famiglia Royal Caribbean che non dimenticherò mai. Con oltre 40 ristoranti, bar e lounge, tra cui alcuni grandi classici, a bordo di Wonder i viaggiatori avranno a disposizione anche The Ultimate Abyss, lo scivolo in mare più alto, il simulatore di surf FlowRider, pareti per l'arrampicata, i giganteschi scivoli a tubo The Perfect Storm, aree di nuova concezione solo per bambini e ragazzi e un intrattenimento originale su quattro palcoscenici: aria, ghiaccio, teatro e acqua.

Informazioni Marittime

Focus

Montrose diventerà il primo porto scozzese a fornire energia da terra

Montrose Port Authority ha stretto una partnership con la società norvegese Plug Shore Power Ltd in una joint venture 50/50 per diventare il primo porto scozzese a offrire energia da terra alle navi offshore. La partnership vedrà un investimento iniziale di un milione di sterline nella joint venture che prenderà il nome di Plug Montrose Ltd. L'installazione dell'alimentazione da terra, il cui completamento dovrebbe richiedere dai sei ai dodici mesi, vedrebbe una significativa riduzione di CO2 a Montrose, che verrà monitorata attraverso il sistema di amministrazione di Plug. "Per Montrose essere il primo porto in Scozia a offrire questa struttura alle navi che effettuano il servizio nel settore energetico rappresenta un'incredibile opportunità", ha dichiarato l'amministratore delegato dell'autorità portuale di Montrose, Tom Hutchison.

Informazioni Marittime

Montrose diventerà il primo porto scozzese a fornire energia da terra



12/13/2022 13:29

La joint venture con una società scandinava vedrà un investimento iniziale di un milione di sterline. Montrose Port Authority ha stretto una partnership con la società norvegese Plug Shore Power Ltd in una joint venture 50/50 per diventare il primo porto scozzese a offrire energia da terra alle navi offshore. La partnership vedrà un investimento iniziale di un milione di sterline nella joint venture che prenderà il nome di Plug Montrose Ltd. L'installazione dell'alimentazione da terra, il cui completamento dovrebbe richiedere dai sei ai dodici mesi, vedrebbe una significativa riduzione di CO2 a Montrose, che verrà monitorata attraverso il sistema di amministrazione di Plug. "Per Montrose essere il primo porto in Scozia a offrire questa struttura alle navi che effettuano il servizio nel settore energetico rappresenta un'incredibile opportunità", ha dichiarato l'amministratore delegato dell'autorità portuale di Montrose, Tom Hutchison. Condividi.

Informazioni Marittime

Focus

Commessa giapponese da 20 milioni per Somec

Si occuperà dell'allestimento di una nave da crociera di Nippon Yusen Kabushiki Cruises in costruzione in Germania con consegna nel 2025. Un'altra in opzione (nyk.com) Il gruppo Somec, società di ingegneria e allestimento navale quotata sul mercato Euronext Milan di Borsa Italiana, ha acquisito commesse per complessivi 20,5 milioni di euro dal cantiere navale tedesco Meyer Werft. Con queste ulteriori commesse il portafoglio ordini del gruppo da inizio anno supera i 250 milioni. Per la precisione, le società Somec e Oxin, parte dello stesso gruppo, hanno siglato un contratto per la costruzione della nave Asuka III, presso il cantiere di Papenburg in Germania, comprensivo di un'opzione del valore complessivo di 20,5 milioni. Asuka III è una nave da crociera che si posiziona nella fascia d'alta gamma della società armatrice Nippon Yusen Kabushiki Cruises, il più importante operatore di crociere giapponese. La nave ha una stazza lorda di oltre 50 mila tonnellate, è lunga 228 metri e larga 29, con una capacità di 744 passeggeri in 385 cabine oltre a 470 persone di equipaggio. La consegna è prevista nel 2025. A tale realizzazione ne seguirà un'altra in opzione, con consegna prevista nel 2026.

