



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 30 giugno 2023**



Prime Pagine

30/06/2023	Corriere della Sera Prima pagina del 30/06/2023	8
30/06/2023	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 30/06/2023	9
30/06/2023	Il Foglio Prima pagina del 30/06/2023	10
30/06/2023	Il Giornale Prima pagina del 30/06/2023	11
30/06/2023	Il Giorno Prima pagina del 30/06/2023	12
30/06/2023	Il Manifesto Prima pagina del 30/06/2023	13
30/06/2023	Il Mattino Prima pagina del 30/06/2023	14
30/06/2023	Il Messaggero Prima pagina del 30/06/2023	15
30/06/2023	Il Resto del Carlino Prima pagina del 30/06/2023	16
30/06/2023	Il Secolo XIX Prima pagina del 30/06/2023	17
30/06/2023	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 30/06/2023	18
30/06/2023	Il Tempo Prima pagina del 30/06/2023	19
30/06/2023	Italia Oggi Prima pagina del 30/06/2023	20
30/06/2023	La Nazione Prima pagina del 30/06/2023	21
30/06/2023	La Repubblica Prima pagina del 30/06/2023	22
30/06/2023	La Stampa Prima pagina del 30/06/2023	23
30/06/2023	MF Prima pagina del 30/06/2023	24

Primo Piano

29/06/2023	lastampa.it Sono Cina e Stati Uniti i principali partner della portualità italiana	25
------------	--	----

Trieste

29/06/2023	Agenparl	Invito "Italian Maritime Economy Conference 2023" - Napoli 13 luglio	26
29/06/2023	Ansa	L'idrogeno verde vettore energetico per il porto di Trieste	27
29/06/2023	Corriere Marittimo	Fincantieri, a Castellammare l'impostazione della seconda LSS per la Marina Militare	28
29/06/2023	Informatore Navale	FINCANTIERI: IMPOSTATA A CASTELLAMMARE "ATLANTE", LA SECONDA UNITÀ LSS PER LA MARINA MILITARE	29
29/06/2023	Rai News	Per far "funzionare" il porto di Trieste potrebbe arrivare l'idrogeno	30

Venezia

29/06/2023	Agenparl	cs PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA PRESENTATO IERI A BRUXELLES IL PROGETTO EUROPEO CHANNELING	31
29/06/2023	Ansa	Per i porti di Venezia e Chioggia il progetto Green Deal	33
29/06/2023	Il Nautilus	ADSP MAS: A BRUXELLES PRESENTATO IL PROGETTO EUROPEO CHANNELING	34
29/06/2023	Informatore Navale	A BRUXELLES PRESENTATO IL PROGETTO EUROPEO CHANNELING	36
29/06/2023	Messaggero Marittimo	Porti di Venezia e Chioggia: presentato il progetto "Channeling"	38
29/06/2023	Sea Reporter	Presentato a Bruxelles il progetto Europeo Channeling	40
29/06/2023	Shipping Italy	La port authority di Venezia ha presentato a Bruxelles uno studio sulla limitata accessibilità nautica	42

Savona, Vado

29/06/2023	Savona News	Variante al Puc a Savona, il Sindaco: "Si apre un percorso che mette a sistema le progettualità e disegna la città del futuro"	44
------------	--------------------	--	----

Genova, Voltri

29/06/2023	BizJournal Liguria	Magellan Circle: tre seminari sulla comunicazione strategica dei porti di Venezia e Chioggia	45
------------	---------------------------	--	----

29/06/2023	BizJournal Liguria	46
Tunnel subportuale, cantiere al via: sei anni di lavori per le gallerie più moderne d'Italia		
29/06/2023	Genova Today	48
Porto, cantiere logistico sul 'dentino' del sesto modulo, Barbazza: "Non abbiamo ricevuto informazioni soddisfacenti"		
30/06/2023	La Verità Pagina 23	49
L'Italia tra l'Indo-Pacifico e il Mediterraneo		
29/06/2023	PrimoCanale.it	50
Genova, oggi la presentazione del tunnel tra incognite e grandi dubbi		
29/06/2023	PrimoCanale.it	51
Tunnel subportuale: 200 milioni li pagheranno gli italiani		
29/06/2023	Ship Mag	53
Tomasi(Api): "Il tunnel subportuale di Genova costerà 900 milioni e aprirà ad aprile 2029"		

La Spezia

29/06/2023	BizJournal Liguria	54
Laghezza nuovo presidente degli Spedizionieri spezzini		
29/06/2023	Citta della Spezia	55
Muscoli e muscolai in posa per il contest fotografico: la vittoria va agli scatti degli spezzini Marco Barbera e Felice Minosa		
29/06/2023	Citta della Spezia	57
Laghezza alla guida degli spedizionieri, Azione: "Con lui il nostro porto sarà presente come merita nel dibattito nazionale"		
29/06/2023	Messaggero Marittimo	58
Associazione degli Spedizionieri del porto della Spezia		

Ravenna

30/06/2023	Settesere	59
Ravenna, un hub sempre più green, con un impianto fotovoltaico da 20 MVh		
30/06/2023	SetteSere Qui Pagina 25	61
Arriva la dorsale ferroviaria in destra Candiano		
30/06/2023	SetteSere Qui Pagina 27	62
Un hub sempre più green, impianto fotovoltaico da 20 MVh		

Piombino, Isola d' Elba

29/06/2023	Agenparl	64
Comunicato stampa esercitazione Golar Tundra		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/06/2023	Ancona Today	65
Ultimo miglio, l'ex assessore Ida Simonella: «Uscita dal Porto ok, ma il Lungomare Nord?»		

29/06/2023	Gomarche	66
Uscita Nord Porto di Ancona: Il commento del Presidente Acquaroli "Un'opera fondamentale per lo sviluppo del Porto"		
29/06/2023	Il Nautilus	68
ADSP MAC: COMITATO DI GESTIONE ADOTTA IL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA		
29/06/2023	Informare	70
Approvato il Documento di programmazione strategica di sistema dei porti dell'Adriatico Centrale		
29/06/2023	Informatore Navale	71
ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: COMITATO DI GESTIONE ADOTTA IL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA		
29/06/2023	Messaggero Marittimo	73
AdSp Mar Adriatico Centrale, adottato il Dpss		
29/06/2023	vivereancona.it	75
Adsp mare Adriatico centrale: Comitato di gestione adotta il Documento di programmazione strategica di sistema		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/06/2023	Agenparl	77
PORTO DI CIVITAVECCHIA, UNINDUSTRIA, CAMILLI: PREMIO CAMPIELLO ULTERIORE LUSTRO PER UNA INFRASTRUTTURA IN GRANDE CRESCITA		
29/06/2023	CivOnline	78
Premio Campiello, una serata di qualità		

Napoli

29/06/2023	Cronache Della Campania	79
Nel porto di Napoli il 'Rising Sun' del produttore Geffen		
30/06/2023	Corriere del Mezzogiorno Pagina 3	80
Il giga yacht «Rising Sun» del produttore David Geffen attracca alla Stazione marittima <i>Anna Paola Merone</i>		
29/06/2023	Informatore Navale	82
CAPITANERIA DI PORTO DI NAPOLI - ORMEGGIATO NEL PORTO IL "RISING SUN"		
29/06/2023	Sea Reporter	83
Attracca alla Stazione Marittima di Napoli il "Rising Sun" giga yacht di 138 mt		

Bari

29/06/2023	Ansa	84
Ocean Viking domani pomeriggio a Bari con 86 migranti		
29/06/2023	Bari Today	85
Attesa a Bari la nave Ocean Viking: a bordo 86 migranti di cui 70 minorenni		
29/06/2023	Puglia Live	86
Molfetta - FRANCO ARMINIO E FABIO CARESSA INAUGURANO L'EDIZIONE 2023 DI CONVERSAZIONI DAL MARE		

Taranto

29/06/2023	Messaggero Marittimo	87
Porto di Taranto: ecco il bando per il nuovo tratto della diga foranea		

29/06/2023 **Shipping Italy** 88
Bandita la gara dei lavori per la nuova diga foranea del porto di Taranto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

29/06/2023 **Corriere Della Calabria** 90
Calabria protagonista alla prima giornata dell'assemblea per la Commissione intermediterranea

Cagliari

29/06/2023 **Shipping Italy** 92
Grendi dovrà convivere con il nuovo deposito di Gnl a Cagliari

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

29/06/2023 **Stretto Web** 93
Messina, domani il convegno "Le concessioni demaniali balneari e portuali. I problemi di un problema"

29/06/2023 **Stretto Web** 94
Messina, PD: "la revoca di parte dei finanziamenti per il porto di Tremestieri è un duro colpo per la città"

29/06/2023 **TempoStretto** 96
Villa San Giovanni. Al via i lavori della Commissione Intermediterranea, 40 rappresentanti da 8 Paesi

Augusta

29/06/2023 **Il Nautilus** 98
L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale in visita a Malta per incontrare le Istituzioni e gli imprenditori locali

29/06/2023 **La Voce dell'Isola** 99
L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale in visita a Malta

29/06/2023 **Sea Reporter** 100
L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, in visita all'hub portuale di Malta

29/06/2023 **Sicilia Report** 101
L'AdSP in visita a Malta incontra le istituzioni e gli imprenditori locali

29/06/2023 **Siracusa Oggi** 102
Autorità di Sistema Portuale, Di Sarcina all'hub di Malta: "Consolidare i rapporti"

Trapani

29/06/2023 **Trapani Oggi** 103
Assegnato il porto di Trapani alla nave "Mare Go", a bordo 41 persone

Focus

29/06/2023	Corriere Marittimo	104
MSC vicina al primato per maggiori navi di proprietà, si prepara a dominare il mercato container		
29/06/2023	Informare	106
CMA CGM inserirà il porto di Marsaxlokk nel servizio mediterraneo TMX 2		
29/06/2023	Informare	107
Le blank sailing sono tornate ai livelli pre-pandemia		
29/06/2023	Informare	108
Stefanelli nuovo associate vice president per la Regione Sud Europa di Costa Crociere		
29/06/2023	Informatore Navale	109
CENTRO GIUSEPPE BONO: IN 12 PUNTI IL CAMBIO DI ROTTA PER LA FILIERA MARE		
29/06/2023	Informatore Navale	111
COSTA CROCIERE NOMINA LUIGI STEFANELLI ASSOCIATE VICE PRESIDENT PER LA REGIONE SUD EUROPA		
29/06/2023	Informazioni Marittime	113
Navigatori, le avventure di Sir Robin Knox al Galata Museo del Mare		
29/06/2023	Informazioni Marittime	116
Sud Europa, Costa Crociere nomina Luigi Stefanelli associate vice president per la regione		
29/06/2023	Messaggero Marittimo	118
Centro Giuseppe Bono: il cambio di rotta per la filiera mare in 12 punti		
29/06/2023	Ship Mag	119
Economia del mare: la ricetta del Centro Bono in dodici punti		
29/06/2023	Shipping Italy	121
Costa assegna a Luigi Stefanelli lo sviluppo del mercato Sud Europa. Esce invece Carlo Schiavon		
29/06/2023	Shipping Italy	123
Al trader svizzero Mercuria un finanziamento da 500 Mln garantito Sace per fornire gas all'Italia		
29/06/2023	Shipping Italy	124
La 'nave delle armi' di Bahri per la prima volta in rotta verso il porto di Talamone		
29/06/2023	The Medi Telegraph	126
Economia del mare: i 12 punti del Centro Giuseppe Bono per la crescita del settore		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it



L'intervista a Paul Cayard
«Gardini era un padre
Si suicidò per paura»
di **Andrea Pasqualetto**
a pagina 25



È la seconda vittima
Auto green esplosa
muore lo studente
di **Fulvio Bufi**
a pagina 24



Dopo la crisi russa

IL SEGNALE CHE KIEV ATTENDE

di **Paolo Valentino**

Ieri Tom Friedman ci ha ricordato che occorsero ben sei film di James Bond, prima che 007 riuscisse a eliminare Ernst Stavro Blofeld, il capo della Spectre, uso ad accarezzare il suo gatto persiano mentre ordiva le sue trame criminali. Quella fallita di Evgeny Prigozhin è stata la sfida più seria e pericolosa al potere di Vladimir Putin in 23 anni. Come dice il cancelliere tedesco Olaf Scholz, essa ha mostrato «crepe evidenti» nella struttura autocratica del regime.

continua a pagina 28

Il vertice Premier soddisfatta: buon punto di partenza. Ma Polonia e Ungheria frenano sul patto

Migranti, più fondi europei

Meloni smorza i toni: in arrivo 12 miliardi. Pressing sull'Italia per il Mes

di **Francesca Basso** e **Marco Galluzzo**

Due giorni fa l'attacco frontale all'Europa e la minaccia di non ratificare il Mes. Ieri la premier Meloni, al Consiglio europeo di Bruxelles, smorza i toni e usa parole concilianti. E dall'Ue sono in arrivo dodici miliardi di euro per arginare la crisi dei migranti. «È un buon compromesso anche se comprendo le ragioni di chi protesta» dice. E si riferisce agli attacchi di Polonia e Ungheria che frenano sull'accordo. Resta il pressing sul Meccanismo di stabilità. L'Ipotesi è il rinvio della firma al prossimo anno.

alle pagine 2, 3 e 5
M. Cremonesi, Sensini

GIANNELLI



LA GUERRA IN UCRAINA

Le «purghe» putiniane: la Wagner via dal fronte

di **Imarisio, Marinelli, Olimpio**

I mercenari della Wagner via dal fronte, la base in Bielorussia. I conti di Putin con «i traditori».

alle pagine 6, 8 e 9

SUDAFRICA, L'EX PRESIDENTE MOTLANTHE

L'erede di Mandela: un errore stare con Putin

di **Federico Rampini**

L'ex presidente del Sudafrica: «Sbagliamo a schierarci con Mosca. Ci serve la fiducia dell'Occidente».

alle pagine 8 e 9

TRUMP PLAUDE, BIDEN NO

Università Usa, abolita la norma per favorire le minoranze

di **Massimo Gaggi**



La Corte Suprema Usa ha demolito l'affirmative action. Con una sentenza di 6 (conservatori) contro tre (liberal). I giudici statunitensi hanno deciso che le università e i college non potranno tenere conto della razza per valutare le ammissioni. Criterio che in realtà favoriva le minoranze. Se Trump plaude, Biden si è detto «in disaccordo».

a pagina 13

Il ruolo dell'Italia

LA PARTITA DA GIOCARE IN AFRICA

di **Goffredo Buccini**

Lo scontro di fazioni militari e potentati criminali che sta scaraventando la Russia in un moderno Medioevo provoca, tra gli altri, un contraccolpo che ci riguarda molto da vicino. Mai come in questi giorni sono emerse con chiarezza le manovre di influenza, le operazioni di bassa macelleria e, in generale, le mosse predatorie ed egemoniche della brigata Wagner sul quadrante geografico e strategico che più ci coinvolge: l'Africa.

continua a pagina 28

Gli scontri Macron invoca la calma e schiera 40 mila agenti



La madre del 17enne ucciso da un poliziotto partecipa alla marcia in memoria del figlio indossando la maglietta con la scritta «Giustizia per Nahel»

Ragazzo ucciso, caos a Parigi

La mamma: voglio giustizia

di **Stefano Montefiori**

Il dolore di Mounia, le lacrime, la disperazione. È la mamma di Nahel, ucciso a 17 anni dalla polizia a Nanterre, in Francia. Chiede giustizia per il figlio e lo chiedono i diecimila che hanno sfilato con lei. Ma ieri è stata una nuova giornata di violenza alle porte di Parigi. Macron schiera 40 mila agenti.

a pagina 12

Inchiesta Lui: coscienza a posto

I pm: Miccichè comprava coca con l'auto blu

di **Felice Cavallaro** e **Lara Sirignano**

Nega di essersi recato a Villa Zito, Palermo, per rifornirsi di cocaina: «Ci andavo solo per pranzare. Ho fatto degli errori in passato, ora non più». Ma per i pm, Gianfranco Miccichè a prendere la droga ci andava addirittura con l'auto blu.

alle pagine 22 e 23

I PARENTI DELLA VITTIMA: C'È UN COMPLICE

Michelle, alunna modello assassinata da un trapper

di **Fabrizio Caccia** e **Rinaldo Frignani**

Accidere Michelle, 17 anni, a Primavalle, è stato un coetaneo ora in arresto. L'aspirante trapper l'avrebbe attirata in trappola. Lei ha cercato di parare le coltellate. La madre: «Me l'ha massacrata».



alle pagine 20 e 21 Fiano

DACIA MARAINI
IN NOME DI IPAZIA
Riflessioni sul destino femminile
in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Giulio ha undici anni, la sindrome di Asperger e un quoziente Intellettivo 146 (quello medio è intorno ai 100). Secondo i criteri universalmente accettati in base ai quali classifichiamo ed etichettiamo le persone, Giulio ha qualcosa in meno e qualcosa in più rispetto agli altri. Nella sua ancor breve vita ha già potuto sperimentare entrambe le condizioni, faticando talvolta a mettersi in sintonia con i codici degli esseri umani, ma al contempo risolvendo problemi matematici a cui lo non riuscirei ad applicarmi neanche dopo 146 reincarnazioni. Queste due paroline, «più» e «meno», sono la nostra dannazione. Chi si sente «più» rischia di diventare arrogante e chi si sente «meno» tende a patire le pene dell'Inferno o a trasformarsi in violento

Il segreto di Giulio

per reagire alla carenza di autostima. E Giulio? Beh, Giulio, è il primo italiano della storia a frequentare le scuole superiori a undici anni, in base a un progetto speciale che gli consentirà di prendere la maturità quando i suoi coetanei saranno ancora agli inizi del liceo. Avrebbe tutto il diritto di considerarsi un fenomeno, come di essere terrorizzato all'idea di passare per tale. Invece ai suoi ormai ex compagni della scuola elementare di Galatone che volevano capire da lui questa benedetta storia del «più» e del «meno», ha risposto: «Io non sono più intelligente di voi. Sono solo diverso». Perché alla fine è proprio così: siamo tutti diversi, però ciascuno a modo suo, ed è questo a renderci uguali.

LUCA DAL MONTE
FERRARI
PRESUNTO COLPEVOLE
in libreria CAIRO





Parigi: banlieue in rivolta dopo il ragazzo algerino ucciso da un agente. E Macron mostra i muscoli: coprifuoco e 40mila agenti in strada. La Francia come gli Usa?



Adesso il Parkinson si può curare ma noi vogliamo guarirlo.
Dona il tuo 5x1000.
 97128900152
 Ricerca Sanitaria



LA RICERCA CAMBIERÀ IL NOSTRO FUTURO. PARTECIPA ANCHE TU.

 FONDAZIONE GIOVANI PER IL MONDO DI PARKINSON

Venerdì 30 giugno 2023 - Anno 15 - n° 178
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Lucio Battisti. Il genio invisibile"
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

TUTTI I GUAI DI GIORGIA
Mes & Pitonessa:
Meloni sull'orlo
della crisi di nervi



GIARELLI A PAG. 4

CHIARA GRIBAUDO (PD)
"Santanchè deve
lasciare, ragioni
etiche e politiche"

MARRA A PAG. 5

SOTTOPAGATI E BEFFATI
No Rdc e precari:
il decreto Lavoro
(povero) è legge

ROTUNNO A PAG. 7

ANTITUMORALE INDIANO
In sedici ospedali
usati farmaci
senza bollino Ue

A PAG. 16

A PROPOSITO DI CORVI
Davigo, Falcone,
Putin e il "Foglio"
formato Pavlov

Antonio Padellaro

Per un doppio motivo l'altro giorno ho scritto che, in situazioni assai diverse, magistrati quanto mai esposti in indagini di straordinario impatto (da Cosa Nostra a Tangentopoli) come Giovanni Falcone, Antonio Di Pietro e Piercamillo Davigo hanno subito, e subiscono, tra i cari colleghi le conseguenze (e le invidie) scatenate dalla loro popolarità.

A PAG. 13

Mannelli



TERZA VOLTA Coca al forzista con auto blu e lampeggiante
Beccato il pusher, Miccichè
in polvere: i politici tremano

L'ex ministro di FI non è indagato: si riferiva dall'amico ristoratore di punta a Palermo (arrestato). E non al test anti-droga. Il radicale Magli: "È una destra ipocrita e ideologica"

CAIA, PROIETTI E RODANO A PAG. 8-9



DA BOLOGNA ALLA MAFIA ARRESTATO DOPO LA CONDANNA IN 1° GRADO

Il nero Bellini indagato per le stragi 1992-'93



"SUGGERÌ LE BOMBE"
PER LA CORTE, "VOLEVA
ASSASSINARE L'EX MOGLIE
CHE LO HA ACCUSATO
E IL FIGLIO DEL GIUDICE".
NEL 1991 ERA IN SICILIA:
"HO GIURATO ALLO STATO"

BARBACETTO, BUONO E PACELLI A PAG. 2-3

L'INCHIESTA BAIARDO E LA TELEVISIONE
Firenze, Cairo sentito come teste
dalla Procura: sotto osservazione
le ultime puntate di Non è l'Arena

LILLO A PAG. 2-3

FORSE IL PAPA IN VISITA

Pace, Kirill riceve
Zuppi: "Evitiamo
noi l'Apocalisse"



CALAPÀ E CARIDI A PAG. 14-15

LE NOSTRE FIRME

- Gallo Fondamentalisti contro pace a pag. 9
- Crapis Pd, superiorità morale finita a pag. 9
- Truzzi Soumahoro nella curva Sud a pag. 9
- Maddalena Disastro privatizzazioni a pag. 17
- Colarizi Guerra simulata Usa-Cina a pag. 15
- Luttazzi I discorsi politici remixati a pag. 8

STEVE HACKETT

"Il mito Lennon,
le magic segrete
e noi Genesis"



MANNUCCI A PAG. 18

La cattiveria

Preso Bellini, condannato per la strage di Bologna. Ora scriverà i "Quaderni dal carcere" per l'Unità di Sansonetti

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Non ride più

Marco Travaglio

Giorgia Meloni è una romantica simpatica. Battuta pronta, risata contagiosa e un po' di sana autoironia. Anche sulla statura non proprio slanciata, eterno cruccio dell'altro nano ancor più della calvizie ("Sono alto un metro e 71, cribbio!"). Ma, nelle ultime uscite pubbliche, di quella Giorgia non rimane neppure l'ombra. La sostituisce una donna truce, torva, astiosa, biliosa, minacciosa, in una permanente crisi di nervi. Non ride né sorride: ghigna e digrigna. Non parla: ruggisce. Non c'è più l'underdog che, dopo un'infanzia difficile e una carriera costruita con le sue mani, ce l'ha fatta. Ora c'è una capetta che fa la spavalda per nascondere l'insicurezza e attacca per difendersi da nemici immaginari. Come se fosse ancora il col 4% a fare opposizione sola contro tutto e tutti. Invece è a Palazzo Chigi con un potere smisurato, il 99% dei media che cantale sue lodi e le opposizioni che balbettano (quando non la fiancheggiano). È il travestimento da San Sebastiano non suscita solidarietà, ma ilarità. Dalle praterie dell'opposizione solitaria alle strettoie del governo, dai voli della campagna elettorale all'atterraggio sulla realtà, c'è un bel salto. Che però non basta a spiegare una metamorfosi che può costarle cara. Ci dev'essere dell'altro.

Forse si rende conto di quanto sia scadente il personale politico di cui si circonda (e giustamente diffida). Forse in cuor suo soffre a fare o a subire tutto ciò che rinfacciava agli "altri" (migranti, accise, austerità, condoni, politiche anti-sociali e anti-legalitarie, riverenze a Usa e Ue, Mes, draghismo, Figliuolo, Panetta, scandali di ministri *gaffeur* o improntabili). La "pascchia" che doveva finire per l'Ue è finita per lei. E questo suo primo luglio al governo lo ricorderà e lo ricorderemo tutti. Ci rammenta quello di un altro neo-premier che Montanelli immortalò sulla *Vice* nel luglio '94, nei giorni del "Sabvalardi": "Uno strazio agguinativo di questi torridi giorni sono per me le apparizioni sul video del Cavaliere che, avendone a disposizione sei tra pubblici e privati, non perde occasione di abusarne... A opprimere il sorriso con cui Sua Presidenza accompagna le parole: tirato, stirato, studiato col consueto puntiglio cosmetico, ma ormai completamente estraneo a un volto non più bene ambro come una volta, ma lucido di sudore. Non erano questi i sorrisi di Berlusconi quando non era ancora il Cavaliere? Anzi, quelli non erano nemmeno sorrisi, ma risate: belle, aperte, squillanti, a gola spiegata... Ecco perché mi fa tanto male vederlo sul video con quel sorriso fasullo. Quasi un ghigno, che non ricorda neanche da lontano la bella risata fresca e squillante del Silvio di Arcore, non ancora Cavaliere". Era il ritratto di Silvio. Pare quello di Giorgia.





IL FOGLIO



quotidiano

ANNO XXVIII NUMERO 153

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDÌ 30 GIUGNO 2023 - € 1,80 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 20

La rimozione dell'affirmative action non è estremismo ma un tentativo di ristabilire un ordine per tutelare i diritti individuali minacciati dal wokismo

Dopo decenni di battaglie sulla questione, la Corte suprema americana ha rovesciato alcune precedenti opinioni e sentenze che avevano sostenuto la vigenza della regola intesa a eliminare il predominio storico del ceto affluente o meri-

La obiettività è tipica di una visione liberale, progressista, delle cose. La legge o la regola deve correggere il portato della realtà storica, e affermare diritti di gruppo contro percorsi individuali liberi da connotazioni razziali, specie in un paese infestato da pregiudizio e discriminazione, che sui questioni come l'abolizione della schiavitù dei neri ha giocato il suo destino in una cruenta guerra civile di metà Ottocento, e poi ha convissuto con segregazione e disriminazione patenti per oltre un secolo, anche dopo che furono stabiliti eguali diritti civili per tutti. I conservatori, a parte i reazionari e gli estremisti impegnati in un diretto contrasto razziale o etnico che sfiora il suprematismo bianco, sostengono invece che si devono scegliere altri modi che non l'uguagliamento per legge attraverso la discriminazione identitaria allo scopo di tutelare secondo Costituzione eguali diritti per ciascun individuo, per

ciascun cittadino, prescindendo dal tutto dal colore della pelle o dall'etnicità. Questo per il conflitto nelle sue basi ideologiche e culturali, di guerra culturale. In termini politici la faccenda è altrettanto complicata, sfumata, e si presta a opinioni forti e anche a considerazioni ragionevoli da tutti i fauci. Il pregiudizio secondo il quale una maggioranza conservatrice della Corte suprema, irrobustita dalle nomine decise sotto la presidenza di Donald Trump e ratificate dalla maggioranza del Senato, ha rovesciato per fustosità, come si è detto per l'aborto, precedenti patenti giuridici vincenti che erano intoccabili. I giudici e le procedure di nomina sono un affare molto serio negli Stati Uniti, sono un pilastro di quella democrazia, della sua sostanziale fiducia nella funzione di poteri neutri e in essi della dialettica tra maggioranze e minoranze che ri-

lettono il segno del suffragio universale e delle istituzioni rappresentative, dal presidente al Senato e al Congresso. Anche prima del rovesciamento della sentenza sull'aborto e di questa ultima decisione sull'affirmative action, sedici anni prima che Trump fosse eletto presidente e poi nominato ben tre nuovi giudici di cultura conservatrice, la Corte fu ingiustamente accusata di parzialità per aver messo fine alla farsa del conteggio elettorale Bush vs Gore con una decisione a favore del candidato repubblicano, criticata ma rispettata senza isterismi anche dai sobocombenti. Trump dunque c'entra invece nella trasformazione dell'affirmative action in wokismo, cioè in una ideologia radical e antiliberal che ha estremizzato la politica identitaria in nome di una fumosa e pericolosa teoria assoluta dei diritti delle minoranze. (segue nell'inserto IV)

Consiglio di pace Ue

Meloni smorza le euro-polemiche. Fitto ritesse con Gentiloni

La premier a Bruxelles dopo i toni accesi di mercoledì contro la Bce rivendica il successo sui migranti

La distanza da Orbán

Bruxelles. Dal nostro inviato. Arcimocromia meloniana. Dopo il turco-kombar dell'intervento urlato alle Camere, la premier entra nel palazzo del Consiglio europeo con un caldo completo cipria. L'immagine e il paragone sono mezzo editoriale. E i toni, visto il contesto, questa volta sono moderati sul tappeto rosso dove si posiziona per rispondere alle domande dei cronisti. Lo sguardo di Giorgia Meloni è disteso. I piai, certo, chiamano Mes - come le ricorda ancora una volta il presidente dell'Eurogruppo, Paschal Donohoe - e poi la terza rata del Prr che sta per arrivare, ma ancora non c'è. Senza dimenticare il confronto vigoroso aperto con la Bce. Si sta qui anche per ricostruire i ponti saltati il giorno prima a Roma. Ecco perché il ministro Raffaele Fitto incontra Paolo Gentiloni, dopo i fulmini che gli ha mandato la presidente del Consiglio in Senato accusandolo di non aver controllato il Piano di ripresa e resilienza. Per vedere il bicchiere mezzo pieno, Meloni si rifugia sul dossier migranti. Un capitolo sul quale Fitto è riuscito a ottenere un successo abbastanza innegabile: il riconoscimento della dimensione esterna. "Siamo davvero riusciti a cambiare il punto di vista della Ue anche col contributo di altre nazioni, dall'annosa divisione tra paesi di primo approdo e paesi di movimenti secondari". (Continua segue nell'inserto IV)

Il push factor dell'Ue

Perché i numeri smentiscono lo slancio dell'Europa per le "vie sicure" ai migranti

Bruxelles. I leader dell'Unione europea ieri hanno nuovamente attribuito ai trafficanti di esseri umani la responsabilità per gli oltre 1.800 migranti che sono morti nel Mediterraneo dall'inizio dell'anno. Il Consiglio europeo esprime la sua profonda tristezza per la terribile perdita di vite come risultato della recente tragedia nel Mediterraneo, dice la bozza del vertice iniziato ieri, a proposito del naufragio di Pyros, dove sono morti circa 650 migranti: "L'Ue rimane impegnata a rompere il business model dei trafficanti" e vuole "gestire meglio i flussi di migranti ed evitare che le persone si imbarchino in viaggi così pericolosi". Quest'ultima frase vuole dare una patina umanitaria alla strategia dell'Europa fortessa, con cui l'Ue sta appaltando a Libia, Tunisia e Turchia la sua politica migratoria. Oltre a fare accordi con paesi terzi per bloccare le partenze e intercettare i migranti in mare, l'Ue vorrebbe offrire un'alternativa ai rifugiati affinché non si mettano nelle mani dei trafficanti e salgano sui barconi per poter chiedere asilo. A Bruxelles si chiamano "vie legali esistenti" in Italia "corridoi umanitari", alle Nazioni Unite "reinsediamenti" e "ingressi umanitari". Ma i numeri smentiscono lo slancio umanista dell'Ue e dei suoi stati membri. I rifugiati che hanno beneficiato dei corridoi umanitari nel 2022 sono stati appena 17 mila, secondo i dati Eurostat. (Corretta segue nell'inserto IV)

L'ALTRO MIRACOLO ITALIANO

La crescita va. Gli occupati pure. L'export anche. E sui titoli di stato c'è più ottimismo che in Francia, Germania, Ue e America. Qual è il segreto? La flessibilità. Delle imprese e della politica. Come non perdere un treno

C'è un'Italia che fatica e un'Italia che corre. C'è un'Italia che pasticcia e un'Italia che convince. C'è un'Italia che zoppica e una che sgambotta. C'è un'Italia che si perde nelle polemiche da quattro soldi, sul Mes, sulla Bce, sul Prr, e un'Italia che nonostante continua a essere un unicorno tra i grandi d'Europa. C'è un'Italia politica, quella di governo, in cerca di una sua stabilità, di una sua visione, di una sua direzione. E c'è un'Italia economica, quella fatta di numeri, occupati, crescita, fiducia, che invece continua a offrire ragioni per essere ottimisti sul futuro. E continua a farlo anche grazie a una caratteristica italiana ancora unica in Europa: la flessibilità. L'Italia cresce più dei grandi paesi europei (quest'anno +1,2 per cento, Francia più 0,7, Germania più 0,2) perché il tessuto produttivo italiano è più solido rispetto a quello dei propri vicini di casa (quest'anno l'export del nostro paese ha superato quota 600 miliardi: un record). Ma cresce anche per tre ragioni legate a una caratteristica spesso sottovalutata del nostro sistema politico, istituzionale ed economico: saper smussare gli angoli della propaganda, saper tenere a bada i conti pubblici, saper trovare soluzioni creative per risolvere problemi complessi, saper trovare una continuità anche tra fasi storiche, molto diverse le une dalle altre. In sintesi: in un momento in cui molti paesi europei sono instabili e spesso attraversati da tensioni latenti e moti di protesta, c'è un paese che ha trasformato la gestione ordinata della precarietà in punti di forza e che ha fatto della sua capacità di adattamento un valore aggiunto per il sistema produttivo. Lo dicono i dati che abbiamo appena citato. Lo dice il fatto che alcuni tra i più importanti fonti di investimento del mondo, come Blackstone, hanno scelto di investire in Italia come in nessun altro paese d'Europa. E lo dimostra anche lo studio di una formula utilizzata dagli economisti di tutto il mondo per prevedere quanto il paese o l'azienda in questione sarà in grado di crescere in un anno. (segue nell'inserto III)

Sorpresa: la povertà diminuisce

La crescita è il vero antidoto alle disuguaglianze. I dati dell'Istat

La crescita economica è il più efficace antidoto alla povertà e alla disuguaglianza, ma ancora troppe famiglie dipendono dal sostegno pubblico. E' questo il messaggio, più in chiaroscuro di quanto appaia, che emerge dai report dell'Istat sulle condizioni di vita e di reddito delle famiglie nel 2022. Il report indaga l'andamento del rischio di povertà ed esclusione sociale (2022) e dei redditi (2021), in chiusura dei vari sostegni erogati nel contesto della pandemia. Un primo risultato è che, sebbene la percentuale della popolazione a rischio di povertà sia stabile nel tempo (circa un quinto della popolazione), la quota di quanti si trovano in grave deprivazione sociale è in lenta flessione. E' scesa dal 5,9 per cento nel 2021 al 4,5 per cento nel 2022. Gli indicatori migliorano in tutte le aree del paese tranne il Mezzogiorno, ma il problema riguarda esclusivamente tre regioni (Puglia, Sardegna e Calabria) visto che altre (Campania e Sicilia) seguono il trend nazionale. Al nord, l'eccezione è rappresentata dalla Liguria, che nel 2022 vede aumentare il rischio di povertà e la fetta della popolazione caratterizzata da bassa intensità di lavoro (cioè coloro che lavorano per meno del 20 per cento del tempo). Lo stesso problema riguarda il Lazio e le Marche. L'Istat imputa i miglioramenti "alla ripresa dell'economia dopo la crisi pandemica e l'incremento dell'occupazione e dei redditi familiari". (segue nell'inserto III)

Meloni vs Gentiloni

"Vuole farci l'analisi del sangue". Perché la premier ha incrinato il rapporto col commissario Ue

Roma. I tecnici della Commissione che lavorano con lui, a leggere dell'attacco rivoluto da Giorgia Meloni, sono trasaliti: "Una cosa del genere segna un prima e un dopo". Ma tra le due fasi, tra il prima e il dopo, c'è stato un tribolato intermezzo. Ed è lì che è maturata l'insolenza della premier nei confronti di Paolo Gentiloni. La fine del "prima" si consuma a inizio giugno, in una riunione del gotha della Fiamma. E' lì che la capa di Fdi, dopo essersi fatta ragguagliare da Filippini perché di tanto accanimento di Bruxelles sul Prr sbotta: "Siamo alle solite, vogliono farci le analisi del sangue, altro che verificare i target del Recovery". (Valentini segue nell'inserto IV)

Il tramonto di Tsipras

Il leader di Syriza si dimette, Podemos è in crisi, Corbyn fuori dal Labour. Appunti per Schlein

Roma. Ha ispirato la sinistra italiana che in suo sostegno si arrolò nella "briglia Kalimera" e con lui sognava "un'altra Europa", era diventato al culmine della crisi gli esponenti del simbolo della rivolta contro l'austerità e il neoliberalismo. Ora la sua parabola politica si chiude, forse non casualmente, col ritorno della Grecia all'impegno di grade dopo il default del 2011. Aveva provato a resistere, Alexis Tsipras, ma la doppia battaglia elettorale ravvicinata, con i voti dimezzati rispetto alla sconfitta del 2019, lo ha costretto alle dimissioni da leader di Syriza che guidava dal 2009. (Corno segue nell'inserto IV)

Sacro mercato delle idee

Il Corano messo al rogo e un dilemma: come difenderci da chi sabota il discorso pubblico

Lo possibile superficie d'attacco di un sistema determina la lena e la sua stabilità. Più ampia sarà la superficie, più numerosi saranno i possibili punti d'ingresso per attaccare e il sistema. In un mondo che, nonostante le polcri di cui sentiamo parlare ogni giorno, si presenta ancora piatto in alcuni aspetti essenziali, secondo il ben noto argomento proposto da Thomas Friedman, bruciare sulla pubblica piazza un libro sacro in una città europea può scatenare reazioni incontrollate che minacciano la stabilità e la sicurezza di cose e persone a migliaia di chilometri di distanza. Per molti commentatori occidentali, manifestare è incomprensibile. Ci siamo abbeyvati per anni alle teorie della secolarizzazione e abbiamo creduto che le religioni fossero destinate a diventare marginali nella vita degli uomini. Vittime delle miepie della secolarizzazione non riusciamo a comprendere come sia possibile che milioni di persone possano scendere in piazza e manifestare e arrivare a decisioni che ci sembrano assolutamente implausibili nel contesto dell'epistemologia del mondo che ci siamo costruiti. Accade così che le strutture di instabilità proprie di società dove la religione riveste un ruolo centrale e determinante entrino in rotta di collisione con le strutture di non plausibilità che si costruiscono nel mondo occidentale post cristiano riserva ormai al ruolo della religione nella sfera pubblica. Come è del resto possibile indignarsi su viene "solamente" un libro? Per qualcuno significherebbe pure qualcosa ma, per l'occidentale post cristiano, può essere solo inquadrate nelle categorie della necessaria difesa della libertà di espressione e di pensiero. Sembra essere stata questa la struttura di plausibilità che ha portato la Corte d'appello svedese a voler garantire la possibilità per Salwan Momika, di origine irachena e residente in Svezia con lo status di richiedente asilo, di poter organizzare una manifestazione per bruciare il Libro sacro dell'islam in quanto, secondo Momika, rappresenterebbe un "pericolo per le leggi democratiche e per i valori svedesi e umani". La polizia, che pur in un primo momento si era opposta, ha dovuto cedere davanti alla decisione del potere giudiziario. (segue a pagina due)

BatFuortes

L'ex ad Rai verso il San Carlo di Napoli. Manfredi pronto a indicarlo. De Luca infuriato

Roma. L'eroe sta per tornare: un sindaco la aiuta, un santo lo protegge. Il 30 luglio, Carlo Fuortes, BatFuortes, l'ex ad della Rai, tarantolantano, potrebbe essere nominato direttore del Teatro San Carlo di Napoli. Lui che rinunciava all'Opera, lui che prometteva: "Non andrò al San Carlo"? Cos'è il borsomorto di Napoli, Gaetano Manfredi, ora lo dice, eccome se lo dice: "Carlo Fuortes resta in pole position per quel ruolo". BatFuortes è già sold out. (Corno segue nell'inserto IV)

Minacce registrate

Vendicarsi dei propri generali non disposti a tutto è una ricetta per il caos - Trump edition

Milano. L'ultimo incontro che Donald Trump ebbe con il capo di stato maggiore degli Stati Uniti, il generale Mark Milley, avvenne il 3 gennaio del 2021. Finì con una frase dell'allora presidente, che aveva già perso le elezioni due mesi prima ma non voleva farsene una ragione, sulla manifestazione prevista per il 6 gennaio fuori dal Congresso che, a Camere riunite, doveva certificare la vittoria di Joe Biden: "Sarà una cosa grossa - disse Trump, come ha raccontato lo stesso Milley a Peter Baker e Susan Glasser nel libro "The Divider - Siete pronti, vero?". In quei due mesi di interrogno tra il paese e l'insediamento del vincitore delle elezioni, che non era Trump, i rapporti tra il generale e il presidente si erano logorati, perché Milley si era reso conto che Trump era disposto a tutto pur di non lasciare la Casa Bianca. Quel "tutto" includeva anche l'eventualità di una guerra - contro l'Iran - e di organizzare una "grande" golpe contro l'America. Il generale disse negli incontri con i suoi collaboratori: Trump potrebbe organizzare un golpe, ma fallirà perché non riuscirà a ottenere il consenso della parte civile americana, "noi siamo leali nei confronti della Costituzione americana". Milley aveva scritto un documento preparatorio prima ancora delle elezioni, quando Trump ripeteva di fatto che avrebbe accettato un unico risultato, cioè la sua vittoria, in cui stabiliva quattro obiettivi: assicurarsi che l'America non muovesse una guerra non necessaria contro un paese straniero; assicurarsi che i soldati americani non fossero schierati contro i cittadini americani con il compito di mantenere Trump al potere; mantenere l'integrità dell'esercito e la sua personale. Intanto il generale aveva cercato di disinnescare la possibilità che Trump si sia accennato ai suoi collaboratori, che avevano sempre avuto un approccio faleo nei confronti di Teheran, stavano valutando la possibilità di un raid missilistico contro il sito nucleare iraniano. (Peduzzi segue nell'inserto IV)

Andrea's Version

Un'altra volta. L'ennesimo caso. Assolti dopo trent'anni. 27, per la precisione. Avrebbero dovuto scontare l'ergastolo tutti e cinque, condannati per aver ucciso un gioielliere di Suzzara, Mantova, nel 1996. Non avevano commesso il fatto. Prima di loro la magistratura inquirente aveva fatto arrestare un gioielliere Gaeta, poi fuori. Non c'entrava. Dopo di lui altri dodici, dieci e dodici persone, con lo strategico concorso degli inquirenti di Venezia, Padova, Mantova, Verona e Vicenza. Non c'entravano. Qualche annetto, e fuori. Sei anni fa, gli ultimi cinque: "Stavolta sono quelli buoni". Condannati. Ergastolo. Passano (solo) ottanta metri dentro. Diciamo ottanta metri perché "non hanno commesso il fatto". Non c'entravano una fava manco loro. Ecco. Uno allora due cosa può pensare. La prima: ma questa è la dimostrazione che la giustizia italiana funziona. E trattasi qui del difendente classico cui viene da rispondere: falla provare a tua sorella, allora. La seconda domanda è molto più che innocente: ma i nostri Pubblici Ministri sono tutti laureati al Cepu? (segue a pagina due)

L'editore Prigozhin

Tra gli affari del capo della Wagner c'è anche la stampa. Che fine farà il suo gruzzolo mediatico

Roma. Le ultime immagini di Evgeny Prigozhin lo ritraggono in mimetica e giubbotto antiproiettile. E' così che il suo personaggio si è fatto conoscere al pubblico internazionale: come il condottiero in verde militare con berretto o casco, con addosso gli stessi colori e ormai sono associati al presidente ucraino Volodymyr Zelensky. Quella di Prigozhin è stata una scelta precisa, da uomo nell'ombra che svolgeva gli affari nascosti per conto del Cremlino ha deciso di farsi conoscere, vedere, ascoltare vestito da militare, in modo che non venisse confuso con gli altri, i ministri rimasti a Mosca, lontani dal fronte, che lui accusa di corruzione. Prigozhin non si è più visto, anche il generale che conosceva il suo piano, Sergei Surovikin, è scomparso. Secondo il Financial Times sarebbe stato arrestato, la figlia ha smentito, ma alcuni giornalisti moscoviti informati hanno detto che è stato licenziato, assieme al suo vice Andrei Yudin. (Pianonini segue a pagina tre)

Sul fronte sud

La controffensiva a Zaporizhzhia è a tratti frustrante, ma i Bradley americani salvano vite ucraine

Fronte di Orikhiv, dalla nostra inviato. Da Orikhiv parte la controffensiva nella regione di Zaporizhzhia che spinge verso sud; per chi la guarda da lontano sembra procedere a passi minacciosi ma questa non è la sensazione che hanno i soldati della Quarantasettesima brigata meccanizzata, che combatte poco più in là e a cui anche un'avanzata di chilometri costa cara. Il maggiore Valerii Markus ha pubblicato su Facebook un video selfie girato nelle trincee russe appena conquistate e ha raccontato una giornata di combattimento: "I russi e una notte a dormire addosso ai cadaveri dei nemici perché la zona non è ancora abbastanza sicura da poterli evacuare. Nel video Markus è in maglietta, tra i comandi, e si vede che non è un uomo che si nota perché ha pubblicato il capo di stato maggiore ucraino, Valerii Zaluzhnyi: "Markus rimettiti subito il giubbotto antiproiettile altrimenti dovrai venire a darti una lezione di persona". (Sala segue a pagina tre)

La diga intercettata

Russi a Nova Kakhovka erano pronti a far saltare in aria tutto. L'inchiesta con i nomi e i discorsi

Roma. Dopo le prove del New York Times che attribuirono l'esplosione della diga di Nova Kakhovka ai russi, i giornalisti del programma "Schemes" di Radio Svioboda e Slidstvo.info hanno identificato i nomi dei membri dell'esercito di Mosca che controllavano la centrale idroelettrica la notte del disastro, lo scorso 6 giugno, combattenti della 206esima brigata separata di fanteria motorizzata "cosacki" delle forze di terra della Federazione russa, e hanno ricevuto le intercettazioni delle conversazioni telefoniche tra i soldati e i loro comandanti alle due di quella notte: "Com è la situazione? Preparatevi al comando", "Qui è tutto andato", "Va! Il punto, prendi tutto", sarebbe lo scambio di battute dopo la distruzione della diga. "E' stato fatto tutto dall'interno. La diga era chiaramente pronta per essere fatta saltare in aria", ha detto il geniere militare ucraino Mykola Shegheleskiy alla squadra investigativa. (Ruggiero segue a pagina tre)

Adesso il Parkinson
si può curare
ma noi vogliamo guarirlo.

Dona il tuo 5x1000.
97128900152
Ricerca Sanitaria



il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

VENERDÌ 30 GIUGNO 2023

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno L - Numero 153 - 1,50 euro*

LA RICERCA CAMBIERÀ
IL NOSTRO FUTURO.
PARTECIPA ANCHE TU.

FONDATARE ORDINI PER IL MONDO DI PARKINSON

www.ilgiornale.it
02 7524971 | Giornale inf. notte@ilgiornale.it

ASSALTO GIUDIZIARIO

Berlusconi perseguitato anche nell'aldilà

Ruby ter, i pm milanesi non si arrendono e ricorrono in Cassazione contro le assoluzioni: accanimento senza fine

Sfregio a Milano: cancellato il murale in suo onore

FOLLIA TOGATA

di **Augusto Minzolini**

Che i processi in Italia siano quelli che sono, cioè in alcuni casi micidiali ingranaggi in cui l'ideologia si sostituisce alla giustizia, lo si sapeva già. Ma ieri la procura di Milano è andata oltre: ha superato la barriera dell'accanimento, il muro del risentimento e ha lambito la dimensione della follia. Ha deciso infatti di ricorrere in Cassazione contro la sentenza di assoluzione in primo grado di Silvio Berlusconi nel processo Ruby Ter.

Insomma, vogliono processare il Cavaliere anche da morto con un solo obiettivo: sporcarne la memoria. Un atteggiamento che rivela una sorta di odio che i giudici hanno sempre coltivato nei confronti dell'imputato eccellente e che li ha indotti e li induce a decisioni che lasciano bastie tutte le persone di destra, di sinistra o di centro animate da un minimo di onestà intellettuale. Già, quel processo era un assurdo: mettere sul banco degli imputati un numero ragguardevole di persone che hanno avuto la sola colpa di aver testimoniato in favore di un imputato, è un «unicum» nella nostra storia giudiziaria. Ma farlo anche dopo che l'interessato è passato a miglior vita lascia allibiti.

Ora naturalmente i pm milanesi diranno che è nelle loro facoltà, che hanno posto solo una questione di diritto all'Alta Corte e tanti altri bla bla che si usano per difendere l'indifendibile, ma quello che lascia costernati è l'assenza di rispetto di fronte alla morte, di consapevolezza del limite, per dirla con un'espressione ancor più semplice, di buonsenso in persone che sono chiamate al delicato compito di decidere in merito alla nostra libertà.

A Berlusconi non possono fare altro male oltre ai trent'anni di persecuzione a cui lo hanno sottoposto: la morte lo ha reso invulnerabile di fronte anche ai suoi aguzzini. Quello che, invece, deve far riflettere è che tutti noi, a cominciare dai più semplici cittadini che non hanno le risorse di cui il Cavaliere ha potuto disporre per difendersi, siamo in balia di toghe che scambiano l'esercizio della giustizia per una sorta di inquisizione ideologica.

Perché se non ci fosse questa che a ragione può essere definita una perversione quando si parla di diritto, non si capisce davvero quale sia l'obiettivo di una simile decisione. Processare un personaggio pubblico anche post mortem non può che nascondere l'intento di perseguire una sorta di «dammatio memoriae». La giustizia non c'entra più nulla, si punta a screditare non solo la figura di Berlusconi, ma anche tutto quello che ha fatto in vita, il suo impegno, la sua eredità politica, la sua immagine di statista. Non si processa più Berlusconi, ma il berlusconismo. Lo stesso rancore che ha spinto ignoti prima a deturpare e poi a cancellare il murale dedicato da un'artista al Cavaliere nella via di Milano dove è nato.

Non è un'esagerazione, semmai esagerate sono le scelte di certi giudici che vanno contro il sentimento di commozione di cui il Paese ha dato prova di fronte alla scomparsa dell'ex-premier. Ma si sa, l'odio ideologico non ha confini. Per cui si può solo commiserare chi indossa la toga e non riesce a liberarsi dalle proprie passioni politiche perché come recita la regola aurea un giudice non solo deve essere imparziale ma apparire tale. Dio e la ragione ci salvino da certi pm.

Luca Fazzo

■ Silvio Berlusconi perseguitato dai pm anche da morto. La sentenza del tribunale che in febbraio lo aveva assolto nel procedimento Ruby ter viene attaccata frontalmente dai magistrati milanesi con un ricorso inviato direttamente alla Cassazione. Intanto il murale comparso in via Volturno in onore del Cav è stato già cancellato.

con **Bravi** a pagina 7

TENSIONE A NANTERRE

La Francia è ancora sotto assedio Gli 007: «La violenza esploderà»

Francesco De Remigis

a pagina 13



PROTESTE Manifestanti in Francia dopo la morte del 17enne durante un controllo stradale

MARINA BERLUSCONI CONFERMATO PRESIDENTE Conti Fininvest, ok dell'assemblea al dividendo da 100 milioni

De Francesco a pagina 21

LA SENTENZA DELLA SUPREMA CORTE Rivoluzione nei college Usa: cancellato il privilegio razziale

Robecco a pagina 13

TORNA IL FILM NELLE SALE

Ziggy Stardust, il superuomo (esoterico) con la chitarra

Gnocchi a pagina 27

LA PROCURA DI MILANO

Coppie gay, nuovo schiaffo «Un bimbo non può avere genitori dello stesso sesso»

Cristina Bassi

a pagina 9

OK DEFINITIVO DOPO L'ESTATE

Fisco, tredicesime più abbondanti Stop tasse in anticipo

Marcello Astorri

a pagina 4

E PUTIN RICOMPARE IN DAGHESTAN

La missione di Zuppi finisce senza accordi Mistero su Prigozhin

Gian Micalessin e Serena Sartini

alle pagine 10-11, con **Gervasoni** a pagina 11

CAMPO LARGO IN CONFUSIONE

Missioni internazionali, opposizioni allo sbando E Calenda flirta con Elly

Pasquale Napolitano

a pagina 6

«IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI IN ALTO)». SU UNO STABILIMENTO IL CARABINIERE HA FATTO IL TIR



IL GIORNO

QNWEEKEND
L'INTERVISTA
Paola Barale

VENERDÌ 30 giugno 2023
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, perquisizioni della polizia: in otto nei guai

Nelle chat dei ragazzini tra pistole ed esplosivi: «Faccio il napalm a casa»

Palma a pagina 16

La raccolta fondi di Quotidiano Nazionale

UN AIUTO PER L'EMILIA-ROMAGNA

Dona subito

IBAN IT23 M 05387 02411 000003844487



Scuola, il governo manda i bulli a lavorare

Svolta di Valditara: attività solidali per chi è sospeso, rimandato chi prende 6 in condotta. Giannelli (presidi): ora applicare le regole I nodi della premier: Mes, la maggioranza vuole rinviare. Meloni alla Ue: più fondi per i migranti. **Intervista a Durigon: «In pensione prima»** da p. 4 a p. 7

[Le nuove regole in classe](#)

Prima di punire bisogna educare

Davide Nitrosi

Nessuno nega che servisse un intervento forte sul tema della violenza a scuola e del bullismo di fronte a episodi intollerabili di aggressioni.