Somec si occuperà della progettazione su misura, produzione ed installazione dei sistemi per moduli prefabbricati delle balcony e dei serramenti scorrevoli delle cabine passeggeri. La commessa affidata ad Oxin rappresenta il primo ordine commissionato dal cantiere tedesco Meyer Werft per la progettazione su misura, fornitura ed installazione delle aree catering della nave, che si sviluppano su undici ponti per un totale di circa 1500 metri quadri. «Queste commesse dimostrano la capacità del gruppo di creare sinergie tra le diverse divisioni di cui si compone e come le singole eccellenze che ne fanno parte sappiano attrarre lavori sempre più articolati», sottolinea Oscar Marchetto, presidente di Somec, «nonostante le criticità del momento, il settore navale vede una buona effervescenza e il Gruppo si dimostra pronto a cogliere le opportunità che il mercato offre, ovunque nel mondo, grazie alle partnership consolidate con i cantieri navali e alla presenza a livello internazionale».



Informazioni Marittime

Focus

Marina militare, conclusi i test del radar Fincantieri

A bordo del landing platform dock "San Marco" è stato testato un nuovo sistema ad alte prestazioni, l'Omega360 Fincantieri NexTech, società del gruppo Fincantieri, ha completato con successo la campagna di prove di un importante pezzo delle navi militari, il radar, in questo caso a bordo della nave San Marco della Marina militare italiana, dov'è stato installato un full digital Omega360 4D, progettato e sviluppato da Fincantieri NexTech. Lo scopo della recente sessione di test è stato quello di verificare le capacità di detezione, tracciamento e classificazione di bersagli aerei, di superficie e in ambito anti-drone in uno scenario che tiene anche conto, nella sua complessità, anche ai campi elettro-magnetici generati da altri sistemi radar e di comunicazione installati a bordo, nonché da fenomeni quali multi-path e clutter di mare. Questo tipo di radar opera in banda X in configurazione fissa, con copertura fino a 50 chilometri ed è in grado di contrastare le più complesse minacce aeree e di superficie, in tutti gli scenari di guerra simmetrica ed asimmetrica, nonché di sicurezza pubblica. Implementa un'architettura di tipo ubiquitous unica nel suo genere, con un fascio trasmittente omnidirezionale e 192 antenne riceventi AESA, in grado di garantire simultaneamente ed in maniera continuativa una copertura di 360° in azimuth e oltre 60° in elevazione. L'architettura del dispositivo è modulare e commercial off shelf, nel linguaggio informatico: disponibile sul mercato. La San Marco è una landing platform dock, adatta al trasporto di persone e merci, sia in porti attrezzati che in zone meno provviste o sprovviste di porti, il che la rende versatile per le operazioni di recupero e salvataggio.