A pagina 5

[Il crimine, l'età e il Male](#)

L'orrore diventa il trauma di tutti

Viviana Ponchia

Da ore sono incastrata sul portone di un condominio alla periferia Nord di Roma. Non riesco a staccarmi da lì, la scena descritta da altri è già un mio trauma.

A pagina 3

FEMMINICIDIO DI PRIMAVALLE, ARRESTATO L'AMICO TRAPPER «UCCISA CON SEI COLTELLATE». LO STRAZIO DEI GENITORI DI MICHELLE



Michelle Maria Causo aveva 17 anni

CADUTA IN TRAPPOLA

Prosperetti alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

[Milano](#)

Paura a Pagano Uomo cerca di rapire bimba ai giardini

Servizio a pagina 15

[Milano, la Regione](#)

Lucente striglia Trenord: «Troppi guai Serve una svolta»

Anastasio nelle Cronache

[Lodi](#)

Colpisce ancora la banda dei trattori

Arensi nelle Cronache



[I pm: Miccichè tra i clienti](#)

Lo chef dei vip spacciava coca

Femiani a pagina 11



[Strage di Bologna, la primula nera](#)

Bellini in cella «Può uccidere»

Orlandi a pagina 13



[Anticipazioni dell'edizione 2023](#)

Lucca Comics sarà "Insieme"

Papini a pagina 25

SUSTENIUM PLUS

PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.





Domani su Alias

LUIGI SERAFINI Incontro con l'architetto, autore del famoso «Codex», nel magico spazio del suo appartamento sotto sfratto



Visioni

FESTIVAL Alla Biennale Teatro va in scena la violenza dell'umano tra scommesse tecniche e politiche Gianfranco Capitta pagina 12



Storie

INTERVISTA Judith Butler e i nuovi ambientalisti: «Servono spazi comuni di elaborazione del lutto del futuro» Giuliano Santoro pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,30

VENEDÌ 30 GIUGNO 2023 - ANNO LIII - N° 153

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

ROGO DEL CORANO A STOCCOLMA, STOLTENBERG CERCA INUTILMENTE DI RIAVICINARE SVEZIA E TURCHIA

Erdogan: «Mai la Svezia nella Nato»

«Abbiamo visto delle proteste contro la Turchia e la Nato nelle ultime settimane in Svezia: non le ho apprezzate ma rispetto la libertà di espressione»: il segretario della Nato Jens Stoltenberg cerca di riavvicinare Svezia e Turchia dopo il rogo del Corano a Stoccolma,

preparando anche un bilaterale il prossimo sei luglio. Ma Erdogan chiude ogni spiraglio all'ingresso del paese scandinavo nell'Alleanza atlantica: «La Svezia non potrà realizzare le sue ambizioni, mostreremo la nostra reazione nel modo più forte possibile» tuona il presi-

dente turco che però ha in mente come sempre la persecuzione dei curdi. Intanto Giordania e Marocco hanno richiamato i loro ambasciatori a Stoccolma, e pesantissime critiche sono arrivate da tutti gli stati arabi e i movimenti islamici. PIETROBON A PAGINA 6

IL LIMITE IGNOTO

Zuppi e Kirill, dialogo per la pace

Il cardinale Zuppi, inviato di papa Francesco, incontra a Mosca il patriarca Kirill. Un dialogo per la pace «senza accordi specifici» che apre alla possibi-

lità di una visita del pontefice. Intanto nei palazzi del potere di Mosca sarebbero partite le purghe, ma dietro le quinte. KOCCI, VIELMINI ALLE PAGINE 6,9

Luglio '60

L'antifascismo è più attuale che mai

ANTONIO GIBELLI

Avendo lo sgradevole primato di aver inventato il fascismo, l'Italia ha anche quello di aver dato il via all'antifascismo, che prese le mosse a partire dal 1919 sotto forma di resistenza al dilagare dello squadristo, alle aggressioni contro le Camere del Lavoro, le sedi dei giornali e delle organizzazioni socialiste. L'antifascismo fu elaborazione teorica sulla natura del fascismo stesso, un fenomeno nuovo sullo scenario politico europeo, immaginazione di un futuro nel quale nazionalismi e fascismi non potessero ripresentarsi, piattaforma di unità tra forse politiche molto diverse in nome della lotta contro il comune nemico. Questa trama ebbe il suo culmine nella Resistenza armata, politica e civile sfociata nella Liberazione dell'aprile 1945.

— segue a pagina 14 —

Guerra ucraina Dieci, cento, mille missioni di pace

FRANCESCO VIGNARCA

La grande filosofa politica Hannah Arendt sottolineava come la violenza sia «per natura strumentale come tutti i mezzi, ha sempre bisogno di una guida e di una giustificazione per giungere al fine che persegue».

— segue a pagina 8 —

foto di Yoan Vaia/Epa/Ansa



Radical choc

Si allarga alle città l'incendio delle banlieue francesi dopo la morte del 17enne Nahel, ucciso da un poliziotto da ieri agli arresti. Macron schiera 40mila gendarmi. Una rivolta di rabbia, di razza e di classe pagine 2 e 3

Stato di polizia La violenza è sistemica, la lotta anche

GIUSO AMENDOLA

Dopo l'uccisione del diciassettenne Nahel a Nanterre, ammazzato a freddo con un colpo di pistola da un poliziotto dopo che si era fermato a un posto di blocco, il tentativo di difendere l'indifendibile è durato poco. Le immagini video hanno fatto piazza pulita della narrazione dell'estrema destra, e di gran parte dei sindacati di polizia, che avevano cercato di tirare in ballo la consueta legittima difesa.

— segue a pagina 3 —

Lele Corvi



PER BRIATORE I FIGLI DEI FALEGNAMI NON DEVONO FARE L'UNIVERSITÀ: DEVONO FARE I FALEGNAMI

MI SPIACE RAGAZZI... DEVO TORNARE IN BOTTEGA

GRECIA

Tsipras si dimette dalla guida di Syriza



Alexis Tsipras ha annunciato ieri mattina le sue dimissioni da leader di Syriza, dopo la doppia sconfitta nelle elezioni greche: «Sono abituato a non decidere a sangue caldo. Mi porto le decisioni sul cuscino e le maltratto. E per questo mi ci sono voluti tre giorni».

DELIOLANES, SANTORO A PAGINA 4

LA LOTTA IN SARDEGNA A 500 metri sotto terra per salvare la miniera



134 operai di Gennas Tres Montis occupano la miniera vicino Cagliari contro chiusura e privatizzazione. «Niente stipendi, ci trasferiscono a 250 km, portano via le bombole a ossido di acetilene, essenziali per la sicurezza. Dopo 30 anni ci buttano via come stracci».

COSSU A PAGINA 5

CONSIGLIO UE L'Ucraina atlantica dovrà aspettare



Primo giorno di Consiglio Ue, centrato su guerra e migranti. Euro-aiuti all'Ucraina ma frenata sul suo arruolamento rapido nella Nato. Per le frontiere 12 miliardi, scontro sui ricollocamenti. E oggi tocca a Mes, Pnrr ed economia, Meloni sotto esame. COLOMBO, LANIA, MAURO, MERLO ALLE PAGINE 6 E 7

30630 Poste Italiane SpA in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1) G/RA/CM/23/103 9 770025 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO - N° 178 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 40% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 30 Giugno 2023

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

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

Il mercato / 1

Kim va al Bayern per 58 milioni Difesa, tre nomi

Roberto Ventre a pag. 20



Il mercato / 2

Giuntoli-Juve atteso il via libera di De Laurentiis

Eugenio Marotta a pag. 21



L'analisi

La sinistra alla prova del salario minimo

Luca Ricolfi

Sembra sta stato soprattutto Carlo Calenda, nei giorni scorsi, a inferocirsi per l'idea di proporre una legge sul salario minimo legale che abbia il sostegno di tutti i partiti di opposizione. E si capisce bene perché: quella del salario minimo legale è, finora, l'unica proposta che potrebbe coalizzare non solo Pd e Cinque Stelle, ma anche i partiti del Terzo Polo (Azione e Italia viva). È una buona idea? Per certi versi è un'idea sacrosanta.

Continua a pag. 43

La riflessione

La sfida della coesione differenziata tra Regioni

Gaetano Fausto Esposito
Pietro Spirito

Trenta anni fa veniva pubblicato in Italia il libro del sociologo statunitense Robert Putnam, "La tradizione civica nelle regioni italiane", secondo cui i divari di sviluppo erano dovuti anche alla differente consistenza di coesione nelle regioni italiane. In tempi nei quali si discute di autonomia differenziata forse dovremmo puntare la nostra attenzione sulla "coesione differenziata", per comprendere quali siano davvero le misure necessarie al rilancio dell'economia e della società meridionale.

Continua a pag. 43

Il racconto

Segre, l'abbraccio ai detenuti di Poggioreale

Antonio Mattone

L'idea era venuta a uno degli undici detenuti del carcere di Poggioreale che partecipano agli incontri su tematiche di attualità e sulla pace promossi dalla Comunità di Sant'Egidio (a Poggioreale e Secondigliano) anche Il Mattino svolge un progetto di socializzazione, "Parole in libertà", ma era stata condivisa con entusiasmo da tutti gli altri. E così è partito l'invito a Liliana Segre.

Continua a pag. 42

Migranti, Ue divisa sui fondi

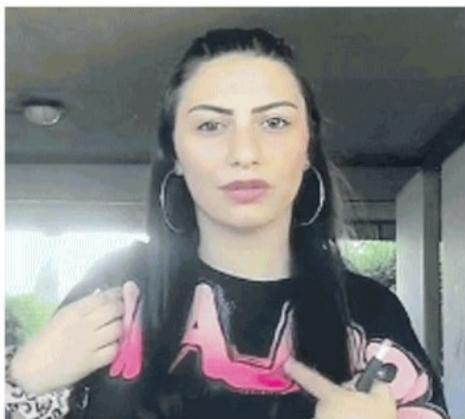
► La Commissione vuole stanziare altri 12,5 miliardi, ma arriva lo stop di Polonia e Ungheria La nuova frenata di Palazzo Chigi sul Mes: «Non è il momento di affrontare la questione»

Paesi europei divisi al Consiglio in tema di migranti. I cosiddetti stati sovranisti di Visegrad, Polonia e Ungheria, bloccano la possibilità di un accordo: stallo nella notte sul principio di solidarietà obbligatoria. La proposta della Commissione: altri 12,5 miliardi da

stanziare per l'emergenza flussi fino al 2027. Giorgia Meloni: «Ottima base di partenza, è la nostra linea». Intanto la premier tiene il punto sul Mes: «Non è il momento di affrontare la questione».

Malfetano e Rosana alle pagg. 2 e 3

Orrore a Roma. La madre: «Me l'ha massacrata»



Michelle Maria Causo in un frame da un video sul suo profilo TikTok

Michelle uccisa con 10 coltellate Lui: «Avevamo litigato per soldi»

Cordella, Di Corrado, Magliaro, Mozzetti alle pagg. 10 e 11

La riforma di Calderoli

Autonomia, si tratta sui servizi essenziali il nodo finanziamenti

Autonomia, adesso si tratta sui servizi essenziali spetterà al Parlamento l'ultima parola. La "procedura" non è l'unico nodo da sciogliere. Ce n'è uno ancora più rilevante, che è quello del finanziamento dei livelli delle prestazioni.

Bassi a pag. 5

La svolta di Valditaro

Voto in condotta con il 6 scatta il debito Peserà sulla Maturità

Il voto di condotta inciderà sulla Maturità, se il 5 per il comportamento porta alla bocciatura, con il 6 si avrà un debito in Educazione civica: sono i nuovi criteri di valutazione decisi dal ministro Valditaro. Con la sospensione previste attività di cittadinanza sociale.

Bulleri a pag. 7

Cnr, prototipo esploso morto anche Fulvio I collaudi nel mirino

► Napoli, dopo 7 giorni la seconda vittima del rogo in tangenziale Spezzato il sogno di lavorare in Ferrari. Contratto al vaglio dei pm

Il sogno di Fulvio Filace, lavorare in Ferrari, è stato spezzato: è morto il laureando 25enne rimasto gravemente ferito nello scoppio dell'auto-prototipo avvenuta venerdì scorso sulla Tangenziale. Il tirocinante era ricoverato in gravissime condizioni al Casarrelli per le ustioni riportate nell'esplosione della vettura alimentata anche con pannelli solari. Lunedì era morta anche la ricercatrice del Cnr



Maria Vittoria Prati, 66 anni, che si trovava alla guida. L'inchiesta della magistratura si sta focalizzando sui controlli al sistema montato sull'auto per i test sulle emissioni, un congegno applicato al prototipo: «Serviva a definire l'impatto ambientale». Al vaglio della magistratura anche il contratto dello studente che stava per conseguire la laurea magistrale.

Capone, Chiapparo e Del Gaudio in Cronaca

Le idee

Il caso Salerno e il germe dell'intolleranza

Guido Trombetti

Due episodi di intolleranza si sono verificati a Salerno nelle ultime settimane ai danni di due tifosi illustri del Napoli. E chiariamo bene che la dicitura "a Salerno" intende soltanto indicare una localizzazione geografica degli sgradevoli eventi, mentre la civiltà dei cittadini salernitani nel 99% dei casi è al di sopra di ogni sospetto. Richiamiamo brevemente i fatti.

Continua a pag. 42

COME FEDERICA PELLEGRINI SCEGLI SUSTENIUM PLUS PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE!

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON HANNO NESSUN EFFETTO SU UNA DIETA MALARIA, EQUILIBRATA E SU UNO STILE DI VITA SALVO.





Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 345 - N° 178 ITALIA
Sped. in A.P. 08/03/2002 con L.482/2001 art.1, c.1 DCB RM

NAZION

IL GIORNALE DEL

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Venerdì 30 Giugno 2023 • Ss. Primi Martiri

L'intervista
Eleonora Giorgi
«Io, tagliata fuori dal cinema non mi arrendo»
Satta a pag. 20



Il marito è Francesco Muglia
E Annalisa bacia lui: nozze a sorpresa nella basilica di Assisi
Milletti e Venezia a pag. 13



Calcio mercato
Morata-Roma
Torreira-Lazio:
Mourinho e Sarri, pressing sui club
Abbate e Lengua nello Sport



Proposte concrete

La sinistra alla prova del salario minimo

Luca Ricolfi

Sembra sia stato soprattutto Carlo Calenda, nei giorni scorsi, a infervorarsi per l'idea di proporre una legge sul salario minimo legale che abbia il sostegno di tutti i partiti di opposizione. E si capisce bene perché: quella del salario minimo legale è, finora, l'unica proposta che potrebbe coagulare non solo Pd e Cinque Stelle, ma anche i partiti del Terzo Polo (Azione e Italia viva).

È una buona idea? Per certi versi è un'idea sacrosanta. Secondo una mia stima di pochi anni fa, in Italia esiste un'infrastruttura parassitaria di circa 3 milioni e mezzo di persone che lavorano in condizioni di precarietà, insicurezza e bassi salari non degni di un Paese civile (il caso limite sono gli immigrati addetti alla raccolta di frutta e ortaggi).

Altre stime suggeriscono che, a seconda del livello a cui verrebbe fissato il minimo legale, i beneficiari di aumenti salariali potrebbero oscillare nel Paese fra uno e 3 milioni di lavoratori.

C'è un problema, tuttavia. In Italia i salari effettivi variano enormemente in funzione del settore produttivo, del costo della vita, della produttività. Inoltre, una parte delle micro-attività che impiegano manodopera male o malissimo pagata hanno margini estremamente ridotti, e non sarebbero in grado di sostenere gli aumenti salariali richiesti.

Continua a pag. 23

Migranti, più fondi dalla Ue

► Dal Consiglio europeo arrivano 12,5 miliardi per l'emergenza. Meloni: «È la nostra linea»
Il premier tiene il punto sul Mes: non è il momento. Tajani: «Bce, critiche legittime»

Roma, fermato un trapper di 17 anni. Il dolore dei genitori



«La nostra Michelle uccisa per un rifiuto»

Michelle Maria Causo, assassinata a 17 anni Servizi alle pag. 8 e 9

BRUXELLES Dall'Ue più fondi per i migranti, così come chiesto dall'Italia. La Commissione stanzerà 12,5 miliardi in più per i flussi fino al 2027. Giorgia Meloni: «Accolta la nostra linea». Un aumento dell'impegno economico che si accompagna anche alla volontà di affrontare insieme l'emergenza, come si legge nelle conclusioni del summit. «Un problema europeo che necessita di risposte europee». Il premier tiene il punto sul Mes: non è il momento di sottoscriverlo. Tajani: «Sulla Bce critiche legittime». Malfetano e Rosana alle pag. 2 e 3

Rimandati gli indisciplinati

Scuola, con il 6 in condotta scende il voto di maturità



ROMA Una riforma del voto in condotta per arginare gli atti di bullismo: più situazioni che comportano il 5 con conseguente bocciatura, rimandati con il 6 anche se sufficienti nelle altre materie e conseguenze sull'esito dell'esame di maturità. La stretta del ministro Valditara. Bulleri a pag. 12

Autonomia, si tratta sui servizi essenziali

► Le modifiche al ddl Calderoli: freno ai Dpcm, i Lep potranno essere discussi in Parlamento

Andrea Bassi

La trattativa sugli emendamenti per modificare il disegno di legge sull'Autonomia è iniziata. Vicina una prima svolta, frutto dei dubbi emersi nella maggioranza dopo le sessanta audizioni, quasi tutte critiche. Si tratta sui Lep, servizi essenziali che dovranno essere garantiti a tutti. Freno ai Dpcm, le modifiche al ddl Calderoli per i Lep saranno discusse in Parlamento. Contro proposta del Pd: restino allo Stato energia, scuola, fisco e infrastrutture. A pag. 5

Colonico: «Volevano mutilarmi»

Ecuador, rilasciato lo chef «Ho pagato 200 mila euro»



SULMONA È libero lo chef abruzzese rapito in Ecuador, dove ha un ristorante, Panfilo Colonico (49 anni): «Volevano mutilarmi, ho dovuto pagare 200 mila euro per salvarmi». Nel blitz della polizia ucciso uno dei sequestratori. Iavarone a pag. 10

Polizia sotto accusa

Francia in fiamme, la mamma di Nahel guida le proteste



PARIGI Banlieue in rivolta per la morte di Nahel, il 17enne ucciso da un poliziotto. La madre della vittima guida i cortei, scontri e roghi nelle periferie. Schierati 40 mila agenti. Pierantozzi a pag. 7

SPADA ROMA

spadaroma.com

Il Segno di LUCA

BILANCIA, ORA RALLENTARE

La configurazione, complessa e particolare, ti consente di muovere una serie di passi per intervenire sulla tua situazione economica e modificarla a tuo favore. Nel lavoro hai davanti a te delle grandi occasioni di realizzazione personale. Ma niente fretta, gli obiettivi richiedono tempo. Gli ostacoli ci sono, ma tu hai capito come agire e devi solo fare in modo di monitorare le tue energie per non perdere l'efficacia. MANTRA DEL GIORNO La paura della paura è patologica.

© IPERCOLOGIA RISERVATA L'oroscopo a pag. 23

* Tandem con altri quotidiani (in acquisto ai separamenti): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo e Umbria, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50, "Roma 1983. Lo scudetto del cuore" • € 6,90 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 30 giugno 2023
1,70 Euro*

Nazionale

+

QV WEEKEND
L'INTERVISTA
Paola Barale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Primo stanziamento da 2,5 miliardi

Alluvione, ecco i soldi Dubbi del governo sulla lista delle opere

Baroncini e servizi alle pagine 16 e 17

La raccolta fondi di Quotidiano Nazionale

UN AIUTO PER L'EMILIA-ROMAGNA

Dona subito

IBAN IT23 M 05387 02411 000003844487



Scuola, il governo manda i bulli a lavorare

Svolta di Valditara: attività solidali per chi è sospeso, rimandato chi prende 6 in condotta. Giannelli (presidi): ora applicare le regole I nodi della premier: Mes, la maggioranza vuole rinviare. Meloni alla Ue: più fondi per i migranti. **Intervista a Durigon: «In pensione prima»** da p. 4 a p. 7

Le nuove regole in classe

Prima di punire bisogna educare

Davide Nitrosi

Nessuno nega che servisse un intervento forte sul tema della violenza a scuola e del bullismo di fronte a episodi intollerabili di aggressioni.

A pagina 5

Il crimine, l'età e il Male

L'orrore diventa il trauma di tutti

Viviana Ponchia

Da ore sono incastrata sul portone di un condominio alla periferia Nord di Roma. Non riesco a staccarmi da lì, la scena descritta da altri è già un mio trauma.

A pagina 3

FEMMINICIDIO DI PRIMAVALLE, ARRESTATO L'AMICO TRAPPER «UCCISA CON SEI COLTELLATE». LO STRAZIO DEI GENITORI DI MICHELLE



Michelle Maria Causo aveva 17 anni

CADUTA IN TRAPPOLA

Prosperetti alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Bologna, tentata rapina in villa

Dopo l'assalto in zona Murri, ok del Comune alle telecamere

Tempera in Cronaca

Bologna, degrado e proteste

Zona universitaria Poche sanzioni per la malamovida

Carbutti in Cronaca

Bologna, proposta dell'Ascom

«Nuovi orari nella città a 30 o sarà il caos»

De Cupertino in Cronaca



I pm: Miccichè tra i clienti

Lo chef dei vip spacciava coca

Femiani a pagina 11



Strage di Bologna, la primula nera

Bellini in cella «Può uccidere»

Orlandi a pagina 13



Anticipazioni dell'edizione 2023

Lucca Comics sarà "Insieme"

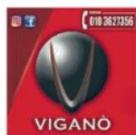
Papini a pagina 25

SUSTENIUM PLUS

PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.





IL SECOLO XIX



VENERDÌ 30 GIUGNO 2023

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2,00€ con TV SORRISI E CANZONI in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVII - NUMERO 152, COMPA 20 / B. SPELIZIONE 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

CONCERTI NELLA STORIA
Jagger, lo show del 1982 con la maglietta di Rossi

RENATO TORTARO / PAGINA 55



LA MARATONA DIES DOLOMITES
Una pedalata nel silenzio per riscoprirci più umani

MICHEL COSTA / PAGINA 57



PERCORSI DI INTEGRAZIONE
Quarto, un orto urbano per i malati psichiatrici

LICIA CASALI / PAGINA 20



CEDOLINI, PROTESTE DELLA CGIL Beffa pensioni: quattordicesima fatta passare per un aumento

«La quattordicesima delle pensioni più basse viene spacciata nei cedolini come un bonus del governo Meloni». La segnalazione arriva dalla Spi Cgil, dopo le proteste di molti iscritti. La voce indicata come "aumento pensioni basse 2023" sarebbe composta solo in minima parte dagli aumenti; il resto rappresenta il pagamento della quattordicesima mensilità. Le opposizioni chiedono spiegazioni al governo. **MONTICELLI / PAGINA 8**

PRIMI LAVORI NELLA ZONA DI SAN BENIGNO PER L'OPERA DA 3,4 KM. AUTOSTRADE: «SE NECESSARIO, I SOLDI IN PIÙ ARRIVERANNO DAI PEDAGGI DELLA NOSTRA RETE»

Via al Tunnel di Genova

Il passaggio delle auto sotto il porto previsto nel 2029. I costi salgono a 900 milioni per i rincari dei materiali

Prendono il via i primi lavori per il tunnel subportuale di Genova, l'opera che sostituirà la Sopraelevata e che sarà realizzata da Autostrade come parziale risarcimento per i danni provocati dal crollo del ponte Morandi. I costi dell'opera sono saliti a 900 milioni. L'entrata in funzione del tunnel è prevista per il 2029. **E. ROSSI / PAGINE 2 E 3**

NOMINATI IL PRESIDENTE E IL CDA DEL COLOMBO DI GENOVA

Simone Gallotti

Aeroporto, Lavarello alla guida: «Ci sono margini per crescere»

L'ARTICOLO / PAGINA 5



Lo scalo aeroportuale "Colombo"

L'ANALISI

STEFANO BOERI

LA SOPRAELEVATA È IL TRIONFO DEL MOVIMENTO

L'ARTICOLO / PAGINA 3

ROLLI



IL VOTO ALLA CAMERA

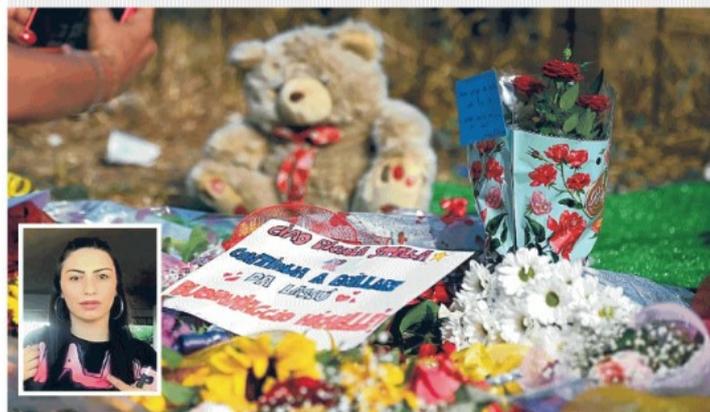
Niccolò Carratelli

Il decreto Lavoro è legge
Confermata la stretta al reddito di cittadinanza

Il decreto lavoro diventa legge dopo l'approvazione definitiva alla Camera, in una seduta caratterizzata da interruzioni e proteste delle opposizioni. Il provvedimento principale riguarda la stretta sul reddito di cittadinanza, misura simbolo voluta dal M5S che viene sostituita dall'assegno di inclusione. La legge estende l'utilizzo dei contratti a termine e dei voucher, introduce un ulteriore taglio del cuneo fiscale di 4 punti fino a dicembre e innalza il tetto di esenzione dei fringe benefit a 3 mila euro. **L'ARTICOLO / PAGINA 8**

ARRESTATO UN COETANEO PER L'OMICIDIO DELLA DICIASSETTENNE DI PRIMAVALLE, A ROMA

Michelle, uccisa a coltellate per un debito di 30 euro



Flori e pupazzi sul luogo del ritrovamento del corpo di Michelle Maria Causo (foto Ansa)

IZZO E LONGO / PAGINE 12 E 13

IL COMMENTO

CONCITA DE GREGORIO

QUELLE VITE TRATTATE COME RIFIUTI DA CASSONETTO

L'ARTICOLO / PAGINA 14

All'istante ho pensato a Francesca Baleani. La memoria funziona così, associa parole. Donna, cassettonio. Come Google, certo, ma l'algoritmo non sa niente del ronzio delle mosche, del motore di un trattore in lontananza e della persona inconsapevole che lo guidava. **L'ARTICOLO / PAGINA 14**

GENOVA, METRÒ A SAN MARTINO



La metropolitana di Genova

Gavuglio: Amt punta a crescere con servizi gratis e ticket scontati

Abbonamenti Amt più economici (30%). Nuove assunzioni per gestire a regime investimenti, infrastrutture e rinnovo del parco mezzi. Servizi gratuiti in parte della rete. «Il nostro obiettivo è il pareggio di bilancio», sorride Ilaria Gavuglio, da sei mesi alla guida di Amt Genova e ieri rinnovata per un triennio. E l'assessore Campora annuncia 670 milioni di investimenti e metrò fino a San Martino. **PALMESINO ESULLI / PAGINE 18 E 19**

BUONGIORNO

Ah, questi Mussolini. Un giovane Mussolini, figlio di Alessandra, dunque di cognome Florianini ma col vezzo, da giocatore della Lazio, di aggiungere una M puntata sulla cascata, sembra in procinto di passare alla squadra della Feralpi Salò, e la suggestione è evidente: un altro Mussolini a Salò, ottant'anni dopo. La Feralpi precisa: veramente no, non siamo interessati, ma siccome non si interrompe un'emozione, figuriamoci un'indignazione, nessuno ci fa caso: la grande risata collettiva si accompagna al grande collettivo sconcerto per decretare l'inopportunità democratica del calciomercato. La madre, Alessandra, subito dopo si mobilita a sostegno della maternità surrogata e della registrazione all'anagrafe dei figli delle coppie omogenitoriali, e la grande risata ne produce persino una divertente ("anche Mussolini

Testa contro testa

MATTIA FELTRI

ha fatto qualcosa di buono"), mentre il grande sconcerto cede il passo al grande stupore: ma no, ma dà, com'è possibile, davvero sono d'accordo con una fascista? Il cognome prevale sulla biografia per cui - eccetto una spettacolare risa da ballatoio con Vladimir Luxuria: "Meglio fascista che frocio" - da quasi trent'anni Alessandra non si sposta di un centimetro. Dal 1995 ("credo che un omosessuale possa dare generosità, affetto, un'istruzione, un'educazione al figlio allo stesso modo di un eterosessuale") a oggi, pubblicamente a favore dell'adozione per coppie gay, al matrimonio paritario, alla legge Zan. Però non lo si sa, non si è tenuti a saperlo: sapere è una scocciatura e un rischio, di scoprire che Mussolini è molto più vivo nella testa di chi ne ha paura, che in quella di chi ne porta il nome. —

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

110430

010 5388200

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

110430

010 5388200





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Flat incrementale
Acconti, come fare i calcoli 2023 e 2024
Escluse le attività avviate nel 2022



Alessandra Caputo
— a pag. 37

Sconti edilizi
Tutti i vantaggi (e i vincoli) del bonus al 75% contro le barriere

Giuseppe Latour
— a pag. 39



Buona Spesa, Italia!®

FTSE MIB 27928,44 +1,05% | SPREAD BUND 10Y 170,60 +6,00 | SOLE24ESG 1203,66 +0,28% | SOLE40 1003,53 +1,06% | Indici & Numeri → p. 43-47

Tredicesime, acconti e sconti Ires: tutte le novità della riforma fiscale

Legge delega

Ok in commissione Finanze alla Camera
Altre modifiche in Senato

Voci straordinarie in busta: forfatti solo per dipendenti con redditi più bassi

Autonomi, verso acconti a rate a novembre. Premi alle imprese che assumono

La riforma fiscale punterà a tagliare le tasse su tredicesime, straordinari e premi di produttività. Spingerà per rateizzare gli acconti di novembre delle partite Iva. E, più timidamente, chiederà al Governo di «valutare l'eventuale e progressivo superamento» del superbollo sulle auto, a patto però di trovare entrate sostitutive. Spazio poi agli sconti Ires per chi assume.

Mobili, Parente e Trovati — alle pag. 2 e 3



LA DENUNCIA DI COLDIRETTI: ALBERI ABBATTUTI

In Puglia ulivi tagliati agli agricoltori sotto ricatto della criminalità

Cappellini e Rutigliano

Terlizzi (Bar). Ulivi abbattuti dalla malavita in un'azienda agricola

4

IL TAGLIO AL CUNEO

Da luglio a novembre cuneo contributivo più leggero di quattro punti per i lavoratori con retribuzioni lorde fino a 35mila euro

ALLA CAMERA

Decreto lavoro, ultimo sì
A giugno sgravi per chi assume giovani, taglio al cuneo più alto da luglio

Pogliotti e Tucci — a pagina 4



Taxi. Doppia guida o più licenze

IL SINDACO DI ROMA

Gualtieri: «Per i taxi sarà necessario un aumento delle licenze»

Andrea Marini — a pag. 17

In Germania l'inflazione cresce al 6,8%

Congiuntura

In Spagna prezzi sotto il 2%
Pil Usa più alto delle stime, il carovita resta elevato

Brutta sorpresa per i consumatori tedeschi. Nonostante la drastica politica monetaria della Bce, a giugno l'inflazione è cresciuta ancora al 6,8% (6,3% a maggio) rispetto al giugno 2022, tenendo conto del dato armonizzato Ue. Netto calo invece in Spagna, dove la corsa dei prezzi scende all'1,6%, portandosi sotto l'obiettivo Bce del 2%. Crescita più alta delle stime del Pil negli Usa, ma anche qui non si allenta, pur con una frenata, la morsa del carovita.

— Servizi alle pagine 5 e 6

FEDERACCIAI



Antonio Gozzi, Presidente di Federacciai

Gozzi: «Due decreti aumentano il costo dell'energia elettrica del 35%»

Raoul de Forcade — a pag. 15

IL DOPO BERLUSCONI



Marina Berlusconi. Confermata presidente di Fininvest

Fininvest, il dividendo cala a 100 milioni
Confermato tutto il vertice

Biondi e Paronetto — a pag. 30

AUTOMOTIVE



Al vertice. Il ceo di Renault Luca de Meo

Renault, vendite in crescita e stime corrette al rialzo
Rinviata l'Ipo di Ampere

Alberto Annicchiario — a pag. 36

PANORAMA

CONSIGLIO EUROPEO

Meloni: bene i fondi sui migranti
Polonia e Ungheria vanno all'attacco

La premier Giorgia Meloni giudica «un buon punto di partenza» la proposta von der Leyen (12 miliardi in più per la migrazione nell'ambito della revisione di bilancio) e sottolinea la strategia del dossier. Una posizione che però non coincide con quelle dei suoi vecchi alleati, l'ungherese Viktor Orban e il polacco Mateusz Morawiecki, che vanno all'attacco contro il nuovo regolamento.

— a pagina 8



PICCOLE STORIE ECONOMICHE # 1

La storia come il cubo di Rubik, ogni tassello una variabile

di Alessandro Giraud — a pagina 14

GUERRA IN UCRAINA

Putin avvia l'epurazione con il generale Surovikin

Putin avvia l'epurazione col generale Surovikin, ma la notizia non si è confermata. Prigozhin non si è accordato con la Difesa: Wagner non combatterà più in Ucraina.

— a pagina 11

Plus 24

A Piazza Affari
Visibilità e le altre, tutti i bond trappola

— domani con il quotidiano

Moda 24

Parla Amfitheatrof
La gioielleria aiuta a sognare

Giulia Crivelli — a pag. 28

Rapporti

Design
Negozio monomarca per i clienti esteri

Giovanna Mancini — a pag. 20

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 9,90€. Per info: ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



SPADA ROMA

spadaroma.com



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 30 giugno 2023
Anno LXXX - Numero 178 - € 1,20
Santi Primi Martiri della Santa Chiesa di Roma

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione 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 + Giocherà 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 - ISSN 0391-6990

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

GOVERNO ALL'OPERA

Bulli ai lavori sociali

Valditara vara nuove regole su bullismo e voto in condotta «Vale la cultura del rispetto»

Per le infrazioni più gravi studenti saranno utilizzati in «attività solidali»

Il ministro dell'Istruzione «Chi sbaglia va aiutato se si impegna a recuperare»

Campidoglio

«Gettoni» d'oro ai vigili urbani

Incentivo agli agenti per svolgere servizi estesi e notturni

Zanichì a pagina 14

Degrado

Sulla via Appia regna il degrado

Cassonetti stracolmi erbacce e immondizia. Writer padroni dei muri

Mariani a pagina 16

Rifiuti

Cartelle pazze. Rissa all'ufficio

Spinte e sputi allo sportello Tari. Salta l'Arma di quartiere

a pagina 17

Capannelle

Vivid Wise As vince il Turilli

Nel Grande Trotto dell'estate romana s'impose il napoletano



Tonali a pagina 21

COMMENTI

- MAZZONI
L'Europa chiude l'era della guerra al contante
- BAILOR
La politica e il prezzo delle arance
- FERRONI
Concorrenza sleale. Ue metta un freno

a pagina 11



Il Tempo di Osho

Parla il padre di Michelle uccisa a Primavalle con sei coltellate. Fermato l'amico «Ammazzata perché lo aveva respinto»

Ai domiciliari per la strage di Bologna Arrestato Paolo Bellini Pianificava altri omicidi

«Mia figlia lo ha rifiutato e lui l'ha ammazzata». È lo sfogo del padre di Michelle, la ragazzina uccisa con sei coltellate a Primavalle e ritrovata dentro un carrello della spesa. Gli inquirenti hanno fermato l'amico coetaneo della giovane e sequestrato l'arma del delitto. La mamma non ha dubbi: «Quel ragazzo era fin troppo educato, me l'ha massacrata».

Bruni a pagina 9

Marsico e Parboni a pagina 15

OVER
Aris Garden Senior Living

Aris Garden Senior Living
Chiamaci ora 06 87165813

Consigli non richiesti

Quando il Pci perdeva le elezioni amministrative - e non gli capitava spesso - riuniva non solo gli organismi locali, ma anche il comitato centrale e la direzione nazionale, e nei limiti ferrei del centralismo democratico si aprivano estenuanti dibattiti su «Rinascita», il pensiero culturale del comunismo italiano, per capire se all'origine della debacle di fossero solo fattori locali, o se bisognasse invece rivedere la strategia complessiva del partito. Tempi in cui la riflessione politica era un valore, quasi un comandamento, e la sostanza dei ragionamenti aveva più forza delle apparenze e degli slogan. (...)

DI CICSBEO

Segue a pagina 11

... Valditara vara le nuove norme per la scuola su bullismo e voto in condotta. «Deve prevalere la cultura del rispetto» è il diktat del ministro che propone lavori socialmente utili per le infrazioni più gravi. Valditara non ha dubbi: «Chi sbaglia va aiutato, ma deve impegnarsi per recuperare».

Bonanni a pagina 2

Parla il leghista Sasso «Pene più severe per chi aggredisce i prof»

La Rosa a pagina 3

Delega fiscale a luglio in Aula Detassazione ai dipendenti e flat tax per gli autonomi

Romagnoli a pagina 4

Unplugged Festival Il fascino musicale dell'israeliana Noa incanta la Capitale



Finamore a pagina 19

SUSTENIUM PLUS

PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON HANNO UFFICIO
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA
EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALVO



a pag. 35

COMMISSIONE EUROPEA

Si potrà ritirare il denaro contante nei negozi attraverso il Pos, anche senza fare nessun acquisto
Rizzi a pag. 25

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Tasi - La sentenza della Cgt Latina sugli immobili occupati abusivamente

Alluvione - Le faq delle Entrate sulla sospensione dei termini tributari

Flat tax incrementale - La circolare dell'Agenzia

La Fiat 500 sarà fabbricata in Algeria. I costruttori Ue produrranno fuori i motori che sono vietati in Europa
Carlo Valentini a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Alluvione, da oggi i soldi

Lo ha annunciato il ministro Marina Calderone al Festival del lavoro. Interessati i lavoratori e le aziende della Romagna che hanno fatto richiesta dei risarcimenti

Soldi in arrivo per oltre 15 mila lavoratori colpiti dalle alluvioni che hanno coinvolto l'Emilia-Romagna. L'obiettivo è che i versamenti vengano realizzati già a partire da oggi. Ad annunciarlo il ministro del lavoro e delle politiche sociali Marina Calderone, intervenuto ieri nella prima giornata del Festival del lavoro, la manifestazione organizzata dal Consiglio nazionale dei consulenti del lavoro che è in scena a Bologna.

Damiani a pag. 34

DISTRIBUZIONE

Mondadori investe nel settore delle fumetterie
Galli a pag. 17

La missione vaticana in Russia del cardinale Matteo Zuppi è ormai destinata al fallimento



IL PALADINO DEI PRECARI

La missione vaticana in Russia del cardinale Matteo Zuppi è destinata al fallimento. Il cardinale - per il quale i giornali italiani, compreso quelli un tempo autorvolvi, avevano previsto l'incontro con Dmitrij Peskov, portavoce di Putin, con Sergej Lavrov, ministro degli esteri e, probabilmente, con il medesimo Putin - s'è dovuto accontentare di incontrare Yuri Ushakov, un consigliere per la politica estera della presidenza, in attesa di vedere Maria Lvova Belova, capo del commissariato russo per i diritti dei bambini, fortemente implicata e complice del rapimento di 20 mila piccoli ucraini. Previsto l'incontro con Kirill I un nemico di Roma cristiana.

Cacopardo a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

La notizia in esclusiva è stata data ieri da ItaliaOggi: per riuscire a spiegare un solo quadro della dichiarazione dei redditi di quest'anno servono 571 pagine suddivise in ben tre circolari. L'anno precedente ne bastavano solo (si fa per dire) 548. Nel 2021 bastava una sola circolare anche se essa si articolava ugualmente per 539 pagine. Nel 2018 invece, di pagine ne servivano ancora meno. Esse infatti si fermavano a 380. Siamo quindi di fronte a una fastidiosa e pericolosa metastasi cartacea. In Italia il vizio è purtroppo costituzionale perché nasce a scuola dove un tema, se è breve, viene sempre considerato inadeguato. Nei paesi anglosassoni invece, di un componimento si indica sempre anche la lunghezza massima alla quale atterrare. I nostri studenti sono abituati ad essere logorrei. Mai dire in cinque parole quello che si potrebbe spiegare in 20. Da noi la formula della teoria delle relatività sarebbe da prendere con le pinze perché troppo corta.

up TV

NASCE UP TV LA NUOVA TV PER CHI GUARDA IN ALTO.

Nasce una nuova tv dai contenuti sorprendenti, che vi informa e intrattiene nelle metropolitane e negli aeroporti di tutta Italia. La guardano già oltre 10 milioni di telespettatori. Alza lo sguardo anche tu!

LA NAZIONE

QN WEEKEND

L'INTERVISTA
Paola BaraleVENERDÌ 30 giugno 2023
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

La bambina scomparsa a Firenze

Nuove perquisizioni E i genitori di Kata ascoltati per otto ore

Spano a pagina 17

La raccolta
fondi di
Quotidiano
NazionaleUN AIUTO
PER L'EMILIA-
ROMAGNA

Dona subito

IBAN IT23 M 05387 02411 000003844487



Scuola, il governo manda i bulli a lavorare

Svolta di Valdritara: attività solidali per chi è sospeso, rimandato chi prende 6 in condotta. Giannelli (presidi): ora applicare le regole I nodi della premier: Mes, la maggioranza vuole rinviare. Meloni alla Ue: più fondi per i migranti. **Intervista a Durigon: «In pensione prima»** da p. 4 a p. 7

Le nuove regole in classe

Prima di punire bisogna educare

Davide Nitrosi

Nessuno nega che servisse un intervento forte sul tema della violenza a scuola e del bullismo di fronte a episodi intollerabili di aggressioni.

A pagina 5

Il crimine, l'età e il Male

L'orrore diventa il trauma di tutti

Viviana Ponchia

Da ore sono incastrata sul portone di un condominio alla periferia Nord di Roma. Non riesco a staccarmi da lì, la scena descritta da altri è già un mio trauma.

A pagina 3

FEMMINICIDIO DI PRIMAVALLE, ARRESTATO L'AMICO TRAPPER «UCCISA CON SEI COLTELLATE». LO STRAZIO DEI GENITORI DI MICHELLE

Michelle
Maria Causo
aveva 17 anni

CADUTA IN TRAPPOLA

Prosperetti alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Caso Maggio Fiorentino

Pereira e le spese fuori controllo Ora 126mila euro sotto sequestro

Servizio a pagina 10

Dopo la psichiatra uccisa

Aggressioni a medici e infermieri: paura a Careggi

Ulivelli a pagina 16

Prato, il video virale

Follia in strada Giovane viaggia sul tetto dell'auto

Natoli a pagina 15



Il pm: Miccichè tra i clienti

Lo chef dei vip spacciava coca

Femiani a pagina 11



Strage di Bologna, la primula nera

Bellini in cella «Può uccidere»

Orlandi a pagina 13



Anticipazioni dell'edizione 2023

Lucca Comics sarà «Insieme»

Papini a pagina 25

SUSTENIUM PLUS

PER LA TUA
ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



ITLAS
IL LEGNO. LA TUA CASA.

la Repubblica



ITLAS
IL LEGNO. LA TUA CASA.

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il **venerdì**

Direttore *Maurizio Molinari*



La nostra carta proviene da materiali riciclati o da foreste gestite in maniera sostenibile

Venerdì 30 giugno 2023

Oggi con *il Venerdì*

Anno 48 N° 132 - In Italia € 2,50

LA RITORSIONE DI PUTIN

Russia, l'ora delle purghe

Sotto interrogatorio Surovikin e altri ufficiali sospettati di complicità con il golpe dei mercenari. Scomparso il generale Gerasimov. Mosca prende il controllo delle strutture della Wagner da San Pietroburgo alla Siria. E nessuno sa dove si trovi ora Prigozhin

Disgelo tra Zuppi e Kirill: possibile un altro incontro tra il Patriarca e il Papa

di **Rosalba Castelletti, Enrico Franceschini, Daniele Raineri, Iacopo Scaramuzzi** • da pagina 2 a pagina 7

Il commento

Due misteri e una certezza

di **Bernard-Henri Lévy**

Sono tornato in Ucraina. Ed è a Casiv Jar, nella zona di Bahmut, che vengo a sapere dell'ammutinamento di Prigozhin. Una faccenda oscura che, vista da qui, si è conclusa con due misteri e una certezza. Il primo mistero è dato dalla singolare ingenuità di Putin.

• a pagina 33

L'analisi

Il coro italiano del Cremlino

di **Stefano Cappellini**

Qualche giorno fa, nel pieno della rivolta di Evgenij Prigozhin, quando ancora le truppe mercenarie della brigata Wagner parevano intenzionate a puntare su Mosca, un drappello di cronisti ha intercettato il leader M5S a margine di una manifestazione di piazza e gli ha chiesto un parere sui fatti russi.

• a pagina 32



▲ Mosca Al centro il Patriarca della chiesa russa Kirill e il cardinale Zuppi

Mappamondi

Stop alle quote per le minoranze nei college Usa

dal nostro corrispondente **Paolo Mastrolilli**

NEW YORK - La Corte Suprema Usa cancella l'affirmative action per l'ammissione nelle università per alcuni studenti sulla base dell'etnia. • a pagina 17

Morte di Nahel la Francia teme giorni di violenze



dalla nostra corrispondente **Anais Ginori** • a pagina 16

Italia

Paolo Bellini un neofascista anche per Capaci

Arrestato Paolo Bellini, condannato per la strage alla stazione di Bologna: voleva uccidere anche l'ex moglie e il figlio del giudice Caruso. E adesso Bellini è pure indagato per la strage di Capaci.

di **Abbate e Baldessarro** • a pagina 20

Fdi sfida l'Europa: votiamo il Mes solo tra un anno

Orban blocca il vertice Ue: "No all'intesa sui migranti"

Tensioni nella notte al Consiglio europeo di Bruxelles: la Polonia e soprattutto l'Ungheria hanno imposto la sospensione del vertice, rifiutando l'accordo sui migranti ottenuto da Meloni. Intanto il capogruppo di Fdi propone di posticipare a dopo le Europee 2024 la ratifica del Mes. di **Conte, Ciriaco, De Cicco, Lauria e Tito** • da pagina 8 a pagina 11

Il punto

La lunga estate calda della premier

di **Stefano Folli** • a pagina 33

Atlante politico

All'opposizione s'allarga la forbice tra Pd e M5S

di **Ilvo Diamanti**

Il tratto più evidente che "segna" i risultati del recente sondaggio condotto da Demos per *Repubblica* è, sicuramente, la "stabilità". Una "novità", dopo gli avvenimenti dell'ultimo decennio. Che hanno rovesciato, più volte, il profilo e gli equilibri politici pre-esistenti. Nel segno e nel nome della "rottura" con il passato. • alle pagine 14 e 15 con un articolo di **Roberto Biorcio**



IL TUO 5X1000 QUI E ORA

Qui, in uno degli ospedali di EMERGENCY nel mondo, proprio in questo momento, qualcuno sta ricevendo le cure di cui ha bisogno grazie al tuo 5X1000.