Informazioni Marittime

Marina militare, conclusi i test del radar Fincantieri

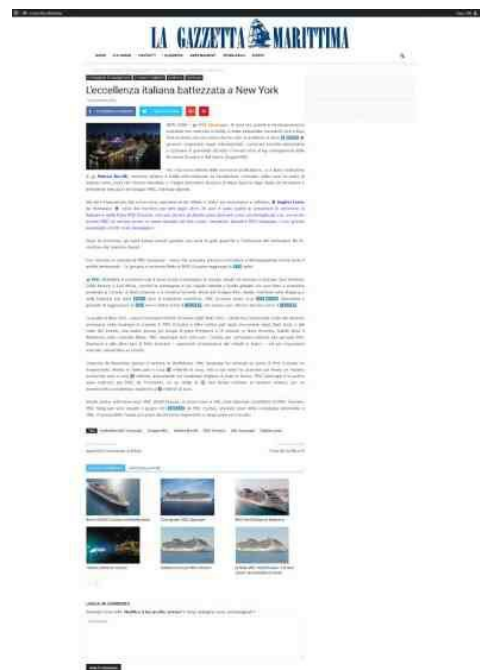


12/13/2022 19:26

A bordo del landing platform dock "San Marco" è stato testato un nuovo sistema ad alte prestazioni, l'Omega360 Fincantieri NexTech, società del gruppo Fincantieri, ha completato con successo la campagna di prove di un importante pezzo delle navi militari, il radar, in questo caso a bordo della nave San Marco della Marina militare italiana, dov'è stato installato un full digital Omega360 4D, progettato e sviluppato da Fincantieri NexTech. Lo scopo della recente sessione di test è stato quello di verificare le capacità di detezione, tracciamento e classificazione di bersagli aerei, di superficie e in ambito anti-drone in uno scenario che tiene anche conto, nella sua complessità, anche ai campi elettro-magnetici generati da altri sistemi radar e di comunicazione installati a bordo, nonché da fenomeni quali multi-path e clutter di mare. Questo tipo di radar opera in banda X in configurazione fissa, con copertura fino a 50 chilometri ed è in grado di contrastare le più complesse minacce aeree e di superficie, in tutti gli scenari di guerra simmetrica ed asimmetrica, nonché di sicurezza pubblica. Implementa un'architettura di tipo ubiquitous unica nel suo genere, con un fascio trasmittente omnidirezionale e 192 antenne riceventi AESA, in grado di garantire simultaneamente ed in maniera continuativa una copertura di 360° in azimuth e oltre 60° in elevazione. L'architettura del dispositivo è modulare e commercial off shelf, nel linguaggio informatico: disponibile sul mercato. La San Marco è una landing platform dock, adatta al trasporto di persone e merci, sia in porti attrezzati che in zone meno provviste o sprovviste di porti, il che la rende versatile per le operazioni di recupero e salvataggio.

L'eccellenza italiana battezzata a New York

NEW YORK MSC Seascapè, la nave piú grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia, è stata battezzata mercoledì sera a New York durante una cerimonia che ha visto la presenza di oltre . persone: importanti ospiti internazionali, numerose autorità statunitensi e centinaia di giornalisti da tutto il mondo oltre al top management della Divisione Crociere e dell'intero Gruppo MSC. Tra i momenti salienti della cerimonia di Battesimo, vi è stata l'esibizione di Matteo Bocelli, cantante celebre a livello internazionale, la benedizione «virtuale» della nave da parte di Sophia Loren, icona del cinema mondiale, e il taglio del nastro da parte di Alexa Aponte-Vago, figlia del fondatore e presidente esecutivo del Gruppo MSC, Gianluigi Aponte. Nel dare il benvenuto alla nuova nave, espressione del «Made in Italy» piú tecnologico e raffinato, Sophia Loren ha dichiarato: «Uno dei momenti piú belli degli ultimi 20 anni è stato quello di presiedere le cerimonie di Battesimo della flotta MSC Crociere, non solo perché gli Aponte sono diventati come una famiglia per me, ma anche perché MSC ha sempre avuto un posto speciale nel mio cuore. Lasciatemi benedire MSC Seascapè, il suo grande equipaggio e tutti i suoi passeggeri». Dopo la cerimonia, gli ospiti hanno potuto gustare una cena di gala gourmet e l'esibizione del cantautore Ne-Yo, vincitore del Grammy Award. Con l'entrata in servizio di MSC Seascapè nave che presenta soluzioni innovative e all'avanguardia anche sotto il profilo ambientale la giovane e moderna flotta di MSC Crociere raggiunge le unità. MSC Crociere si conferma così il terzo brand crocieristico al mondo, leader di mercato in Europa, Sud America, Golfo Persico e Sud Africa, nonché la compagnia in piú rapida crescita a livello globale con una forte e crescente presenza ai Caraibi, in Nord America e in Estremo Oriente. Parte del Gruppo MSC, leader mondiale nello shipping e nella logistica con oltre anni di tradizione marittima, MSC Crociere conta circa . dipendenti e prevede di raggiungere le navi in flotta entro il , con opzioni per ulteriori sei navi entro il . La scelta di New York nuovo homeport di MSC Crociere negli Stati Uniti conferma l'importante ruolo del mercato americano nelle strategie di crescita di MSC Crociere e offre inoltre agli ospiti provenienti dagli Stati Uniti, e dal resto del mondo, una scelta ancora piú ampia di porti d'imbarco e di itinerari in Nord America. Subito dopo il Battesimo nella «Grande Mela», MSC Seascapè farà rotta per i Caraibi per competere insieme alla gemella MSC Seashore e alle altre navi di MSC Crociere autorevoli ambasciatrici del «Made in Italy» nel piú importante mercato crocieristico al mondo. Costruita da Fincantieri presso il cantiere di Monfalcone, MSC Seascapè ha richiesto da parte di MSC Crociere un investimento diretto in Italia pari a circa miliardo di euro, che a sua volta ha generato sul Paese un impatto economico pari a circa miliardi, assicurando nel contempo migliaia di posti di lavoro. MSC Seascapè è la quarta nave costruita per MSC da Fincantieri, su un totale di navi