FIRMA IL TUO 5X1000 PER EMERGENCY 971 471 101 55

WWW.EMERGENCY.IT/5X1000

EMERGENCY MEDICINA, DIRITTI E UGUAGLIANZA

Domani su Robinson



Bolaño 20 anni dopo
Parla la vedova **Carolina López**

Roma, Michelle forse uccisa per un debito



di **Carta, Scarpa e Zunino** • alle pagine 18 e 19

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49823923 - Soci: Abh.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Agnoli, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,30 - Croazia HR 22,60 / € 3,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Profondo Noir - Carofiglio
"Rancore" € 11,40



IDIRITTI
Perché bruciare il Corano non è libertà di espressione
VLADIMIRO ZAGREBELSKY



Sul fondamento della libertà di espressione è stato autorizzato il comportamento di chi, davanti ad una moschea di Stoccolma, ha strappato pagine di un Corano. - PAGINA 28

LA POLEMICA
Soumahoro, cori razzisti in Aula
"Come in curva, è un incubo"
FLAVIA AMABILE



Brusii, nient'altro che una contestazione, sostengono i deputati di maggioranza. Ululati da stadio di stampo razzista, sostiene il deputato Soumahoro. - PAGINA 14



LA STAMPA

VENEDÌ 30 GIUGNO 2023



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 157 II N.177 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCS-TO II www.lastampa.it



FITTO INCONTRA GENTILONI SUL PNRR MA IL PAGAMENTO DELLA TERZA RATA SLITTA ANCORA. ATTACCHI ALLA BCE, ROMA ISOLATA

Governo Meloni, la fiducia resta alta

La premier modera i toni a Bruxelles: sui migranti c'è la linea dell'Italia. Ma il veto polacco blocca l'intesa

L'ECONOMIA

"Bonus pensioni basse"
Giorgia-Spot nei cedolini

BARONI E MONTICELLI

Sindacati scatenati sulle quattordicesime fatte passare per aumenti delle minime. La Cgil: «Si fa pensare sia opera del governo». Inorgano le opposizioni. - PAGINE 10 E 11

ALESSANDRA GHISLERI

Per un cittadino su due il governo Meloni è saldo (49,5%). Per gli elettori di Fratelli d'Italia questa convinzione si spinge fino a superare il 91%. Il governo non sconta ancora quelle note negative legate a determinati ritmi di spesa giudicati insostenibili. - PAGINA 7
BARBERA, BRESOLIN, GORIA E OLIVIO - PAGINE 6-9



L'INCHIESTA

Miccichè e la cocaina
"Ora non sniffo più"

GIUSEPPE LEGATO

Dicembre 2022. Lo chef di Villa Zito, edificio settecentesco sede di uno dei ristoranti più ricercati della "Palermo bene" viene intercettato dalla Mobile. ARINA - PAGINA 13

L'EREDITÀ

I figli di Berlusconi
blindano la Fininvest

FRANCESCO SPINI

Berlusconi tornano agli affari e, prima di aprire il cantiere del riassetto, blindano la Fininvest nel segno della continuità. Alla famiglia dividendo da 100 milioni. - PAGINA 26

L'ANALISI

SIFA PRESTO A DIRE
FINITA LAUSTERITY

ELSA FORNERO

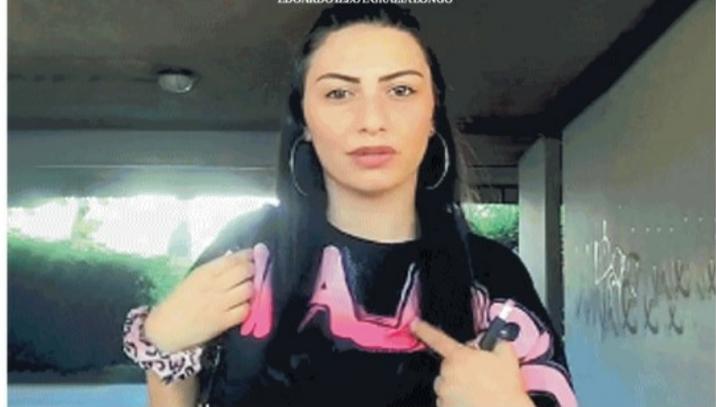
Chissà quanti italiani avranno gioito all'annuncio della premier, un paio di giorni fa, nell'aula del Senato, con un tono gonfio di retorica che "il tempo dell'austerità è finito". Evviva! Tutti pronti per le vacanze, niente più sacrifici, niente più "imposizioni" dall'Europa (così viene un po' sprezzantemente definito il rispetto di regole faticosamente definite tra 27 Paesi, alcuni dei quali retti da governi sovranisti e nazionalisti). Un grande sospiro di sollievo a scorno dei "falchi del Nord" che invece, evidentemente per ragioni storiche - e magari di credo religioso - credono ancora a un pizzico di austerità come regola di comportamento, soprattutto in ambito pubblico. Secondo i nostri governanti, la strada del futuro è liscia e piana e le curve e salite, che moltissimi italiani sperimentano quotidianamente sulla loro pelle, sono sempre colpa di qualcun altro, che si disinteressa del "benessere" dei cittadini.
CONTINUA A PAGINA 29



L'AMICO HA AMMESSO DI AVERE ACCOLTELLATO LA RAGAZZA 17ENNE. LA MADRE: NON HA AGITO DA SOLO

"Uccisa per 30 euro"

EDUARDO IZZO E GRAZIA LONGO



IL RACCONTO

DA FRANCESCA A MICHELLE
QUELLE VITE DA CASSONETTO

CONCITA DE GREGORIO



All'istante ho pensato a Francesca Baleani. La memoria funziona così, associa parole. Donna, cassonetto. Come Google, certo, ma l'algoritmo non sa niente del ronzo delle mosche, del motore di un trattore in lontananza e della persona inconsapevole che lo guidava, dell'odore insopportabile dell'immondizia. - PAGINA 5

L'ITALIA PARALIZZATA

Le Ferrovie: ad agosto cantieri non rinviabili
La beffa dei rimborsi

GRASSIA E RICCIO



Disagi e ritardi ma da Fs ribattono: "In estate ci sono più possibilità di aprire cantieri lungo le linee". Ma per i viaggiatori non è finita: arriva anche una stretta sui rimborsi. - PAGINE 24 E 25

OMBRE NERE

Arrestato Bellini
"Strage di Bologna c'è un patto segreto"

ANDREA PALLADINO



Un giuramento, che dura da più di quarant'anni. Un patto del silenzio, inviolabile, su quello che è avvenuto nella stazione di Bologna il 2 agosto 1980, quando nella sala di aspetto di seconda classe esplose una bomba micidiale, con 85 morti e 200 feriti. Lasciano pochi spazi ai dubbi le parole di Paolo Bellini, il "personaggio poliedrico, la cui figura è rimasta per oltre trent'anni nell'ambito delle vicende più opache della storia italiana", come lo hanno definito i magistrati, condannato, in primo grado, per la strage. FIORENTI - PAGINA 15

LAGO D'ORTA
VIVERE UNA FAVOLA
WWW.LAGODORTA.PIEMONTE.IT

BUONGIORNO

Ah, questi Mussolini. Un giovane Mussolini, figlio di Alessandra, dunque di cognome Floriani ma col vezzo, da giocatore della Lazio, di aggiungere una M puntata sulla cascata, sembra in procinto di passare alla squadra della Feralpi Salò, e la suggestione è evidente: un altro Mussolini a Salò, ottant'anni dopo. La Feralpi precisa: veramente no, non siamo interessati, ma siccome non si interrompe un'emozione, figuriamoci un'indignazione, nessuno ci fa caso: la grande risata collettiva si accompagna al grande collettivo sconcerto per decretare l'inopportunità democratica del calciomercato. La madre, Alessandra, subito dopo si mobilita a sostegno della maternità surrogata e della registrazione all'anagrafe dei figli delle coppie omogenitoriali, e la grande risata ne produce persino una divertente ("anche

Testa contro testa

MATTIA FELTRI

Mussolini ha fatto qualcosa di buono", mentre il grande sconcerto cede il passo al grande stupore: ma no, ma dai, com'è possibile, davvero sono d'accordo con una fascista? Il cognome prevale sulla biografia per cui - eccetto una spettacolare rissa da ballatoio con Vladimir Luxuria: "Meglio fascista che frocio" - da quasi trent'anni Alessandra non si sposta di un centimetro. Dal 1995 ("credo che un omosessuale possa dare generosità, affetto, un'istruzione, un'educazione al figlio allo stesso modo di un eterosessuale") a oggi, pubblicamente a favore dell'adozione per coppie gay, al matrimonio paritario, alla legge Zan. Però non lo si sa, non si è tenuti a saperlo: sapere è una scollatura e un rischio, di scoprire che Mussolini è molto più vivo nella testa di chi ne ha paura, che in quella di chi ne porta il nome.

TeknoService
Visita il nostro sito
www.teknoserviceitalia.com
E non perderti la distribuzione dei kit per la raccolta differenziata nel territorio del Consorzio Canavesano Ambiente
FA LA DIFFERENZA





Il Tribunale dà ragione a Toto sull'Autoparchi Concessione da restituire?

Follis a pagina 4

I costi più alti della logistica allargano il rosso nei conti di Artsana

Giacobino a pagina 18



il quotidiano dei mercati finanziari



Anno XXXIV n. 127
Venerdì 30 Giugno 2023
€2,00 *Classedtori*



LA NUOVA TV PER CHI GUARDA IN ALTO.

FTSE MIB +1,05% 27.928 DOW JONES +0,61% 34.058** NASDAQ -0,22% 13.562** DAX -0,01% 15.947 SPREAD 167 (+1) €/€ 1,0938

IL DIVIDENDO FININVEST ALLE HOLDING DELLA FAMIGLIA

Ai Berlusconi 100 milioni

La **capogruppo** dell'impero del Biscione stacca le **cedole** ai figli del Cavaliere
Confermata la continuità: **Marina** rimane presidente. Attesa per il **testamento**

L'INFLAZIONE TEDESCA NON ARRETRA E DÀ SPAZIO ALLA BCE PER ALTRI RIALZI

Carozzelli e Savojarlo alle pagine 3 e 7



DA CDP EQUITY 300 MLN
Casse previdenziali pronte a investire in infrastrutture con la regia di Cdp

Messia a pagina 5

BEZZECCHERI LASCIA
Enel cerca capo nelle Americhe per proseguire il piano cessioni

Zoppo a pagina 9

RATE SALATE
Meloni promette altri aiuti sui mutui per contrastare l'aumento dei tassi

Pira a pagina 2



NASCE UP TV LA NUOVA TV PER CHI GUARDA IN ALTO.

Nasce una nuova tv dai contenuti sorprendenti, che vi informa e intrattiene nelle metropolitane e negli aeroporti di tutta Italia. La guardano già oltre 10 milioni di telespettatori. Alza lo sguardo anche tu!



Sono Cina e Stati Uniti i principali partner della portualità italiana

Lo stato di salute del commercio internazionale è tradizionalmente collegato all'andamento traffici portuali. Che, nel caso dell'Italia, parla di una crescita dell'1,9% nel corso del 2022 rispetto all'anno precedente, per un totale di 490 milioni di tonnellate di merci movimentate. Un sistema portuale, quello che si sviluppa lungo gli 8.000 chilometri di costa, che si conferma a vocazione multi-purpose: «I nostri scali - sottolinea un recente studio di **Assoporti** e Srm - sono in grado di rispondere ad esigenze di domanda di trasporto differenziata: hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, traffici ro-ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di crocieristi». I porti italiani, come sottolineano gli autori del report, hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di teu) sono cresciuti dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree concorrenti del Nord Europa, al Mediterraneo e all'Atlantico. In miglioramento anche la connettività marittima degli scali italiani, e con essa la facilità del commercio: sono 4 i porti presenti nella Top 15 del Mediterraneo, mentre aumenta la presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container. Un fatto, quest'ultimo, che «accrece la competitività del sistema Paese». Non è casuale, in uno scenario di questo genere, forte la dipendenza dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import-export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro. «L'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un +38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso», si legge nello studio. Le prime 5 categorie di merci in entrata via mare concentrano il 72% dell'import: oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento. Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano invece il 76% dell'export via mare: macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande. La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette, invece, negli Usa.



Lo stato di salute del commercio internazionale è tradizionalmente collegato all'andamento traffici portuali. Che, nel caso dell'Italia, parla di una crescita dell'1,9% nel corso del 2022 rispetto all'anno precedente, per un totale di 490 milioni di tonnellate di merci movimentate. Un sistema portuale, quello che si sviluppa lungo gli 8.000 chilometri di costa, che si conferma a vocazione multi-purpose: «I nostri scali - sottolinea un recente studio di Assoporti e Srm - sono in grado di rispondere ad esigenze di domanda di trasporto differenziata: hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, traffici ro-ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di crocieristi». I porti italiani, come sottolineano gli autori del report, hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di teu) sono cresciuti dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree concorrenti del Nord Europa, al Mediterraneo e all'Atlantico. In miglioramento anche la connettività marittima degli scali italiani, e con essa la facilità del commercio: sono 4 i porti presenti nella Top 15 del Mediterraneo, mentre aumenta la presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container. Un fatto, quest'ultimo, che «accrece la competitività del sistema Paese». Non è casuale, in uno scenario di questo genere, forte la dipendenza dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import-export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro. «L'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un +38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso», si legge nello studio. Le prime 5 categorie di merci in entrata via mare concentrano il 72% dell'import: oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento. Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano invece il 76% dell'export via mare: macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande. La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette, invece, negli Usa.

Agenparl

Trieste

Invito "Italian Maritime Economy Conference 2023" - Napoli 13 luglio

(AGENPARL) - gio 29 giugno 2023 Italian Maritime Economy Conference BOZZA Presentazione del 10° Rapporto Annuale Un'edizione speciale che SRM ha dedicato agli ultimi 10 anni di fenomeni, trend e dinamiche che hanno caratterizzato il settore dei trasporti marittimi e della logistica e al ruolo dell'Italia al centro dei nuovi scenari del Mediterraneo Centro Congressi Stazione Marittima di Napoli ore 10.30 REGISTRATI Napoli & online Giovedì 13 luglio 10.30 Registrazione e welcome coffee 11.00 Saluti di apertura Gian Maria Gros-Pietro Presidente Intesa Sanpaolo Paolo Scudieri Presidente SRM 11.10 Interventi introduttivi Nicola Carlone Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Enrico Credendino Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra 11.30 Presentazione del 10° Rapporto Annuale Massimo Deandreis in collegamento video Direttore Generale SRM Alessandro Panaro Responsabile Maritime & Energy SRM 12.00 Intervento. Il ruolo della Banca Giuseppe Nargi Direttore Regionale Intesa Sanpaolo 12.10 Tavola Rotonda. Il Mediterraneo: le nuove tendenze del traffico, degli investimenti portuali e dello shipping Michele Acciaro Professore Associato, Copenhagen Business School, Department of Strategy and Innovation **Zeno D'Agostino** Presidente di ESPO - European Sea Ports Organisation Emanuele Grimaldi Presidente ICS - International Chamber of Shipping Pino Musolino Presidente MEDPorts Association Sonia Sandei Head of Electrification Enel Italia modera Morena Pivetti, giornalista 13.30 Conclusione dei lavori Networking lunch Registrati e partecipa: <https://bit.ly/maritime23>.



Ansa

Trieste

L'idrogeno verde vettore energetico per il porto di Trieste

Studio congiunto tra Università di Padova e capoluogo giuliano (ANSA) - PADOVA, 29 GIU - L'idrogeno verde è la soluzione ideale come vettore energetico per le operazioni del porto di Trieste, in base a importanti indici di efficienza energetica, emissioni di gas climalteranti e costi di produzione. Sono arrivati a questa conclusione due gruppi di ricerca delle Università di Padova e di Trieste che hanno valutato la sostenibilità ambientale ed economica dell'idrogeno verde prodotto con elettrolizzatori alimentati da elettricità rinnovabile, rispetto ad altri tipi di idrogeno (grigio, blu e 'grid'). Il lavoro è stato pubblicato sulla rivista Applied Energy, ed è frutto di una collaborazione portata avanti negli ultimi anni dai due gruppi di ricerca coordinati da Alberto Bertucco, professore ordinario di Impianti Chimici a Padova, e da Maurizio Fermeglia, professore ordinario di Principi di Ingegneria Chimica a Trieste. La ricerca è stata svolta all'interno del centro studi "Levi Cases" dell'Università di Padova e del centro per l'energia, l'ambiente e i trasporti "Giacomo Ciamician" dell'Ateneo di Trieste. I ricercatori hanno svolto un'indagine di confronto fra diversi metodi di produzione di idrogeno per l'impiego a livello locale, con particolare riferimento alle operazioni di movimentazione di merci e persone, al fine di azzerarne le emissioni equivalenti di CO2 fossile. Lo studio ha sviluppato modelli di simulazione predittiva di processi industriali di produzione di idrogeno, che hanno fornito la base per una valutazione quantitativa affidabile. (ANSA).



Fincantieri, a Castellammare l'impostazione della seconda LSS per la Marina Militare

CASTELLAMMARE DI STABIA - Si è svolta, presso lo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia, la cerimonia di impostazione dell'Unità di Supporto Logistico "Atlante", si tratta della seconda Logistic Support Ship (LSS) del programma di tre unità per la Marina Militare. Contratto del valore di 410 milioni di euro circa, compreso il sistema di combattimento. La SSL Atlante sarà consegnata nel 2025. Erano presenti alla cerimonia, tra gli altri, l'amm. Isp. C. Giuseppe Abbamonte, direttore della Direzione degli Armamenti Navali - NAVARM, e il c.a. Lorenzo Polisenò, Programme Manager LSS per OCCAR, accolti da Mauro Leboffe e Francesco Lubrano, rispettivamente responsabile operations della Divisione Navi Militari e direttore dello stabilimento di Castellammare per Fincantieri. Il gruppo Fincantieri è attualmente impegnato nella realizzazione di tre diverse classi di mavi nell'ambito del programma pluriennale per la tutela della capacità marittima della Difesa (la cosiddetta "Legge navale") quindi destinate alla Marina Militare nazionale: - 7 PPA Pattugliatori Polivalenti d'Altura) - 1 LHD (Unità da trasporto e sbarco - Landing Helicopter Desk) "Trieste". Commesse - 3 LSS la prima unità "Vulcano" consegnata nel 2021 in parte costruita proprio nel cantiere di Castellammare di Stabia, un progetto quest'ultimo acquisito anche dalla Marina nazionale francese per la definizione del programma Flotlog, una serie di unità costruite in collaborazione con il cantiere campano. Tre diverse classi di navi che sono "caratterizzate da un altissimo livello di innovazione che le rende estremamente flessibili nei diversi profili di utilizzo con un elevato grado di efficienza" - ha spiegato in una nota il gruppo Fincantieri - "In particolare queste unità" - LSS - "potranno essere utilizzate in modo complementare anche in attività non prettamente militari quali per esempio di supporto alla protezione civile in attività di humanitarian assistance e disaster relief; in aggiunta hanno un basso impatto ambientale grazie all'adozione di avanzati sistemi di generazione e propulsione a bassa emissione inquinante (generatori e motori elettrici di propulsione) e di controllo degli effluenti biologici)".



CASTELLAMMARE DI STABIA - Si è svolta, presso lo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia, la cerimonia di impostazione dell'Unità di Supporto Logistico "Atlante", si tratta della seconda Logistic Support Ship (LSS) del programma di tre unità per la Marina Militare. Contratto del valore di 410 milioni di euro circa, compreso il sistema di combattimento. La SSL Atlante sarà consegnata nel 2025. Erano presenti alla cerimonia, tra gli altri, l'amm. Isp. C. Giuseppe Abbamonte, direttore della Direzione degli Armamenti Navali - NAVARM, e il c.a. Lorenzo Polisenò, Programme Manager LSS per OCCAR, accolti da Mauro Leboffe e Francesco Lubrano, rispettivamente responsabile operations della Divisione Navi Militari e direttore dello stabilimento di Castellammare per Fincantieri. Il gruppo Fincantieri è attualmente impegnato nella realizzazione di tre diverse classi di mavi nell'ambito del programma pluriennale per la tutela della capacità marittima della Difesa (la cosiddetta "Legge navale") quindi destinate alla Marina Militare nazionale: - 7 PPA Pattugliatori Polivalenti d'Altura) - 1 LHD (Unità da trasporto e sbarco - Landing Helicopter Desk) "Trieste". Commesse - 3 LSS la prima unità "Vulcano" consegnata nel 2021 in parte costruita proprio nel cantiere di Castellammare di Stabia, un progetto quest'ultimo acquisito anche dalla Marina nazionale francese per la definizione del programma Flotlog, una serie di unità costruite in collaborazione con il cantiere campano. Tre diverse classi di navi che sono "caratterizzate da un altissimo livello di innovazione che le rende estremamente flessibili nei diversi profili di utilizzo con un elevato grado di efficienza" - ha spiegato in una nota il gruppo Fincantieri - "In particolare queste unità" - LSS - "potranno essere utilizzate in modo complementare anche in attività non prettamente militari quali per esempio di supporto alla protezione civile in attività di humanitarian assistance e disaster relief; in aggiunta hanno un basso

Informatore Navale

Trieste

FINCANTIERI: IMPOSTATA A CASTELLAMMARE "ATLANTE", LA SECONDA UNITÀ LSS PER LA MARINA MILITARE

Si è svolta oggi a Castellammare di Stabia l'impostazione della seconda unità di supporto logistico (LSS, ovvero Logistic Support Ship) "Atlante", destinata alla Marina Militare nell'ambito di un programma che ne prevede anche una terza. L'unità, costruita a Castellammare di Stabia, sarà consegnata nel 2025, il contratto ha un valore di circa 410 milioni di euro compreso il sistema di combattimento Castellammare di Stabia, 28 Giugno 2023 - Alla cerimonia hanno partecipato, tra gli altri, l'Amm. Isp. C. Giuseppe Abbamonte, Direttore della Direzione degli Armamenti Navali - NAVARM, e il C.A. Lorenzo Polisenò, Programme Manager LSS per OCCAR, accolti da Mauro Leboffe e Francesco Lubrano, rispettivamente Responsabile Operations della Divisione Navi Militari e Direttore dello Stabilimento di Castellammare per Fincantieri.

Nell'ambito del programma pluriennale per la tutela della capacità marittima della Difesa (la cosiddetta "Legge navale"), Fincantieri sta attualmente realizzando sette pattugliatori polivalenti d'altura (PPA) e l'unità da trasporto e sbarco (LHD - Landing Helicopter Desk) "Trieste". Inoltre, nel 2021 il Gruppo ha consegnato la LSS "Vulcano", in parte costruita proprio nel cantiere di Castellammare di Stabia, un progetto quest'ultimo acquisito anche dalla Marina nazionale francese per la definizione del programma Flotlog, una serie di unità costruite in collaborazione con il cantiere campano. La caratteristica fondamentale comune a tutte e tre le classi di navi italiane è il loro altissimo livello di innovazione che le rende estremamente flessibili nei diversi profili di utilizzo con un elevato grado di efficienza. In particolare queste unità potranno essere utilizzate in modo complementare anche in attività non prettamente militari quali per esempio di supporto alla protezione civile in attività di humanitarian assistance e disaster relief; in aggiunta hanno un basso impatto ambientale grazie all'adozione di avanzati sistemi di generazione e propulsione a bassa emissione inquinante (generatori e motori elettrici di propulsione) e di controllo degli effluenti biologici.



Si è svolta oggi a Castellammare di Stabia l'impostazione della seconda unità di supporto logistico (LSS, ovvero Logistic Support Ship) "Atlante", destinata alla Marina Militare nell'ambito di un programma che ne prevede anche una terza. L'unità, costruita a Castellammare di Stabia, sarà consegnata nel 2025, il contratto ha un valore di circa 410 milioni di euro compreso il sistema di combattimento Castellammare di Stabia, 28 Giugno 2023 - Alla cerimonia hanno partecipato, tra gli altri, l'Amm. Isp. C. Giuseppe Abbamonte, Direttore della Direzione degli Armamenti Navali - NAVARM, e il C.A. Lorenzo Polisenò, Programme Manager LSS per OCCAR, accolti da Mauro Leboffe e Francesco Lubrano, rispettivamente Responsabile Operations della Divisione Navi Militari e Direttore dello Stabilimento di Castellammare per Fincantieri. Nell'ambito del programma pluriennale per la tutela della capacità marittima della Difesa (la cosiddetta "Legge navale"), Fincantieri sta attualmente realizzando sette pattugliatori polivalenti d'altura (PPA) e l'unità da trasporto e sbarco (LHD - Landing Helicopter Desk) "Trieste". Inoltre, nel 2021 il Gruppo ha consegnato la LSS "Vulcano", in parte costruita proprio nel cantiere di Castellammare di Stabia, un progetto quest'ultimo acquisito anche dalla Marina nazionale francese per la definizione del programma Flotlog, una serie di unità costruite in collaborazione con il cantiere campano. La caratteristica fondamentale comune a tutte e tre le classi di navi italiane è il loro altissimo livello di innovazione che le rende estremamente flessibili nei diversi profili di utilizzo con un elevato grado di efficienza. In particolare queste unità potranno essere utilizzate in modo complementare anche in attività non prettamente militari quali per esempio di supporto alla protezione civile in attività di humanitarian assistance e disaster relief; in aggiunta hanno un basso impatto ambientale grazie all'adozione di avanzati sistemi di generazione e propulsione a bassa emissione inquinante (generatori e motori elettrici di propulsione) e di controllo degli effluenti biologici.

Per far "funzionare" il porto di Trieste potrebbe arrivare l'idrogeno

Lo sostengono due gruppi di ricerca dell'Università di Padova e di **Trieste** che hanno valutato la sostenibilità dell'idrogeno verde. L'idrogeno verde è la soluzione ideale come vettore energetico per le operazioni del **porto di Trieste**. Lo sostengono due gruppi di ricerca dell'Università di Padova e dell'Università di **Trieste**, fa sapere una nota congiunta dei due Atenei, che hanno valutato la sostenibilità ambientale ed economica dell'idrogeno verde prodotto con elettrolizzatori alimentati da elettricità rinnovabile rispetto ad altri tipi di idrogeno (grigio, blu e grid). Il lavoro è stato pubblicato sulla rivista Applied Energy ed è frutto di una collaborazione portata avanti negli ultimi anni dai due gruppi di ricerca coordinati da Alberto Bertucco, ordinario di Impianti chimici a Padova e da Maurizio Fermeglia, ordinario di Principi di ingegneria chimica a **Trieste**. I ricercatori hanno svolto un'indagine di confronto fra diversi metodi di produzione di idrogeno per l'impiego a livello locale, con particolare riferimento alle operazioni di movimentazione di merci e persone, al fine di azzerarne le emissioni equivalenti di anidride carbonica fossile. Si stima che i porti contribuiscano al 4,7% delle emissioni di CO2 dell'Unione Europea. I dati utilizzati sono quelli relativi al **porto di Trieste**, ma lo studio offre una metodologia generalizzabile ad altri porti del Mediterraneo. Nel **porto** giuliano, spiega Bertucco, "l'idrogeno andrebbe sfruttato solo per un utilizzo locale, e con funzione di accumulo di quantità di energia in eccesso prodotta da fonti rinnovabili intermittenti, oppure per applicazioni in cui l'elettrificazione non costituisce un'alternativa", come il traffico di mezzi pesanti, che potrebbero essere alimentati da fuel cells a idrogeno.



06/29/2023 22:21

Lo sostengono due gruppi di ricerca dell'Università di Padova e di Trieste che hanno valutato la sostenibilità dell'idrogeno verde. L'idrogeno verde è la soluzione ideale come vettore energetico per le operazioni del porto di Trieste. Lo sostengono due gruppi di ricerca dell'Università di Padova e dell'Università di Trieste, fa sapere una nota congiunta dei due Atenei, che hanno valutato la sostenibilità ambientale ed economica dell'idrogeno verde prodotto con elettrolizzatori alimentati da elettricità rinnovabile rispetto ad altri tipi di idrogeno (grigio, blu e grid). Il lavoro è stato pubblicato sulla rivista Applied Energy ed è frutto di una collaborazione portata avanti negli ultimi anni dai due gruppi di ricerca coordinati da Alberto Bertucco, ordinario di Impianti chimici a Padova e da Maurizio Fermeglia, ordinario di Principi di ingegneria chimica a Trieste. I ricercatori hanno svolto un'indagine di confronto fra diversi metodi di produzione di idrogeno per l'impiego a livello locale, con particolare riferimento alle operazioni di movimentazione di merci e persone, al fine di azzerarne le emissioni equivalenti di anidride carbonica fossile. Si stima che i porti contribuiscano al 4,7% delle emissioni di CO2 dell'Unione Europea. I dati utilizzati sono quelli relativi al porto di Trieste, ma lo studio offre una metodologia generalizzabile ad altri porti del Mediterraneo. Nel porto giuliano, spiega Bertucco, "l'idrogeno andrebbe sfruttato solo per un utilizzo locale, e con funzione di accumulo di quantità di energia in eccesso prodotta da fonti rinnovabili intermittenti, oppure per applicazioni in cui l'elettrificazione non costituisce un'alternativa", come il traffico di mezzi pesanti, che potrebbero essere alimentati da fuel cells a idrogeno.

cs PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA | PRESENTATO IERI A BRUXELLES IL PROGETTO EUROPEO CHANNELING

(AGENPARL) - gio 29 giugno 2023 -comunicato stampa- A BRUXELLES PRESENTATO IL PROGETTO EUROPEO CHANNELING Il progetto mira ad implementare il traffico marittimo aumentando al contempo la sostenibilità ambientale del trasporto Bruxelles, 29 giugno 2023. È stato presentato ieri a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo "Channeling the Green Deal for Venice", elaborato dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. Nel corso dell'evento, che ha visto la partecipazione dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto "Channeling the Green Deal for Venice", del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del **sistema** di dighe mobili MoSE. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività **portuale** e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. "Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il delicato ambiente lagunare" dichiara Fulvio Lino Di Blasio, Presidente AdSP MAS. "Channeling è in questo senso un progetto paradigmatico. Il nostro Ente ha coordinato il lavoro di alcune fra le migliori realtà a livello nazionale ed europeo nell'ambito della ricerca scientifica. Grazie al metodo ricorsivo utilizzato, che prevede raccolta e analisi di dati storici meteo-marini, analisi del fondale lagunare, studio idrodinamico e simulazioni real time del transito delle navi, sono state individuate quelle soluzioni operative e infrastrutturali necessarie a rivitalizzare e rinaturalizzare la laguna centrale e, al contempo, a ridurre la manutenzione ordinaria del Canale Malamocco-Marghera. Fermare la dispersione dei sedimenti, tutelare le barene, implementare la sostenibilità ambientale: sono questi i traguardi che vogliamo tagliare nel



(AGENPARL) - gio 29 giugno 2023 -comunicato stampa- A BRUXELLES PRESENTATO IL PROGETTO EUROPEO CHANNELING Il progetto mira ad implementare il traffico marittimo aumentando al contempo la sostenibilità ambientale del trasporto Bruxelles, 29 giugno 2023. È stato presentato ieri a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo "Channeling the Green Deal for Venice", elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Nel corso dell'evento, che ha visto la partecipazione dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto "Channeling the Green Deal for Venice", del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività portuale e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. "Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il delicato ambiente lagunare" dichiara Fulvio Lino Di Blasio, Presidente AdSP MAS. "Channeling è in questo senso un progetto paradigmatico. Il nostro Ente ha coordinato il lavoro di alcune fra le migliori realtà a livello nazionale ed europeo nell'ambito della ricerca scientifica. Grazie al metodo ricorsivo utilizzato, che prevede raccolta e analisi di dati storici meteo-marini, analisi del fondale lagunare, studio idrodinamico e simulazioni real time del transito delle navi, sono state individuate quelle soluzioni operative e infrastrutturali necessarie a rivitalizzare e rinaturalizzare la laguna centrale e, al contempo, a ridurre la manutenzione ordinaria del Canale Malamocco-Marghera. Fermare la dispersione dei sedimenti, tutelare le barene, implementare la sostenibilità ambientale: sono questi i traguardi che vogliamo tagliare nel

Agenparl

Venezia

prossimo futuro. Grazie alle soluzioni individuate siamo già in grado di sviluppare le attività portuali riducendo al minimo gli interventi manutentivi e al tempo stesso migliorando l'ambiente lagunare anche attraverso la creazione di barene: inauguriamo così una nuova stagione del modo di fare portualità sostenibile a Venezia.". L'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea commenta: "Si tratta di progetti volti a migliorare l'accessibilità nautica all'interno della laguna d Venezia, che costituisce un ecosistema vulnerabile meritevole di attenzione e di soluzioni specifiche per una realtà unica dal punto di vista ambientale. Venezia diventa banco di prova per replicare la metodologia dello studio applicabile ad altri porti, proponendo soluzioni infrastrutturali ed operative, di cui il MOSE è un esempio, che migliorano gli impatti ambientali del traffico navale". [adnkronos_nordest_EMAIL](http://www.adnkronos.com/) Enrica Marrese PR & Communication Account Adnkronos Comunicazione Nord Est <https://nordest.adnkronos.com> www.adnkronos.com.

Per i porti di Venezia e Chioggia il progetto Green Deal

Presentato a Bruxelles affronta i temi dell'accessibilità 1 di 1 (ANSA) - VENEZIA, 29 GIU - È stato presentato a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo "Channeling the Green Deal for Venice", elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Nel corso dell'appuntamento, che ha visto la partecipazione dell'ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto "Channeling the Green Deal for Venice", del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (Cef), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività portuale e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. (ANSA).



Il Nautilus

Venezia

ADSP MAS: A BRUXELLES PRESENTATO IL PROGETTO EUROPEO CHANNELING

Bruxelles -È stato presentato ieri a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo "Channeling the Green Deal for Venice", elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Nel corso dell'evento, che ha visto la partecipazione dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto "Channeling the Green Deal for Venice", del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività portuale e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. "Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il delicato ambiente lagunare" dichiara Fulvio Lino Di Blasio, Presidente AdSP MAS. "Channeling è in questo senso un progetto paradigmatico. Il nostro Ente ha coordinato il lavoro di alcune fra le migliori realtà a livello nazionale ed europeo nell'ambito della ricerca scientifica. Grazie al metodo ricorsivo utilizzato, che prevede raccolta e analisi di dati storici meteo-marini, analisi del fondale lagunare, studio idrodinamico e simulazioni real time del transito delle navi, sono state individuate quelle soluzioni operative e infrastrutturali necessarie a rivitalizzare e rinaturalizzare la laguna centrale e, al contempo, a ridurre la manutenzione ordinaria del Canale Malamocco-Marghera. Fermare la dispersione dei sedimenti, tutelare le barene, implementare la sostenibilità ambientale: sono questi i traguardi che vogliamo tagliare nel prossimo futuro. Grazie alle soluzioni individuate siamo già in grado di sviluppare le attività portuali riducendo al minimo gli interventi manutentivi e al tempo stesso migliorando l'ambiente lagunare anche



06/29/2023 12:52

Bruxelles -È stato presentato ieri a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo "Channeling the Green Deal for Venice", elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Nel corso dell'evento, che ha visto la partecipazione dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto "Channeling the Green Deal for Venice", del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività portuale e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. "Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il delicato ambiente lagunare" dichiara Fulvio Lino Di Blasio, Presidente AdSP MAS.

Il Nautilus

Venezia

attraverso la creazione di barene: inauguriamo così una nuova stagione del modo di fare portualità sostenibile a Venezia.". L'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea commenta: "Si tratta di progetti volti a migliorare l'accessibilità nautica all'interno della laguna di Venezia, che costituisce un ecosistema vulnerabile meritevole di attenzione e di soluzioni specifiche per una realtà unica dal punto di vista ambientale. Venezia diventa banco di prova per replicare la metodologia dello studio applicabile ad altri porti, proponendo soluzioni infrastrutturali ed operative, di cui il MOSE è un esempio, che migliorano gli impatti ambientali del traffico navale".

Informatore Navale

Venezia

A BRUXELLES PRESENTATO IL PROGETTO EUROPEO CHANNELING

Il progetto mira ad implementare il traffico marittimo aumentando al contempo la sostenibilità ambientale del trasporto. È stato presentato ieri a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo "Channeling the Green Deal for Venice", elaborato dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** Bruxelles, 29 giugno 2023 - Nel corso dell'evento, che ha visto la partecipazione dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto "Channeling the Green Deal for Venice", del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del **sistema di dighe mobili MoSE**. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività **portuale** e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. "Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il delicato ambiente lagunare" dichiara Fulvio Lino Di Blasio, Presidente AdSP MAS. "Channeling è in questo senso un progetto paradigmatico. Il nostro Ente ha coordinato il lavoro di alcune fra le migliori realtà a livello nazionale ed europeo nell'ambito della ricerca scientifica. Grazie al metodo ricorsivo utilizzato, che prevede raccolta e analisi di dati storici meteo-marini, analisi del fondale lagunare, studio idrodinamico e simulazioni real time del transito delle navi, sono state individuate quelle soluzioni operative e infrastrutturali necessarie a rivitalizzare e rinaturalizzare la laguna centrale e, al contempo, a ridurre la manutenzione ordinaria del Canale Malamocco-Marghera. Fermare la dispersione dei sedimenti, tutelare le barene, implementare la sostenibilità ambientale: sono questi i traguardi che vogliamo tagliare nel prossimo futuro. Grazie alle soluzioni individuate siamo già in grado di sviluppare le attività portuali



Il progetto mira ad implementare il traffico marittimo aumentando al contempo la sostenibilità ambientale del trasporto. È stato presentato ieri a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo "Channeling the Green Deal for Venice", elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Bruxelles, 29 giugno 2023. Nel corso dell'evento, che ha visto la partecipazione dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto "Channeling the Green Deal for Venice", del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività portuale e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. "Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il delicato ambiente lagunare" dichiara Fulvio Lino Di Blasio, Presidente AdSP MAS. "Channeling è in questo senso un progetto paradigmatico. Il nostro Ente ha coordinato il lavoro di alcune fra le migliori realtà a livello nazionale ed europeo nell'ambito della ricerca scientifica. Grazie al metodo ricorsivo utilizzato, che prevede raccolta e analisi di dati storici meteo-marini, analisi del fondale lagunare, studio idrodinamico e simulazioni real time del transito delle navi, sono state individuate quelle soluzioni operative e infrastrutturali necessarie a rivitalizzare e rinaturalizzare la laguna centrale e, al contempo, a ridurre la manutenzione ordinaria del Canale Malamocco-Marghera. Fermare la dispersione dei sedimenti, tutelare le barene, implementare la sostenibilità ambientale: sono questi i traguardi che vogliamo tagliare nel prossimo futuro. Grazie alle soluzioni individuate siamo già in grado di sviluppare le attività portuali

Informatore Navale

Venezia

riducendo al minimo gli interventi manutentivi e al tempo stesso migliorando l'ambiente lagunare anche attraverso la creazione di barene: inauguriamo così una nuova stagione del modo di fare portualità sostenibile a Venezia. ". L'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea commenta: "Si tratta di progetti volti a migliorare l'accessibilità nautica all'interno della laguna di Venezia, che costituisce un ecosistema vulnerabile meritevole di attenzione e di soluzioni specifiche per una realtà unica dal punto di vista ambientale. Venezia diventa banco di prova per replicare la metodologia dello studio applicabile ad altri porti, proponendo soluzioni infrastrutturali ed operative, di cui il MOSE è un esempio, che migliorano gli impatti ambientali del traffico navale".

Porti di Venezia e Chioggia: presentato il progetto "Channeling"

BRUXELLES È stato presentato a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo Channeling the Green Deal for Venice, elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Nel corso dell'evento, che ha visto la partecipazione dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto Channeling the Green Deal for Venice, del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività portuale e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il delicato ambiente lagunare dichiara Fulvio Lino Di Blasio, Presidente **AdSP MAS**. Channeling è in questo senso un progetto paradigmatico. Il nostro Ente ha coordinato il lavoro di alcune fra le migliori realtà a livello nazionale ed europeo nell'ambito della ricerca scientifica. Grazie al metodo ricorsivo utilizzato, che prevede raccolta e analisi di dati storici meteo-marini, analisi del fondale lagunare, studio idrodinamico e simulazioni real time del transito delle navi, sono state individuate quelle soluzioni operative e infrastrutturali necessarie a rivitalizzare e rinaturalizzare la laguna centrale e, al contempo, a ridurre la manutenzione ordinaria del Canale Malamocco-Marghera. Fermare la dispersione dei sedimenti, tutelare le barene, implementare la sostenibilità ambientale: sono questi i traguardi che vogliamo tagliare nel prossimo futuro. Grazie alle soluzioni individuate siamo già in grado di sviluppare le attività portuali riducendo al minimo gli interventi manutentivi e al tempo stesso migliorando l'ambiente lagunare anche attraverso la creazione di barene: inauguriamo



Messaggero Marittimo

Venezia

così una nuova stagione del modo di fare portualità sostenibile a Venezia.. L'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea commenta: Si tratta di progetti volti a migliorare l'accessibilità nautica all'interno della laguna di Venezia, che costituisce un ecosistema vulnerabile meritevole di attenzione e di soluzioni specifiche per una realtà unica dal punto di vista ambientale. Venezia diventa banco di prova per replicare la metodologia dello studio applicabile ad altri porti, proponendo soluzioni infrastrutturali ed operative, di cui il MOSE è un esempio, che migliorano gli impatti ambientali del traffico navale. Anche CIRCLE Group supporta attraverso Magellan Circle l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale nella promozione e disseminazione del progetto Channeling. Magellan Circle, nel più ampio quadro della promozione e disseminazione dei risultati ottenuti dal progetto, affiancherà l'AdSp nella realizzazione di tre seminari, il primo dei quali, intitolato Sviluppo del sistema portuale e idroviario Padano-Veneto: un equilibrio sostenibile è già possibile si è svolto proprio a Bruxelles. Come spiega Alexio Picco, General Manager di CIRCLE Group e Presidente di Magellan Circle: Entro l'autunno realizzeremo altri due eventi di comunicazione strategica del progetto agli stakeholders di riferimento. Questa collaborazione con l'AdSp rappresenta un'ulteriore conferma della crescita di Magellan Circle nei servizi consulenziali di Strategic Communication & Advocacy, cresciuti positivamente sia nell'ambito della progettazione europea sia nel supporto ad operatori privati e pubblici del settore porti e trasporti.

Presentato a Bruxelles il progetto Europeo Channeling

Il progetto mira ad implementare il traffico marittimo aumentando al contempo la sostenibilità ambientale del trasporto. Bruxelles, 29 giugno 2023 È stato presentato ieri a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo "Channeling the Green Deal for Venice", elaborato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. Nel corso dell'evento, che ha visto la partecipazione dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto "Channeling the Green Deal for Venice", del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del **sistema di dighe mobili MoSE**. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività **portuale** e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. "Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il delicato ambiente lagunare" dichiara Fulvio Lino Di Blasio Presidente AdSP MAS. "Channeling è in questo senso un progetto paradigmatico. Il nostro Ente ha coordinato il lavoro di alcune fra le migliori realtà a livello nazionale ed europeo nell'ambito della ricerca scientifica. Grazie al metodo ricorsivo utilizzato, che prevede raccolta e analisi di dati storici meteo-marini, analisi del fondale lagunare, studio idrodinamico e simulazioni real time del transito delle navi, sono state individuate quelle soluzioni operative e infrastrutturali necessarie a rivitalizzare e rinaturalizzare la laguna centrale e, al contempo, a ridurre la manutenzione ordinaria del Canale Malamocco-Marghera. Fermare la dispersione dei sedimenti, tutelare le barene, implementare la sostenibilità ambientale: sono questi i traguardi che vogliamo tagliare nel prossimo futuro. Grazie alle soluzioni individuate siamo già in grado di sviluppare le attività portuali



Il progetto mira ad implementare il traffico marittimo aumentando al contempo la sostenibilità ambientale del trasporto. Bruxelles, 29 giugno 2023 È stato presentato ieri a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo "Channeling the Green Deal for Venice", elaborato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. Nel corso dell'evento, che ha visto la partecipazione dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, i relatori hanno illustrato alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. Più in particolare il progetto "Channeling the Green Deal for Venice", del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività portuale e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area. "Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il

Sea Reporter

Venezia

riducendo al minimo gli interventi manutentivi e al tempo stesso migliorando l'ambiente lagunare anche attraverso la creazione di barene: inauguriamo così una nuova stagione del modo di fare portualità sostenibile a Venezia. ". L'Ambasciatore Stefano Verrecchia Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea commenta: "Si tratta di progetti volti a migliorare l'accessibilità nautica all'interno della laguna d Venezia, che costituisce un ecosistema vulnerabile meritevole di attenzione e di soluzioni specifiche per una realtà unica dal punto di vista ambientale. Venezia diventa banco di prova per replicare la metodologia dello studio applicabile ad altri porti, proponendo soluzioni infrastrutturali ed operative, di cui il MOSE è un esempio, che migliorano gli impatti ambientali del traffico navale".

Shipping Italy

Venezia

La port authority di Venezia ha presentato a Bruxelles uno studio sulla limitata accessibilità nautica

Secondo Di Blasio le soluzioni individuate consentono già in grado di sviluppare le attività portuali riducendo al minimo gli interventi manutentivi e al tempo stesso migliorando l'ambiente lagunare di Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 A Bruxelles, presso la sede della Regione del Veneto, è stato presentato il progetto europeo ribattezzato 'Channeling the Green Deal for Venice', elaborato dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. Lo ha reso noto la stessa port authority spiegando che nell'occasione sono state illustrate alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. "Più in particolare il progetto 'Channeling the Green Deal for Venice', del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (Cef), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del **sistema** di dighe mobili MoSE" spiega l'Adsp Veneta in una nota.

Aggiungendo che "queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali e infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche a una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività **portuale** e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area". Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale**, ha dichiarato: "Lo sviluppo sostenibile della portualità del Veneto è già possibile, infatti la ricerca scientifica e la tecnologia permettono di individuare il necessario equilibrio fra lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e il delicato ambiente lagunare. Channeling è in questo senso un progetto paradigmatico. Il nostro ente ha coordinato il lavoro di alcune fra le migliori realtà a livello nazionale ed europeo nell'ambito della ricerca scientifica. Grazie al metodo ricorsivo utilizzato, che prevede raccolta e analisi di dati storici meteo-marini, analisi del fondale lagunare, studio idrodinamico e simulazioni real time del transito delle navi, sono state individuate quelle soluzioni operative e infrastrutturali necessarie a rivitalizzare e rinaturalizzare la laguna centrale e, al contempo, a ridurre la manutenzione ordinaria del Canale Malamocco-Marghera. Fermare la dispersione dei sedimenti, tutelare



06/29/2023 12:14

Shipping Italy
La port authority di Venezia ha presentato a Bruxelles uno studio sulla limitata accessibilità nautica

Secondo Di Blasio le soluzioni individuate consentono già in grado di sviluppare le attività portuali riducendo al minimo gli interventi manutentivi e al tempo stesso migliorando l'ambiente lagunare di Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 A Bruxelles, presso la sede della Regione del Veneto, è stato presentato il progetto europeo ribattezzato 'Channeling the Green Deal for Venice', elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Lo ha reso noto la stessa port authority spiegando che nell'occasione sono state illustrate alla platea, composta da europarlamentari italiani e funzionari della Commissione Europea, le finalità e gli obiettivi dell'iniziativa. "Più in particolare il progetto 'Channeling the Green Deal for Venice', del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (Cef), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l'operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE" spiega l'Adsp Veneta in una nota. Aggiungendo che "queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali e infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche a una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l'operatività portuale e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell'area". Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di sistema portuale

Shipping Italy

Venezia

le barene, implementare la sostenibilità ambientale: sono questi i traguardi che vogliamo tagliare nel prossimo futuro. Grazie alle soluzioni individuate siamo già in grado di sviluppare le attività portuali riducendo al minimo gli interventi manutentivi e al tempo stesso migliorando l'ambiente lagunare anche attraverso la creazione di barene: inauguriamo così una nuova stagione del modo di fare portualità sostenibile a Venezia". Secondo l'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'Unione Europea, "Venezia diventa banco di prova per replicare la metodologia dello studio applicabile ad altri porti, proponendo soluzioni infrastrutturali ed operative, di cui il MOSE è un esempio, che migliorano gli impatti ambientali del traffico navale".

Variante al Puc a Savona, il Sindaco: "Si apre un percorso che mette a sistema le progettualità e disegna la città del futuro"

Le aree da riqualificare sarebbero Piazza del Popolo, Orti Folconi, Legino-stadio, l'area Mottura-Fontana, l'ex Centrale del Latte e i compendi del fronte mare di Levante e del fronte mare di Ponente. Nella giunta di questa mattina è stata approvata una delibera per avviare le procedure di incarico per una variante al Piano Urbanistico Comunale. "Sarà uno strumento prezioso - spiega il sindaco Marco Russo - che consentirà di dare concretezza alla visione organica e unitaria della Savona del futuro che stiamo portando avanti, tenendo conto anche dell'importante impatto che i progetti PNRR che stanno partendo in questi mesi avranno sulla città". Il sindaco aggiunge: "La scelta è di mettere a **sistema** le principali aree strategiche che fino ad oggi sono rimaste bloccate, nella logica di caratterizzarle con un forte interesse pubblico". Le principali aree individuate come distretti da riqualificare: piazza del Popolo; Orti Folconi; Legino-stadio; l'area Mottura-Fontana; l'ex Centrale del Latte; i compendi del fronte mare di Levante e del fronte mare di Ponente, questi ultimi due oggetto della coprogettazione insieme con l'**Autorità** di **Sistema Portuale**. "Su ognuno di questi distretti - precisa l'Assessore alla Rigenerazione Urbana,

Ilaria Becco - lavoriamo fin dal nostro insediamento attraverso un'interlocuzione sia con i proprietari delle varie aree sia con gli enti coinvolti. I tempi, quindi, sono maturi per iniziare questo percorso che porterà alla predisposizione di una variante organica al PUC". L'assessore aggiunge: "In alcuni casi abbiamo già formalizzato degli accordi, com'è il caso di Legino, futura cittadella universitaria e dello sport, per il quale abbiamo firmato un Protocollo d'intesa con Campus, Diocesi e Fondazione Cima. In altri casi le interlocuzioni sono ancora in corso, ma in stato avanzato. In ogni caso, per ogni area abbiamo già idee molto chiare sulla vocazione pubblica specifica in relazione a tutte le trasformazioni già in atto. Ci sono, infine, aree in cui il percorso deve ancora iniziare, ma che saranno comunque oggetto di interesse, come l'ex carcere di Sant'Agostino". La variante al Puc dovrà coordinarsi con altre progettualità di carattere generale sulle quali l'amministrazione è già al lavoro: il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS); il Piano del verde; le infrastrutture e i parcheggi di cintura di nuova previsione. L'integrazione tra la Variante e questi strumenti è un elemento fondamentale per il disegno strategico che l'amministrazione sta perseguendo. "Questo percorso - conclude l'assessore Becco - potrà poi integrarsi con l'eventuale Piano Territoriale Regionale nel momento in cui la Regione lo approverà. Il fatto di partire già oggi con la variante ci consente di anticipare i tempi, cominciando a lavorare su tematiche che, comunque, avrebbero dovuto essere sviluppate in sede di predisposizione del Piano di Infrastrutture e Servizi previsto dalla normativa regionale".



Le aree da riqualificare sarebbero Piazza del Popolo, Orti Folconi, Legino-stadio, l'area Mottura-Fontana, l'ex Centrale del Latte e i compendi del fronte mare di Levante e del fronte mare di Ponente. Nella giunta di questa mattina è stata approvata una delibera per avviare le procedure di incarico per una variante al Piano Urbanistico Comunale. "Sarà uno strumento prezioso - spiega il sindaco Marco Russo - che consentirà di dare concretezza alla visione organica e unitaria della Savona del futuro che stiamo portando avanti, tenendo conto anche dell'importante impatto che i progetti PNRR che stanno partendo in questi mesi avranno sulla città". Il sindaco aggiunge: "La scelta è di mettere a sistema le principali aree strategiche che fino ad oggi sono rimaste bloccate, nella logica di caratterizzarle con un forte interesse pubblico". Le principali aree individuate come distretti da riqualificare: piazza del Popolo; Orti Folconi; Legino-stadio; l'area Mottura-Fontana; l'ex Centrale del Latte; i compendi del fronte mare di Levante e del fronte mare di Ponente, questi ultimi due oggetto della coprogettazione insieme con l'Autorità di Sistema Portuale. "Su ognuno di questi distretti - precisa l'Assessore alla Rigenerazione Urbana, Ilaria Becco - lavoriamo fin dal nostro insediamento attraverso un'interlocuzione sia con i proprietari delle varie aree sia con gli enti coinvolti. I tempi, quindi, sono maturi per iniziare questo percorso che porterà alla predisposizione di una variante organica al PUC". L'assessore aggiunge: "In alcuni casi abbiamo già formalizzato degli accordi, com'è il caso di Legino, futura cittadella universitaria e dello sport, per il quale abbiamo firmato un Protocollo d'intesa con Campus, Diocesi e Fondazione Cima. In altri casi le interlocuzioni sono

Magellan Circle: tre seminari sulla comunicazione strategica dei porti di Venezia e Chioggia

Fanno parte del progetto Channelling the Green Deal for Venice supporta attraverso Magellan Circle l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia) nella promozione e disseminazione di "Channeling the Green Deal for Venice". Finanziato nell'ambito del programma Connecting Europe Facility ("cef"), il progetto Channelling the Green Deal for Venice ("Channeling") affronta in maniera olistica il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia, cercando soluzioni innovative per una navigazione sostenibile nel rispetto dei vincoli fisici e dell'equilibrio idrodinamico della laguna veneziana e perseguendo l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti. Magellan Circle, nel più ampio quadro della promozione e disseminazione dei risultati ottenuti dal progetto, affiancherà l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Adriatico Settentrionale nella realizzazione di tre seminari, il primo dei quali, intitolato "Sviluppo del **sistema portuale** e idroviario Padano-Veneto: un equilibrio sostenibile è già possibile" si è svolto ieri a Bruxelles. Come spiega Alexio Picco, general manager di Circle Group e presidente di Magellan Circle: «Entro l'autunno realizzeremo altri due eventi di comunicazione strategica del progetto agli stakeholders di riferimento. Questa collaborazione con l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Adriatico Settentrionale rappresenta un'ulteriore conferma della crescita di Magellan Circle nei servizi consulenziali di Strategic Communication & Advocacy, cresciuti positivamente sia nell'ambito della progettazione europea sia nel supporto ad operatori privati e pubblici del settore porti e trasporti».