La Gazzetta Marittima

Focus

finora ordinate al cantiere italiano, per un investimento complessivo superiore a miliardi di euro. Varata poche settimane dopo MSC World Europa, la prima nave a GNL (Gas Naturale Liquefatto) di MSC Crociere, MSC Seascope sarà seguita a giugno da MSC Euribia, seconda nave della compagnia alimentata a GNL, il combustibile fossile più green attualmente disponibile su larga scala sul mercato.

Nuove commesse per 20,5 milioni di euro dal cantiere navale tedesco Meyer Werft

Redazione Seareporter.it

Acquisiti dal Gruppo Somec i lavori sulla Asuka III, nave da crociera di NYK Cruises, il più grande operatore di crociere giapponese San Vendemiano (TV), 13 dicembre 2022 - Somec S.p.A., società quotata sul mercato Euronext Milan di Borsa Italiana e specializzata nell'ingegnerizzazione e realizzazione di progetti complessi chiavi in mano nell'ingegneria civile e navale, comunica che il Gruppo ha acquisito commesse per complessivi 20,5 milioni di euro dal cantiere navale tedesco Meyer Werft. Le divisioni 'Sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili' e 'Sistemi e prodotti di cucine professionali', rispettivamente tramite le società Somec S.p.A. e Oxin S.r.l., hanno siglato un contratto per la costruzione della nave Asuka III, presso il cantiere di Papenburg in Germania, comprensivo di una opzione, del valore complessivo di 20,5 milioni di euro. Asuka III è una nave da crociera che si posiziona nella fascia d'alta gamma della società armatrice NYK (Nippon Yusen Kabushiki) Cruises, il più importante operatore di crociere giapponese. La nave ha una stazza lorda di oltre 50 mila tonnellate, è lunga 228 metri e larga 29, con una capacità di 744 passeggeri in 385 cabine oltre a 470 persone di equipaggio. La consegna è prevista nel 2025. A tale realizzazione ne seguirà un'altra in opzione, con consegna prevista nel 2026. Somec si occuperà della progettazione su misura, produzione ed installazione dei sistemi per moduli prefabbricati delle balcony e dei serramenti scorrevoli delle cabine passeggeri. La commessa affidata ad Oxin rappresenta il primo ordine commissionato dal cantiere tedesco Meyer Werft per la progettazione su misura, fornitura ed installazione delle aree catering della nave, che si sviluppano su 11 ponti per un totale di circa 1500 mq. 'Queste commesse dimostrano la capacità del Gruppo di creare sinergie tra le diverse divisioni di cui si compone e come le singole eccellenze che ne fanno parte sappiano attrarre lavori sempre più articolati.' sottolinea Oscar Marchetto, Presidente di Somec, 'Nonostante le criticità del momento, il settore navale vede una buona effervescenza e il Gruppo si dimostra pronto a cogliere le opportunità che il mercato offre, ovunque nel mondo, grazie alle partnership consolidate con i cantieri navali e alla presenza a livello internazionale'. Con queste ulteriori commesse il portafoglio ordini del Gruppo, da inizio anno, raggiunge circa 251 milioni di euro.