Tunnel subportuale, cantiere al via: sei anni di lavori per le gallerie più moderne d'Italia

Il progetto prevede anche la realizzazione di due parchi ai due imbocchi di Ponente e Levante. L'idea di un museo di archeologia industriale sotto la Lanterna 80 mesi (fine lavori, quindi nel) per la realizzazione del nuovo tunnel subportuale di Genova che da lungomare Canepa porterà il traffico verso Levante e viceversa attraverso due gallerie che il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi ha definito «le più moderne d'Italia». Partito ieri il lotto 0 ossia le opere propedeutiche alla realizzazione dell'opera di Autostrade per l'Italia (tra cui la ripavimentazione della strada cosiddetta "Giro lanterna"), valutata da 900 milioni di euro (un incremento di 200 milioni rispetto al preventivato a causa dell'incremento dei prezzi delle materie prime, remunerato comunque coi pedaggi autostradali su tutto il territorio nazionale) per un tracciato di circa 3,5 km Il tunnel è costituito da due gallerie principali separate , una per ogni direzione di marcia, con carreggiata a due corsie di marcia e una di emergenza . Le gallerie avranno un'altezza minima di 4,80 m e ampiezza di piattaforma pari a 11,25 m. In corrispondenza dei tratti in curva vi è un allargamento della carreggiata di circa 1,10 metri per favorire la visibilità. La velocità limite di progetto all'interno del tunnel è di 70 chilometri all'ora . Il collegamento con il casello di Genova Ovest (A7) è garantito attraverso l'allacciamento alla viabilità del nuovo nodo di San Benigno. Sul lato di Levante, il raccordo alla viabilità cittadina avviene su viale Brigate Partigiane. Nella zona centrale previsto lo svincolo "Madre di Dio". I lavori principali saranno gestiti attraverso una gara , mentre quelli iniziali saranno gestiti dalle Società del gruppo Autostrade per l'Italia. La ripavimentazione del giro Lanterna consentirà di convogliare il traffico **portuale** su quella strada, consentendo la demolizione delle due attualmente usate in modo da realizzare il tunnel. Queste opere dovrebbero durare all'incirca sette mesi Un'opera che non è stata definita solo infrastrutturale, ma anche di rigenerazione urbana , essendo stata pensata con l'apporto dello studio Piano dal punto di vista architettonico. Un grande parco sopra l'imboccatura di Ponente che dà sulla Lanterna, che Luigi Priano dello studio Piano ha descritto come l'idea di un «tuffo nella città verso il mare». Maggiore fruibilità degli spazi pubblici con l' aumento delle alberature anche a Levante , dove parte delle nuove aiuole della Foce saranno "sacrificate" in favore della prosecuzione del parco di piazzale Kennedy, con un boulevard di palme. Il Parco della Lanterna , che si estenderà su una superficie di 6 ettari e ospiterà 800 alberi, sarà costituito da un grande piano inclinato con pendenza inferiore al 5% in grado di raccordare la quota della terrazza nord sotto la Lanterna (+23.40 m s.l.m.) con via Milano (+11.60 m s.l.m.), proseguendo infine verso via Pietro Chiesa (+4.10 m s.l.m.). Le aree verdi interne al parco avranno diverse funzioni in modo da poter essere sfruttate per eventi e manifestazioni pubbliche,



Il progetto prevede anche la realizzazione di due parchi ai due imbocchi di Ponente e Levante. L'idea di un museo di archeologia industriale sotto la Lanterna 80 mesi (fine lavori, quindi nel) per la realizzazione del nuovo tunnel subportuale di Genova che da lungomare Canepa porterà il traffico verso Levante e viceversa attraverso due gallerie che il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi ha definito «le più moderne d'Italia». Partito ieri il lotto 0 ossia le opere propedeutiche alla realizzazione dell'opera di Autostrade per l'Italia (tra cui la ripavimentazione della strada cosiddetta "Giro lanterna"), valutata da 900 milioni di euro (un incremento di 200 milioni rispetto al preventivato a causa dell'incremento dei prezzi delle materie prime, remunerato comunque coi pedaggi autostradali su tutto il territorio nazionale) per un tracciato di circa 3,5 km Il tunnel è costituito da due gallerie principali separate , una per ogni direzione di marcia, con carreggiata a due corsie di marcia e una di emergenza . Le gallerie avranno un'altezza minima di 4,80 m e ampiezza di piattaforma pari a 11,25 m. In corrispondenza dei tratti in curva vi è un allargamento della carreggiata di circa 1,10 metri per favorire la visibilità. La velocità limite di progetto all'interno del tunnel è di 70 chilometri all'ora . Il collegamento con il casello di Genova Ovest (A7) è garantito attraverso l'allacciamento alla viabilità del nuovo nodo di San Benigno. Sul lato di Levante, il raccordo alla viabilità cittadina avviene su viale Brigate Partigiane. Nella zona centrale previsto lo svincolo "Madre di Dio". I lavori principali saranno gestiti attraverso una gara , mentre quelli iniziali saranno gestiti dalle Società del gruppo Autostrade per l'Italia. La ripavimentazione del giro Lanterna consentirà di convogliare il traffico portuale su quella strada, consentendo la demolizione delle due attualmente usate in modo da realizzare il tunnel. Queste opere dovrebbero durare all'incirca sette mesi Un'opera che non è stata definita solo infrastrutturale,

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

per lo sport libero individuale, per il gioco dei bambini e il tempo libero. Dal Parco sarà soprattutto possibile riacquisire la vista del mare e di tutto il bacino portuale per gli abitanti di Sampierdarena. Tutti i dettagli sull'opera, genesi e tappe di approvazione del progetto comprese, sono disponibili sul voluto dal Comune per favorire la riflessione pubblica della città di Genova su se stessa e curato dal Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università di Genova. Un parco che appunto ha l'intento di far ritrovare la Lanterna ai cittadini e che, nei piani del sindaco, dovrebbe declinare verso il mare con la creazione di un museo di archeologia industriale dove ora sorge l'ex centrale Enel. Una proposta che è al vaglio della soprintendenza. «Abbiamo imparato nel 2018 cosa vuol dire non avere un piano B commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini oggi facciamo un'operazione lungimirante. La Sopraelevata ha una certa età e il tunnel potenzia e decongestiona la viabilità. L'obiettivo è arrivare alla maggior separazione possibile dei flussi di traffico tra città e porto». Il sindaco Marco Bucci aggiunge: «Con la nuova diga avremo 2,4 milioni in più di superficie per la città, coi tombamenti delle calate ulteriori 800 mila. La città si espande, ma attenzione, il tunnel non sostituisce la Sopraelevata, è a sei corsie». Il dibattito sul destino della strada Aldo Moro verrà gestito a tempo debito, ma Giovanni Toti esprime già l'opinione «da privato cittadino io la terrei, proprio perché nel 2018 con il crollo del ponte Morandi abbiamo capito la necessità di un piano B». Il presidente della Regione aggiunge: «Questo è un giorno che la città aspetta da una trentina d'anni abbondante, da quando è stato riqualificato il Porto antico. È un'opera importantissima in sé e simbolica del cambiamento che la città sta mettendo in campo. Alla fine di tutto questo avremo un porto più moderno, più efficiente, più capace. Ci sarà un periodo transitorio di difficoltà, occorre che i lavoratori non ne paghino il prezzo». Per l'a.d. di Autostrade per l'Italia Roberto Tomasi il tunnel è «Un'opera simbolica, sappiamo che dobbiamo ricostruire la fiducia con questo territorio tassello per tassello».

Genova Today

Genova, Voltri

Porto, cantiere logistico sul 'dentino' del sesto modulo, Barbazza: "Non abbiamo ricevuto informazioni soddisfacenti"

Mentre i cassoni verranno realizzati a Vado Ligure, sul 'dentino' di Pegli Lido è stata confermata da **Autorità di Sistema Portuale** la volontà di allestire un cantiere logistico, ma le informazioni comunicate al Municipio Ponente su quest'ultimo tema non sono state ritenute sufficienti. I cassoni della diga di Genova si faranno a Vado Ligure - e questo era già stato detto - ed è arrivata l'ulteriore conferma, così come, però, è stata ribadita da **Autorità di Sistema Portuale** anche la volontà di allestire un cantiere logistico sul 'dentino' davanti a Pegli Lido. Le ultime notizie sono arrivate giovedì pomeriggio dal presidente del Municipio Ponente Guido Barbazza che ha sollevato l'argomento in consiglio, dopo un incontro della giunta con **Autorità di Sistema Portuale**. Un appuntamento che ha convinto Barbazza solo in parte: "Ci sono azioni in corso per la costruzione dei cassoni a Vado Ligure - ha detto - e ci è stato confermato che non ci saranno costruzioni nella zona del bacino di Pra', dunque nessuna realizzazione di impalcati in calce struzzo, non saranno insediati impianti e così via. Non sarà allestito nessun cementificio né saranno triturate rocce o residui di cassoni esistenti o demoliti, a ponente". Rimane da sciogliere però il nodo del cantiere logistico sul 'dentino' del sesto modulo del porto, davanti a Pegli Lido, di cui si era parlato nel corso del consiglio monotematico di maggio. Una questione che aveva inquietato non poco i comitati dei cittadini: "**Autorità di Sistema Portuale** - spiega Barbazza - ha confermato di voler realizzare questo cantiere logistico e non ci sono state date informazioni sui volumi e sui numeri delle attività che saranno portate avanti, nonostante le nostre domande fossero precise. Abbiamo quindi comunicato ad **Autorità** che questo incontro per certi versi è stato soddisfacente, per altri però non soddisfa la nostra necessità di informazione e di comprensione. Dunque non ci ha messo nella condizione di farci un'opinione". Il prossimo step per il Municipio, ora, è chiedere un altro incontro ad **Autorità di Sistema Portuale** per avere i dati che non sono ancora stati forniti.



Mentre i cassoni verranno realizzati a Vado Ligure, sul 'dentino' di Pegli Lido è stata confermata da **Autorità di Sistema Portuale** la volontà di allestire un cantiere logistico, ma le informazioni comunicate al Municipio Ponente su quest'ultimo tema non sono state ritenute sufficienti. I cassoni della diga di Genova si faranno a Vado Ligure - e questo era già stato detto - ed è arrivata l'ulteriore conferma, così come, però, è stata ribadita da **Autorità di Sistema Portuale** anche la volontà di allestire un cantiere logistico sul 'dentino' davanti a Pegli Lido. Le ultime notizie sono arrivate giovedì pomeriggio dal presidente del Municipio Ponente Guido Barbazza che ha sollevato l'argomento in consiglio, dopo un incontro della giunta con **Autorità di Sistema Portuale**. Un appuntamento che ha convinto Barbazza solo in parte: "Ci sono azioni in corso per la costruzione dei cassoni a Vado Ligure - ha detto - e ci è stato confermato che non ci saranno costruzioni nella zona del bacino di Pra', dunque nessuna realizzazione di impalcati in calce struzzo, non saranno insediati impianti e così via. Non sarà allestito nessun cementificio né saranno triturate rocce o residui di cassoni esistenti o demoliti, a ponente". Rimane da sciogliere però il nodo del cantiere logistico sul 'dentino' del sesto modulo del porto, davanti a Pegli Lido, di cui si era parlato nel corso del consiglio monotematico di maggio. Una questione che aveva inquietato non poco i comitati dei cittadini: "**Autorità di Sistema Portuale** - spiega Barbazza - ha confermato di voler realizzare questo cantiere logistico e non ci sono state date informazioni sui volumi e sui numeri delle attività che saranno portate avanti, nonostante le nostre domande fossero precise. Abbiamo quindi comunicato ad **Autorità** che questo incontro per

L'Italia tra l'Indo-Pacifico e il Mediterraneo

Marco Battaglia Spiegherà le sue vele domani dal **porto** di **Genova** l'Amerigo Vespucci, la nave-scuola della Marina militare, in partenza per un viaggio intorno al mondo. L'obiettivo della circumnavigazione è quello di rendere l'unità un vero e proprio ambasciatore del sistema-Paese Italia. La partenza sarà salutata dal ministro della Difesa, Guido Crosetto, promotore dell'iniziativa, e da diversi rappresentanti del governo. Il viaggio, parte della tradizionale attività di formazione dei giovani allievi ufficiali della Marina, durerà circa due anni, e nei porti raggiunti la «nave più bella del mondo» servirà da promotrice delle capacità e delle eccellenze italiane a livello internazionale. Ad accompagnare la partenza ci saranno diverse altre unità della Marina, tra cui la moderna nave per il supporto logistico Vulcano. Il vascello sarà salutato dal sorvolo delle Frecce tricolore e di una formazione di AV-8 e F-35 dell'Aviazione navale.

Il giro del mondo del Vespucci segnala anche la rinnovata presenza italiana in diversi mari del globo. Ne è un esempio il recente invio nell'Indo-Pacifico del pattugliatore polivalente d'altura Francesco Morosini, che ha raggiunto la settimana scorsa il **porto** militare di Yokosuka, in Giappone. Come registrato dalla nostra ambasciata a Tokyo, la presenza dell'unità «rafforza la collaborazione tra Italia e Giappone e testimonia l'impegno del Paese in un'area strategica come l'Indo-Pacifico». Il pattugliatore, infatti, si trova nella regione da inizio aprile, schierato all'interno del gruppo di scorta alla portaerei nucleare statunitense Uss Ronald Reagan, parte della flotta Usa nel Pacifico. Per il pattugliatore italiano si tratta di una opportunità per prendere parte, per la prima volta, ad attività addestrative e operative guidate dalla portaerei americana.

L'attenzione rivolta dal nostro Paese al quadrante è segnalata anche dal pianificato invio, nel corso del 2024, di Nave Cavour, ammiraglia della flotta e tra le poche portaerei al mondo a poter accogliere a bordo gli F-35B.

Il Giappone, insieme con Roma e Londra, è membro della partnership per la realizzazione del progetto per il caccia di nuova generazione Global combat air programme (Gcap). Così, l'impegno italiano nel quadrante asiatico ha un valore strategico per gli equilibri globali e per gli alleati della Nato. La sicurezza della regione, infatti, sarà sicuramente sul tavolo della discussione al prossimo vertice dell'Alleanza a Vilnius. In quell'occasione, l'Italia potrà far valere la sua presenza anche in regioni lontane dalla propria area di primario interesse, invitando al contempo gli alleati a una maggiore attenzione per il suo quadrante nevralgico, cioè il Mediterraneo.

redazioneairpress@gmail.com.



Genova, oggi la presentazione del tunnel tra incognite e grandi dubbi

di Matteo Angeli Dopo aver ottenuto il temuto via libera da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto per la costruzione del tunnel subportuale è pronto per essere presentato alla città. Questo pomeriggio a Palazzo San Giorno, sede dell'Autorità di Sistema Portuale, cadranno i veli su quest'opera per la quale serviranno almeno sei anni e mezzo di lavori e ad, oggi, 800 milioni di euro. Costi destinati a salire nel tempo basti pensare che sono aumentati già di 45 milioni rispetto alla stima iniziale Sono tanti i punti interrogativi, le domande che è giusto farsi. Intanto quella relativa al traffico: ieri, come tutti i giorni o quasi, un'ora e mezza per raggiungere la zona degli imbarchi per i traghetti dal casello di Genova Ovest. Cosa succederà quanto ci saranno i cantieri nella zona di San Benigno? E poi ancora: di quanto aumenteranno i costi? E chi li pagherà? E poi ci sono gli interrogativi relativi al mondo portuale. In un'intervista rilasciata a Primocanale, il console della Culmv Antonio Benvenuti spiega le sue perplessità soprattutto per quanto riguarda l'operatività del porto durante i cantieri e il rischio di perdita di posti di lavoro. (LEGGI QUI) Ma sarà interessante capire anche il destino della Sopraelevata : verrà abbattuta subito senza verificare i nuovi flussi di traffico ? Ne resterà solo una parte? Verrà davvero fatto un referendum per conoscere il parere dei genovesi? (LEGGI QUI IL PROGETTO - Il tunnel a doppia canna lungo 3,4 chilometri collegherà lungomare Canepa e il casello di Genova Ovest con la Foce e l'area del nuovo Waterfront di Levante. A scavarlo una fresa TMB con diametro di 16 metri montata in un pozzo ottenuto attraverso la demolizione del magazzino Csm nel cuore del porto di Genova. Nel punto massimo il tracciato sarà 45 metri sotto il livello del fondale marino, con una previsione delle rocce di scavo riferite al calcare dell'Antola (70%) e argille (30%). Già dai prossimi giorni sono previsti interventi di bonifica bellica a terra delle aree interessate dai lavori del tunnel, e di bonifica bellica subacquea delle calate portuali Concenter e Giaccone.



di Matteo Angeli Dopo aver ottenuto il temuto via libera da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto per la costruzione del tunnel subportuale è pronto per essere presentato alla città. Questo pomeriggio a Palazzo San Giorno, sede dell'Autorità di Sistema Portuale, cadranno i veli su quest'opera per la quale serviranno almeno sei anni e mezzo di lavori e ad, oggi, 800 milioni di euro. Costi destinati a salire nel tempo basti pensare che sono aumentati già di 45 milioni rispetto alla stima iniziale Sono tanti i punti interrogativi, le domande che è giusto farsi. Intanto quella relativa al traffico: ieri, come tutti i giorni o quasi, un'ora e mezza per raggiungere la zona degli imbarchi per i traghetti dal casello di Genova Ovest. Cosa succederà quanto ci saranno i cantieri nella zona di San Benigno? E poi ancora: di quanto aumenteranno i costi? E chi li pagherà? E poi ci sono gli interrogativi relativi al mondo portuale. In un'intervista rilasciata a Primocanale, il console della Culmv Antonio Benvenuti spiega le sue perplessità soprattutto per quanto riguarda l'operatività del porto durante i cantieri e il rischio di perdita di posti di lavoro. (LEGGI QUI) Ma sarà interessante capire anche il destino della Sopraelevata : verrà abbattuta subito senza verificare i nuovi flussi di traffico ? Ne resterà solo una parte? Verrà davvero fatto un referendum per conoscere il parere dei genovesi? (LEGGI QUI IL PROGETTO - Il tunnel a doppia canna lungo 3,4 chilometri collegherà lungomare Canepa e il casello di Genova Ovest con la Foce e l'area del nuovo Waterfront di Levante. A scavarlo una fresa TMB con diametro di 16 metri montata in un pozzo ottenuto attraverso la demolizione del magazzino Csm nel cuore del porto di Genova. Nel punto massimo il tracciato sarà 45 metri

Tunnel subportuale: 200 milioni li pagheranno gli italiani

di Maurizio Rossi È l'Ad di Autostrade, già nella società dei Benetton e Castellucci ai tempi del crollo del Morandi, ed anche teste da poco sentito nel processo per le 43 vittime del 14 agosto 2018, a parlare della partenza del "cantiere zero" del Tunnel subportuale, una delle opere "compensative" per il territorio su cui si aprono molti dubbi. A suo dire il tunnel sotto il porto di Genova dovrebbe inaugurarsi nel 2029 e subirà già ora "pronti via" 200 milioni di aumenti che ovviamente non rientreranno nell'impegno preso per fare il tunnel con gli enti locali come danni per il crollo del Morandi. Infatti l'impegno per Autostrade si ferma a 700 milioni previsti e dice Tommasi "passeremo a 900 milioni per l'aumento delle materie prime" ormai motivo semplice come giustificazione ma molto difficile da capire per i cittadini tanto più quando l'opera viene costruita "in House". Sono passati appena due anni dalla firma dell'accordo e già ci appioppiano un aumento del 30% sulle spalle di tutti perché sia chiaro, questi sovraccosti e tutti quelli che arriveranno in futuro, verranno coperti tramite aumenti dei pedaggi autostradali! A noi risulterebbe anche che l'aumento deriverebbe dal cambio di tracciato che complicherebbe notevolmente l'opera dovendo passare ora sotto la collina di Carignano dove ad oggi nessuno sa quali sorprese si troveranno. Ci consola che oggi il sindaco Bucci sembra essere entrato nella nostra linea (Leggi qui) e cioè che sia del tutto prematuro oggi parlare di abbattimento della sopraelevata ma semmai attendere l'apertura del tunnel se e quando ci si arriverà, e verificare per due tre anni come saranno ripartiti i flussi di traffico. Solo allora si potrà valutare nel concreto se sia ipotizzabile o meno l'abbattimento della sopraelevata totale o parziale e noi restiamo comunque contrari considerando vitale avere semmai una direttiva in più e non un tunnel sostitutivo con le mille incognite in caso di manutenzioni, incidenti, problematiche di viabilità. Toti dal canto suo lo dice chiaramente "da cittadino non vorrei venisse abbattuta". Questa accelerazione dell'apertura del cantiere zero, potrebbe essere propedeutica anche ad altri fini ivi compreso far vedere che Autostrade inizia a rispettare gli impegni presi (ricordiamo che la società è la stessa dei tempi del crollo E non c'entra che siano cambiati gli azionisti pagando peraltro miliardi ai Benetton). Va ricordato che il processo sta andando avanti ed anzi sta volgendo ad una fase molto delicata specie dopo le dichiarazioni esplosive di alcuni testi legati proprio ai Benetton e all'Ad da loro indicato Castellucci nonché dell'inchiesta di Report che ha diffuso alcune nuove intercettazioni. Di questo i vari soggetti direttamente coinvolti ed anche la società Autostrade ne hanno un'idea molto chiara e non bastano le mega campagne pubblicitarie in atto (ho chiarito personalmente a Tommasi ad di Autostrade che non accettiamo loro campagne e loro soldi) per coprire la immane tragedia avvenuta ormai quasi 5 anni fa ma che nei nostri occhi e nei nostri pensieri è sempre viva come quel



di Maurizio Rossi È l'Ad di Autostrade, già nella società dei Benetton e Castellucci ai tempi del crollo del Morandi, ed anche teste da poco sentito nel processo per le 43 vittime del 14 agosto 2018, a parlare della partenza del "cantiere zero" del Tunnel subportuale, una delle opere "compensative" per il territorio su cui si aprono molti dubbi. A suo dire il tunnel sotto il porto di Genova dovrebbe inaugurarsi nel 2029 e subirà già ora "pronti via" 200 milioni di aumenti che ovviamente non rientreranno nell'impegno preso per fare il tunnel con gli enti locali come danni per il crollo del Morandi. Infatti l'impegno per Autostrade si ferma a 700 milioni previsti e dice Tommasi "passeremo a 900 milioni per l'aumento delle materie prime" ormai motivo semplice come giustificazione ma molto difficile da capire per i cittadini tanto più quando l'opera viene costruita "in House". Sono passati appena due anni dalla firma dell'accordo e già ci appioppiano un aumento del 30% sulle spalle di tutti perché sia chiaro, questi sovraccosti e tutti quelli che arriveranno in futuro, verranno coperti tramite aumenti dei pedaggi autostradali! A noi risulterebbe anche che l'aumento deriverebbe dal cambio di tracciato che complicherebbe notevolmente l'opera dovendo passare ora sotto la collina di Carignano dove ad oggi nessuno sa quali sorprese si troveranno. Ci consola che oggi il sindaco Bucci sembra essere entrato nella nostra linea (Leggi qui) e cioè che sia del tutto prematuro oggi parlare di abbattimento della sopraelevata ma semmai attendere l'apertura del tunnel se e quando ci si arriverà, e verificare per due tre anni come saranno ripartiti i flussi di traffico. Solo allora si potrà valutare nel concreto se sia ipotizzabile o meno l'abbattimento della sopraelevata totale o parziale e noi restiamo comunque contrari considerando vitale avere semmai una direttiva in più e non un tunnel

giorno.

Ship Mag

Genova, Voltri

Tomasi(Api): "Il tunnel subportuale di Genova costerà 900 milioni e aprirà ad aprile 2029"

I costi dell'opera decisa come risarcimento al territorio dopo il crollo del ponte Morand, lievitano di 200 milioni a causa del rincaro delle materie prime Genova - "Apertura ad aprile 2029, con un costo di 900 milioni, 200 milioni in più dei 700 preventivati a causa dei rincari delle materie prime". Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, solleva il velo sul progetto del futuro tunnel subportuale di Genova: 200 milioni di extra costi, rispetto all'accordo siglato da Aspi come risarcimento con il territorio dopo il crollo del ponte Morandi, che saranno ripagati attraverso i pedaggi della rete, spalmati a livello nazionale. Nel pomeriggio è stato ufficializzato l'avvio dei lavori con il lotto zero, quello delle opere propedeutiche agli scavi veri e propri.

In particolare ieri è avvenuta la consegna dei verbali di avvio dei cantieri per le attività preliminari alla predisposizione delle aree. I lavori propedeutici saranno realizzati in house da Aspi. Il tunnel subportuale di Genova è un'opera che richiederà un impegno di oltre 5 anni di lavori. Con un tracciato lungo circa 3,5 km, si sviluppa da San Benigno, a ponente della città, fino alla Foce, a levante, passando al di sotto del bacino portuale. E' costituito da due gallerie principali

separate, una per ogni direzione di marcia, del diametro esterno di scavo di 16 metri, scorrerà sotto il livello del mare, a una profondità massima di -41 metri in area di bacino portuale, a circa -30 metri all'altezza di Carignano nel centro città. A Palazzo San Giorgio, sede dell'autorità portuale, erano presenti il presidente del porto **Paolo Emilio Signorini**, il sindaco Marco Bucci, il presidente della Regione Giovanni Toti, il viceministro del Mit Edoardo Rixi e rappresentanti della Renzo Piano Building Workshop. Prima della presentazione del progetto, le istituzioni hanno incontrato i dipendenti del centro logistico Csm, in sciopero perché l'opera porterebbe alla demolizione del loro magazzino nell'area di San Benigno, mettendo a rischio i loro posti di lavoro.



I costi dell'opera decisa come risarcimento al territorio dopo il crollo del ponte Morand, lievitano di 200 milioni a causa del rincaro delle materie prime Genova = "Apertura ad aprile 2029, con un costo di 900 milioni, 200 milioni in più dei 700 preventivati a causa dei rincari delle materie prime". Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, solleva il velo sul progetto del futuro tunnel subportuale di Genova: 200 milioni di extra costi, rispetto all'accordo siglato da Aspi come risarcimento con il territorio dopo il crollo del ponte Morandi, che saranno ripagati attraverso i pedaggi della rete, spalmati a livello nazionale. Nel pomeriggio è stato ufficializzato l'avvio dei lavori con il lotto zero, quello delle opere propedeutiche agli scavi veri e propri. In particolare ieri è avvenuta la consegna dei verbali di avvio dei cantieri per le attività preliminari alla predisposizione delle aree. I lavori propedeutici saranno realizzati in house da Aspi. Il tunnel subportuale di Genova è un'opera che richiederà un impegno di oltre 5 anni di lavori. Con un tracciato lungo circa 3,5 km, si sviluppa da San Benigno, a ponente della città, fino alla Foce, a levante, passando al di sotto del bacino portuale. E' costituito da due gallerie principali separate, una per ogni direzione di marcia, del diametro esterno di scavo di 16 metri, scorrerà sotto il livello del mare, a una profondità massima di -41 metri in area di bacino portuale, a circa -30 metri all'altezza di Carignano nel centro città. A Palazzo San Giorgio, sede dell'autorità portuale, erano presenti il presidente del porto Paolo Emilio Signorini, il sindaco Marco Bucci, il presidente della Regione Giovanni Toti, il viceministro del Mit Edoardo Rixi e rappresentanti della Renzo Piano Building Workshop. Prima della presentazione del progetto, le istituzioni hanno incontrato i dipendenti del centro logistico Csm, in sciopero perché l'opera porterebbe alla demolizione del loro magazzino nell'area di San Benigno, mettendo a rischio i loro posti di lavoro.