12/13/2022 18:55 - Redazione Seareporter.it

Acquisiti dal Gruppo Somec i lavori sulla Asuka III, nave da crociera di NYK Cruises, il più grande operatore di crociere giapponese San Vendemiano (TV), 13 dicembre 2022 - Somec S.p.A., società quotata sul mercato Euronext Milan di Borsa Italiana e specializzata nell'ingegnerizzazione e realizzazione di progetti complessi chiavi in mano nell'ingegneria civile e navale, comunica che il Gruppo ha acquisito commesse per complessivi 20,5 milioni di euro dal cantiere navale tedesco Meyer Werft. Le divisioni 'Sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili' e 'Sistemi e prodotti di cucine professionali', rispettivamente tramite le società Somec S.p.A. e Oxin S.r.l., hanno siglato un contratto per la costruzione della nave Asuka III, presso il cantiere di Papenburg in Germania, comprensivo di una opzione, del valore complessivo di 20,5 milioni di euro. Asuka III è una nave da crociera che si posiziona nella fascia d'alta gamma della società armatrice NYK (Nippon Yusen Kabushiki) Cruises, il più importante operatore di crociere giapponese. La nave ha una stazza lorda di oltre 50 mila tonnellate, è lunga 228 metri e larga 29, con una capacità di 744 passeggeri in 385 cabine oltre a 470 persone di equipaggio. La consegna è prevista nel 2025. A tale realizzazione ne seguirà un'altra in opzione, con consegna prevista nel 2026. Somec si occuperà della progettazione su misura, produzione ed installazione dei sistemi per moduli prefabbricati delle balcony e dei serramenti scorrevoli delle cabine passeggeri. La commessa affidata ad Oxin rappresenta il primo ordine commissionato dal cantiere tedesco Meyer Werft per la progettazione su misura, fornitura ed installazione delle aree catering della nave, che si sviluppano su 11 ponti per un totale di circa 1500 mq.

Intermarine consegna alla Guardia Costiera la Aurelio Vissalli, terza nave autoraddrizzante e inaffondabile

Vero concentrato di tecnologia, le unità della classe Angeli del mare sono nel loro genere le più lunghe mai costruite in Italia e fra le più grandi al mondo. Genova Intermarine, controllata del gruppo Immsi della famiglia Colaninno, ha consegnato oggi al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera presso il cantiere di Messina la Aurelio Vissalli, terza di una classe di unità navali denominata Angeli del Mare. Si tratta delle più lunghe navi autoraddrizzanti e inaffondabili mai costruite in Italia e tra le navi del comparto Sar (Search and Rescue) più grandi al mondo. Questa classe di unità navali è progettata per la ricerca e il salvataggio in mare e dedicata al personale del Corpo che ha perso la vita durante il servizio, a cui è stata conferita la medaglia d'oro per l'altissima professionalità ed il senso del dovere. La cerimonia di varo e di presentazione dell'unità si è svolta alla presenza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, del presidente di Intermarine, Antonino Parisi, e della signora Tindara Grosso, moglie di Vissalli e madrina dell'evento. La consegna di nave Vissalli consentirà di avviare il previsto periodo di familiarizzazione da parte dell'equipaggio, per rendere la nave, affidata al comando del Tenente di Vascello Andrea Graziani, quanto prima operativa. La Nave Aurelio Vissalli, così come le gemelle Natale De Grazia e Roberto Aringhieri, risponde alle caratteristiche di una nuova tipologia di navi pensate e progettate per assolvere al compito più importante che la storia e la legge affidano alla Guardia Costiera: la ricerca e il soccorso in mare, una missione, che la nuova unità potrà svolgere anche in condizioni meteomarine estreme. Eccellenza della cantieristica italiana, la Vissalli, con i suoi 10 uomini di equipaggio, rappresenta il meglio della tecnologia navale di oggi, con propulsione e strumenti di comunicazione all'avanguardia. Una nave di oltre 33 metri con un sistema avanzato di comando e controllo che assicura maggiore autonomia, maggiori capacità ricettive e una migliore logistica per l'equipaggio e per il ricovero di naufraghi. Ha una velocità massima di oltre 31 nodi e, alla velocità di 28 nodi, garantisce un'autonomia di oltre mille miglia nautiche.

Ship Mag

Intermarine consegna alla Guardia Costiera la "Aurelio Vissalli", terza nave autoraddrizzante e inaffondabile



12/13/2022 18:36

- Tommy Periglioso

Vero concentrato di tecnologia, le unità della classe "Angeli del mare" sono nel loro genere le più lunghe mai costruite in Italia e fra le più grandi al mondo. Genova - Intermarine, controllata del gruppo Immsi della famiglia Colaninno, ha consegnato oggi al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera presso il cantiere di Messina la "Aurelio Vissalli", terza di una classe di unità navali denominata "Angeli del Mare". Si tratta delle più lunghe navi autoraddrizzanti e inaffondabili mai costruite in Italia e tra le navi del comparto Sar (Search and Rescue) più grandi al mondo. Questa classe di unità navali è progettata per la ricerca e il salvataggio in mare e dedicata al personale del Corpo che ha perso la vita durante il servizio, a cui è stata conferita la medaglia d'oro per l'altissima professionalità ed il senso del dovere. La cerimonia di varo e di presentazione dell'unità si è svolta alla presenza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, del presidente di Intermarine, Antonino Parisi, e della signora Tindara Grosso, moglie di Vissalli e madrina dell'evento. La consegna di nave "Vissalli" consentirà di avviare il previsto periodo di familiarizzazione da parte dell'equipaggio, per rendere la nave, affidata al comando del Tenente di Vascello Andrea Graziani, quanto prima operativa. La Nave "Aurelio Vissalli", così come le gemelle "Natale De Grazia" e "Roberto Aringhieri", risponde alle caratteristiche di una nuova tipologia di navi pensate e progettate per assolvere al compito più importante che la storia e la legge affidano alla Guardia Costiera: la ricerca e il soccorso in mare, una missione, che la nuova unità potrà

Shipping Italy

Focus

Più metanolo che idrogeno nel futuro prossimo delle navi da diporto

La Spezia Sei anni fa facevamo fatica a convincere le aziende ad investire, oggi abbiamo ben 18 progetti in corso, di cui 13 su ibridi paralleli e 5 su ibridi seriali. A dirlo Norberto Barlocco, direttore dell'ingegneria di Siemens Energy intervenendo in qualità di relatore al 1° Forum di SUPER YACHT 24 organizzato a Porto Mirabello. Per la propulsione delle navi da diporto Siemens Energy allo stato attuale crede poco nell'ammoniaca, considerata più inquinante del metanolo e non in grado di garantire vantaggi maggiori. Il mondo dello shipping, Maersk in testa, sta investendo molto nel metanolo e in particolare in quello green, sia per i motori che per le fuel cell: anche l'idrogeno è una scelta possibile, e non particolarmente nuova tecnologicamente visto che in alcuni ambiti, come quello dei sottomarini militari, è già in uso, ma il suo problema maggiore è quello degli spazi, specie per il suo stoccaggio a bordo, che è ancora più complesso nello yachting che non in ambito navale ha proseguito Barlocco...

Shipping Italy

Più metanolo che idrogeno nel futuro prossimo delle navi da diporto



12/13/2022 20:32

Nuove tecnologie e carburanti sono stati al centro del dibattito al 1° Forum organizzato da SUPER YACHT 24 di Redazione SUPER YACHT 24 13 Dicembre 2022 La Spezia - "Sei anni fa facevamo fatica a convincere le aziende ad investire, oggi abbiamo ben 18 progetti in corso, di cui 13 su ibridi paralleli e 5 su ibridi seriali". A dirlo Norberto Barlocco, direttore dell'ingegneria di Siemens Energy intervenendo in qualità di relatore al 1° Forum di SUPER YACHT 24 organizzato a Porto Mirabello. Per la propulsione delle navi da diporto Siemens Energy allo stato attuale crede poco nell'ammoniaca, considerata più inquinante del metanolo e non in grado di garantire vantaggi maggiori. Il mondo dello shipping, Maersk in testa, sta investendo molto nel metanolo e in particolare in quello green, sia per i motori che per le fuel cell: anche l'idrogeno è una scelta possibile, e non particolarmente nuova tecnologicamente visto che in alcuni ambiti, come quello dei sottomarini militari, è già in uso, ma il suo problema maggiore è quello degli spazi, specie per il suo stoccaggio a bordo, che è ancora più complesso nello yachting che non in ambito navale" ha proseguito Barlocco.