Laghezza nuovo presidente degli Spedizionieri spezzini

Eletto anche il nuovo consiglio direttivo di cui fa parte il past president Andrea Fontana Alessandro Laghezza , è stato eletto presidente dell'Associazione degli Spedizionieri del porto della Spezia. Le elezioni si sono svolte nella sede di Confindustria La Spezia e il presidente Laghezza, dopo aver ringraziato tutti per la fiducia accordata, ha affermato: «Sono onorato e felice per l'elezione avvenuta, una carica importante che ricopro per la seconda volta a distanza di alcuni anni. Il mio impegno sarà di portare al centro del dibattito nazionale il futuro del Porto di La Spezia e delle sue aree retroportuali, in un momento in cui le sfide derivanti dalla competizione nazionale ed internazionale sono particolarmente impegnative» Laghezza ha inoltre ringraziato Andrea Fontana, a cui succede, «per l'ottimo lavoro svolto in questi anni e ha espresso l'auspicio di poter contare sulla collaborazione di tutto il direttivo». Contestualmente all'elezione del presidente dell'Associazione degli Spedizionieri del Porto della Spezia è stato eletto consiglio direttivo, composto da Andrea Fontana , che rappresenta il Porto della Spezia nel direttivo nazionale di Fedespediti, Sergio Pandolfi Paolo Stanzione, Piero Fiaccadori, Alessandro Rossi, Emilio Simonini . Revisori dei conti Massimo Frolla, Bruno Pisano, Giorgia Bucchioni, proboviro Alessandro Biffignandi.



Citta della Spezia

La Spezia

Muscoli e muscolai in posa per il contest fotografico: la vittoria va agli scatti degli spezzini Marco Barbera e Felice Minosa

A partire da sabato 1 luglio fino al 3 settembre, lungo la Passeggiata Morin si potrà visitare la mostra del quinto "Premio fotografico nazionale mitilicoltori della Spezia". Saranno esposte sedici bellissime fotografie di grandi dimensioni, mentre altre venti più piccole saranno esposte presso lo stand dei mitilicoltori. " Il buon giorno si vede dal mattino " dello spezzino Marco Barbera è lo scatto che ha vinto la quinta edizione del Premio fotografico nazionale mitilicoltori della Spezia. Il contest, ideato dalla Cooperativi mitilicoltori spezzini con il patrocinio della Regione Liguria, del Comune della Spezia, il contributo dell'**Autorità di sistema portuale** Mar Ligure Orientale e la collaborazione del Consorzio produttori spezzini. Il premio still life se lo è aggiudicato Felice Minosa , un altro click spezzino, con la foto " Il cuore d'oro ". La giuria, composta da Alberto Andreani (fotografo ufficiale Spezia Calcio), Marco Aliotta (presidente dell'Associazione Fotografica Liberi di Vedere), Claudio Barontini (fotoreporter e ritrattista di celebrities), Monica Fiorini (settore Comunicazione, promozione, marketing e Urp), Pierluigi Peracchini (sindaco della Spezia), Federico Pinza (direttore della Cooperativa mitilicoltori della Spezia), Alma Schianchi (fotografa delegata provinciale Fiaf), Mario Sommariva (presidente **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale), Paolo Varrella (presidente Cooperativa mitilicoltori associati) ha scelto questi scatti come i migliori rappresentanti del tema del concorso: "Ritratto mitilicoltori/pescatori" e per il tema still life: "Il muscolo". La mostra sarà ufficialmente aperta, senza cerimonia, il 1° luglio. Da non perdere invece l'appuntamento di venerdì 7 luglio alle 17 presso il terminal 1° di Piazza Fiorillo alla Spezia dove si svolgerà alla presenza delle **autorità** la premiazione di tutti i fotografi in mostra. Il primo classificato, Premio mitilicoltori, riceverà oltre a una targa ricordo un assegno circolare di 1.000 mille. Al vincitore dello still life andrà invece un assegno di 500 euro. I quattordici fotografi in mostra, considerati tutti secondi ex aequo, riceveranno una medaglia ricordo. Ai venti fotografi della mostra extra sarà consegnato un attestato di partecipazione. Gli autori delle fotografie in mostra MARCO BARBERA (La Spezia) FELICE MINOSA (La Spezia) FEDERICA MARCHESI (La Spezia) ROSSELLA PRIORI (La Spezia) PIERO PITIGLIANO (Livorno) NADIA RAGGI (La Spezia) MAURO BARALDI (La Spezia) MARTA BIUSO (Roma - Ostia Lido) PAOLA LENZI (La Spezia) GIANCARLO FABRETTI (Massa) FRANCESCO CAGNAZZO (Villafranca di Verona) ALESSANDRO CIALDINI (La Spezia) LUCA RUFFOLI (Piombino LI) MARCO BARALDI (La Spezia) VERA L. COVOLAN (Pisa) (Massa) Altre 20 fotografie sono state segnalate dalla giuria per essere esposte, sempre in Passeggiata Morin, nello stand 4x4. I VENTI FOTOGRAFI SEGNALATI PER LA MOSTRA NELLO STAND 4x4: Daniela Trifoglio (Castelnuovo Magra) - Matteo Bertetto



Citta della Spezia
Muscoli e muscolai in posa per il contest fotografico: la vittoria va agli scatti degli spezzini Marco Barbera e Felice Minosa
06/29/2023 10:14 Comunicato Stampa
A partire da sabato 1 luglio fino al 3 settembre, lungo la Passeggiata Morin si potrà visitare la mostra del quinto "Premio fotografico nazionale mitilicoltori della Spezia". Saranno esposte sedici bellissime fotografie di grandi dimensioni, mentre altre venti più piccole saranno esposte presso lo stand dei mitilicoltori. " Il buon giorno si vede dal mattino " dello spezzino Marco Barbera è lo scatto che ha vinto la quinta edizione del Premio fotografico nazionale mitilicoltori della Spezia. Il contest, ideato dalla Cooperativi mitilicoltori spezzini con il patrocinio della Regione Liguria, del Comune della Spezia, il contributo dell'**Autorità di sistema portuale** Mar Ligure Orientale e la collaborazione del Consorzio produttori spezzini. Il premio still life se lo è aggiudicato Felice Minosa , un altro click spezzino, con la foto " Il cuore d'oro ". La giuria, composta da Alberto Andreani (fotografo ufficiale Spezia Calcio), Marco Aliotta (presidente dell'Associazione Fotografica Liberi di Vedere), Claudio Barontini (fotoreporter e ritrattista di celebrities), Monica Fiorini (settore Comunicazione, promozione, marketing e Urp), Pierluigi Peracchini (sindaco della Spezia), Federico Pinza (direttore della Cooperativa mitilicoltori della Spezia), Alma Schianchi (fotografa delegata provinciale Fiaf), Mario Sommariva (presidente **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale), Paolo Varrella (presidente Cooperativa mitilicoltori associati) ha scelto questi scatti come i migliori rappresentanti del tema del concorso: "Ritratto mitilicoltori/pescatori" e per il tema still life: "Il muscolo". La mostra sarà ufficialmente aperta, senza cerimonia, il 1° luglio. Da non perdere invece l'appuntamento di venerdì 7 luglio alle 17 presso il terminal 1° di Piazza Fiorillo alla Spezia dove si svolgerà alla presenza delle **autorità** la premiazione di tutti i fotografi in mostra. Il primo classificato, Premio mitilicoltori, riceverà oltre a una targa ricordo un assegno circolare di 1.000 mille. Al vincitore dello still life andrà invece un assegno di 500 euro. I quattordici fotografi in mostra, considerati tutti secondi ex aequo, riceveranno una medaglia ricordo. Ai venti fotografi della mostra extra sarà consegnato un attestato di partecipazione. Gli autori delle fotografie in mostra MARCO BARBERA (La Spezia) FELICE MINOSA (La Spezia) FEDERICA MARCHESI (La Spezia) ROSSELLA PRIORI (La Spezia) PIERO PITIGLIANO (Livorno) NADIA RAGGI (La Spezia) MAURO BARALDI (La Spezia) MARTA BIUSO (Roma - Ostia Lido) PAOLA LENZI (La Spezia) GIANCARLO FABRETTI (Massa) FRANCESCO CAGNAZZO (Villafranca di Verona) ALESSANDRO CIALDINI (La Spezia) LUCA RUFFOLI (Piombino LI) MARCO BARALDI (La Spezia) VERA L. COVOLAN (Pisa) (Massa) Altre 20 fotografie sono state segnalate dalla giuria per essere esposte, sempre in Passeggiata Morin, nello stand 4x4. I VENTI FOTOGRAFI SEGNALATI PER LA MOSTRA NELLO STAND 4x4: Daniela Trifoglio (Castelnuovo Magra) - Matteo Bertetto

Citta della Spezia

La Spezia

(Bolano SP) - Gabriella Alibani (La Spezia) - Tamara Bianchi (Marina di Massa) - Chiara Vallarino (Savona) - Cristina Mariotti (La Spezia) - Giovanni Moglia (Cremona) - Franco Pasquinelli (Lerici) - Adriana Monti (La Spezia) - Marina Busoni (La Spezia) - Adriano Boscato (Pove del Grappa) - Claudio Baroncini (Rovigo)- Valentina Tazzini (La Spezia) - Maurizio Tromboni (Carrara) - Gregorio Tommaseo (La Spezia) - Gian Marco Benedetto (La Spezia) - Angelo Bertolucci (Viareggio) - Niccolò Sobrito (Gessate) - Daniele Raccis (Verucchio) - Agnese Arcangeli (Porto Potenza Picena) - Per l'occasione sarà stampato un catalogo con tutte le foto e i nomi dei 36 autori in mostra. Presto informazioni dettagliate. Più informazioni.

Citta della Spezia

La Spezia

Laghezza alla guida degli spedizionieri, Azione: "Con lui il nostro porto sarà presente come merita nel dibattito nazionale"

Dalla dirigenza spezzina di Azione un in bocca al lupo ad Alessandro Laghezza, eletto presidente dell'Associazione Spedizionieri del **porto** della Spezia. "In questi anni ha contribuito a portare il nome degli spedizionieri spezzini ai massimi livelli, siamo certi che con lui il nostro **porto** sarà presente come merita nel dibattito nazionale. Ricordiamo anche il nuovo incarico di Giorgia Bucchioni come presidente degli Agenti marittimi", dichiara in una nota Laura Porcile, segretario provinciale di Azione.

Citta della Spezia

Laghezza alla guida degli spedizionieri, Azione: "Con lui il nostro porto sarà presente come merita nel dibattito nazionale"



06/29/2023 17:09 Comunicato Stampa

Dalla dirigenza spezzina di Azione un in bocca al lupo ad Alessandro Laghezza, eletto presidente dell'Associazione Spedizionieri del porto della Spezia. "In questi anni ha contribuito a portare il nome degli spedizionieri spezzini ai massimi livelli, siamo certi che con lui il nostro porto sarà presente come merita nel dibattito nazionale. Ricordiamo anche il nuovo incarico di Giorgia Bucchioni come presidente degli Agenti marittimi", dichiara in una nota Laura Porcile, segretario provinciale di Azione.

Associazione degli Spedizionieri del porto della Spezia

LA SPEZIA L'Associazione degli Spedizionieri del porto della Spezia ha un nuovo presidente: Alessandro Laghezza. Insieme al nuovo presidente, eletto nella sede di Confindustria, sono stati scelti anche i membri del Consiglio direttivo: Andrea Fontana, past president, che rappresenta il porto della Spezia nel direttivo nazionale di Fedespediti, Sergio Pandolfi, Paolo Stanzione, Piero Fiaccadori, Alessandro Rossi, Emilio Simonini. Revisori dei conti: Massimo Frolla, Bruno Pisano, Giorgia Bucchiani, Probitiro Alessandro Biffignandi. Sono lieto -ha detto Laghezza- di essere stato rieletto presidente dell'Associazione Spedizionieri del porto della Spezia e ringrazio tutti per la fiducia accordata. Il mio impegno sarà di portare al centro del dibattito nazionale il futuro del nostro porto e delle aree retroportuali, in un momento in cui le sfide derivanti dalla competizione nazionale e internazionale sono particolarmente impegnative. Ringrazio Andrea Fontana per l'ottimo lavoro svolto in questi anni e conto nella collaborazione di tutto il Direttivo'. L'Associazione ha sede alla Spezia ed è integrata nell'organizzazione di Confindustria, dove storicamente hanno casa tutte le associazioni del mondo portuale della Spezia, la Sezione Logistica, i Terminalisti, gli Agenti Marittimi e l'organizzazione degli spedizionieri doganalisti Aspedo. Aderisce inoltre alle federazioni nazionali Fedespediti che a sua volta aderisce a Confetra. Oltre alle funzioni di rappresentanza, l'Associazione degli Spedizionieri svolge un ruolo di primaria importanza a sostegno della categoria valorizzando e tutelando gli associati.



Settesere

Ravenna

Ravenna, un hub sempre più green, con un impianto fotovoltaico da 20 MVh

Si è concluso il progetto Susport (SuSustainable Port's), cofinanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg Italia-Croazia CBC, cui l'Autorità Portuale di Ravenna ha partecipato, che aveva l'obiettivo di realizzare studi ed azioni pilota per incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale all'interno dei porti partner del Progetto. L'Autorità Portuale di Ravenna ha potuto così realizzare studi per diminuire l'impatto energetico ed ambientale delle attività portuali con l'acquisto di due vetture "green" e la costruzione di pensiline con pannelli fotovoltaici nel parcheggio della propria sede. L'installazione delle pensiline con pannelli fotovoltaici nel parcheggio della sede l'ha resa autonoma dal punto di vista del fabbisogno energetico ma consentirà anche di produrre l'energia elettrica necessaria per alimentare, tramite le colonnine predisposte, le nuove vetture "pulite". Il costo del progetto, finanziato al 100%, è di 572.000 euro. A questo si aggiunge la candidatura del porto bizantino alla «Mission Restore our Ocean and Waters», legata specificatamente alla realizzazione di una stazione di Cold Ironing - elettrificazione delle banchine - al Terminal Crociere di Porto Corsini.

L'impianto di cold ironing al Terminal Crociere del porto di Ravenna permetterà di azzerare l'inquinamento acustico in tutta l'area circostante il terminal e ridurre le emissioni di CO₂, sfruttando l'energia elettrica immessa in rete dall'impianto fotovoltaico che l'Autorità Portuale si appresta a realizzare. Dopo la recente aggiudicazione al raggruppamento di Imprese con Capogruppo Gemmo S.p.A. e mandanti Abb S.p.A. e Consorzio Integra del contratto per la realizzazione di tale impianto, arriva un riconoscimento europeo del valore ambientale di questa opera. Le attività previste nel contratto, per un importo contrattuale di oltre 30 milioni di euro, saranno finanziate utilizzando fondi del Pnrr. I tempi preventivati sono di 6 mesi per la progettazione, mentre per la realizzazione dell'impianto sono stimati 18 mesi. Il Terminal Crociere situato a Porto Corsini - che già nel 2022 ha accolto 200.000 passeggeri e che, raggiungerà i 300.000 nel corso di questo anno - è in grado di ospitare le navi da crociera più grandi oggi in circolazione. Attualmente tutte le navi da crociera producono l'energia elettrica per i fabbisogni di bordo (aria condizionata, illuminazione, frigoriferi, ascensori, cucine ecc.) con gruppi elettrogeni alimentati dal motore della nave stessa, anche quando questa è ormeggiata in porto. L'impianto di elettrificazione delle banchine al Terminal Crociere del porto di Ravenna permetterà, oltre al collegamento alla rete elettrica nazionale, anche quello ad un impianto fotovoltaico da 20 megawatt che l'Autorità Portuale è in procinto di realizzare, destinato a produrre energia verde al servizio del terminal crociere e di altri operatori portuali. Il presidente dell'Autorità Portuale, **Daniele Rossi**, ha dichiarato: «E' un progetto innovativo che si realizzerà per la prima volta in Italia. Siamo gli unici



Si è concluso il progetto Susport (SuSustainable Port's), cofinanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg Italia-Croazia CBC, cui l'Autorità Portuale di Ravenna ha partecipato, che aveva l'obiettivo di realizzare studi ed azioni pilota per incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale all'interno dei porti partner del Progetto. L'Autorità Portuale di Ravenna ha potuto così realizzare studi per diminuire l'impatto energetico ed ambientale delle attività portuali con l'acquisto di due vetture "green" e la costruzione di pensiline con pannelli fotovoltaici nel parcheggio della propria sede. L'installazione delle pensiline con pannelli fotovoltaici nel parcheggio della sede l'ha resa autonoma dal punto di vista del fabbisogno energetico ma consentirà anche di produrre l'energia elettrica necessaria per alimentare, tramite le colonnine predisposte, le nuove vetture "pulite". Il costo del progetto, finanziato al 100%, è di 572.000 euro. A questo si aggiunge la candidatura del porto bizantino alla «Mission Restore our Ocean and Waters», legata specificatamente alla realizzazione di una stazione di Cold Ironing - elettrificazione delle banchine - al Terminal Crociere di Porto Corsini. L'impianto di cold ironing al Terminal Crociere del porto di Ravenna permetterà di azzerare l'inquinamento acustico in tutta l'area circostante il terminal e ridurre le emissioni di CO₂, sfruttando l'energia elettrica immessa in rete dall'impianto fotovoltaico che l'Autorità Portuale si appresta a realizzare. Dopo la recente aggiudicazione al raggruppamento di Imprese con Capogruppo Gemmo S.p.A. e mandanti Abb S.p.A. e Consorzio Integra del contratto per la realizzazione di tale impianto, arriva un riconoscimento europeo del valore ambientale di questa opera. Le attività previste

Settesere

Ravenna

ad avere in corso una progettazione che preveda una alimentazione green per le navi grazie ad energia elettrica prodotta da fotovoltaico».

SetteSere Qui

Ravenna

Arriva la dorsale ferroviaria in destra Candiano

E' di questi giorni l'approvazione da parte dell'Autorità Portuale di **Ravenna** del servizio relativo al completamento della progettazione definitiva ed alla redazione di quella esecutiva per il "Prolungamento della dorsale ferroviaria in destra canale Candiano". In previsione, infatti, dell'imminente sviluppo delle attività portuali legato alla realizzazione del progetto dell'Hub Portuale di **Ravenna**, in particolare la realizzazione del nuovo Terminal Container sulla sponda destra del canale Candiano, si rende necessario prolungare il binario ferroviario esistente per circa 950 metri, ed adeguare il sistema viario ad esso adiacente. La Società VIAIngegneriaSrl, incaricata da RFI, ha predisposto il progetto definitivo ed ora l'Autorità Portuale ha bandito una gara - appalto per il suo completamento introducendo alcune attività propedeutiche/integrative specifiche (indagini geologiche/ geotecniche/ambientali). Terminata questa fase, sarà sviluppata la progettazione esecutiva. L'importo complessivo di questa gara per la progettazione è di circa 370 mila euro, interamente finanziati da Fondi Europei.

La successiva gara d'appalto e l'avvio dei lavori di realizzazione della ferrovia sono previsti nel secondo semestre del 2024. Questo intervento rappresenta un ulteriore tassello nel quadro della realizzazione del grande Terminal Container nel **porto** di **Ravenna**, in Penisola Trattaroli, del quale nel secondo semestre del 2024 sarà completata anche la costruzione della nuova banchina, di oltre un chilometro di lunghezza.

The collage features several elements: a 'Speciale PORTO' header with the sub-header 'Focus Lavori e Crociere'; a main headline in quotes: «Scali merci più tecnologici, sottopasso Molinetto indietro»; a photograph showing a large port terminal with multiple berths and cranes; a logo for 'GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI RAVENNA' with contact information; and several columns of small text, likely excerpts from news articles, discussing port infrastructure and operations.

SetteSere Qui

Ravenna

Un hub sempre più green, impianto fotovoltaico da 20 MVh

Si è concluso il progetto Susport (SuSustainable Port's), cofinanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg Italia-Croazia CBC, cui l'Autorità Portuale di **Ravenna** ha partecipato, che aveva l'obiettivo di realizzare studi ed azioni pilota per incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale all'interno dei porti partner del Progetto. L'Autorità Portuale di **Ravenna** ha potuto così realizzare studi per diminuire l'impatto energetico ed ambientale delle attività portuali con l'acquisto di due vetture green e la costruzione di pensiline con pannelli fotovoltaici nel parcheggio della propria sede. L'installazione delle pensiline con pannelli fotovoltaici nel parcheggio della sede l'ha resa autonoma dal punto di vista del fabbisogno energetico ma consentirà anche di produrre l'energia elettrica necessaria per alimentare, tramite le colonnine predisposte, le nuove vetture pulite. Il costo del progetto, finanziato al 100%, è di 572.000 euro. A questo si aggiunge la candidatura del **porto bizantino** alla «Mission Restore our Ocean and Waters», legata specificatamente alla realizzazione di una stazione di Cold Ironing - elettrificazione delle banchine - al Terminal Crociere di **Porto Corsini**. L'impianto di cold ironing al Terminal Crociere del **porto di Ravenna** permetterà di azzerare l'inquinamento acustico in tutta l'area circostante il terminal e ridurre le emissioni di CO2, sfruttando l'energia elettrica immessa in rete dall'impianto fotovoltaico che l'Autorità Portuale si appresta a realizzare.

Dopo la recente aggiudicazione al raggruppamento di Imprese con Capogruppo Gemmo S.p.A. e mandanti Abb S.p.A. e Consorzio Integra del contratto per la realizzazione di tale impianto, arriva un riconoscimento europeo del valore ambientale di questa opera.

Le attività previste nel contratto, per un importo contrattuale di oltre 30 milioni di euro, saranno finanziate utilizzando fondi del Pnrr.

I tempi preventivati sono di 6 mesi per la progettazione, mentre per la realizzazione dell'impianto sono stimati 18 mesi.

Il Terminal Crociere situato a **Porto Corsini** - che già nel 2022 ha accolto 200.000 passeggeri e che, raggiungerà i 300.000 nel corso di questo anno - è in grado di ospitare le navi da crociera più grandi oggi in circolazione.

Attualmente tutte le navi da crociera producono l'energia elettrica per i fabbisogni di bordo (aria condizionata, illuminazione, frigoriferi, ascensori, cucine ecc.) con gruppi elettrogeni alimentati dal motore della nave stessa, anche quando questa è ormeggiata in **porto**.

L'impianto di elettrificazione delle banchine al Terminal Crociere del **porto di Ravenna**



SetteSere Qui

Ravenna

permetterà, oltre al collegamento alla rete elettrica nazionale, anche quello ad un impianto fotovoltaico da 20 megawatt che l'Autorità Portuale è in procinto di realizzare, destinato a produrre energia verde al servizio del terminal crociere e di altri operatori portuali.

Il presidente dell'Autorità Portuale, Daniele Rossi, ha dichiarato: «E' un progetto innovativo che si realizzerà per la prima volta in Italia. Siamo gli unici ad avere in corso una progettazione che preveda una alimentazione green per le navi grazie ad energia elettrica prodotta da fotovoltaico».

Agenparl

Piombino, Isola d' Elba

Comunicato stampa esercitazione Golar Tundra

(AGENPARL) - gio 29 giugno 2023 Ufficio Circondariale Marittimo di **Piombino** Oggetto: ESERCITAZIONE ANTINCENDIO A BORDO DELLA GOLAR TUNDR- GUARDIA COSTIERA DI **PIOMBINO** Nella giornata odierna nel **porto** di **Piombino** è stata effettuata la periodica esercitazione antincendio portuale, per la prima volta con il diretto coinvolgimento della rigassificatrice Golar Tundra. Dietro coordinamento dei militari del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera, è stato simulato un principio di incendio a bordo, con infortunio di uno dei membri dell'equipaggio. Con adeguata prontezza operativa, l'equipaggio ha attivato la propria squadra antincendio di bordo ed ha avvisato la Sala Operativa della Guardia Costiera di **Piombino** che, tramite numero unico 112, ha richiesto l'intervento dei Vigili del Fuoco e della Croce Rossa, oltre all'allertamento delle Forze dell'Ordine. Contestualmente è stata disposta l'attivazione dei Servizi Tecnico Nautici (piloti, rimorchiatori portuali ed ormeggiatori), è stato allertato il sistema portuale ed è stata richiesta l'evacuazione della banchina Est. Con il supporto della motovedetta CP 2108, impiegata per verificare le condizioni dello specchio acqueo e l'eventuale presenza di natanti o ingombri, sono stati testati con ottima risposta gli impianti di bordo e di banchina, oltre alle dotazioni antincendio dei due rimorchiatori portuali impiegati H24. A corredo, è stato simulato anche un infortunio ad un marittimo della M/N Golar Tundra, con verifica delle procedure di sbarco; le prove sono state effettuate sia lato mare, con impiego della gru di bordo, di uno dei rimorchiatori e della Motovedetta della Guardia Costiera CP 2108, con trasferimento al Molo Magona ed affidamento alle cure del personale medico della Croce Rossa, che lato terra, con impiego di apposita barella spinale, del personale e della autoscala dei Vigili del Fuoco. L'esercitazione, in definitiva, è risultata un'ottima occasione per verificare il funzionamento del sistema antincendio portuale - composto da dotazioni di bordo, impianti di banchina, risorse portuali e mezzi degli Enti preposti - e per testare tempi e mezzi di comunicazione tra i principali attori coinvolti in questa tipologia di emergenza.



(AGENPARL) - gio 29 giugno 2023 Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino. Oggetto: ESERCITAZIONE ANTINCENDIO A BORDO DELLA GOLAR TUNDR- GUARDIA COSTIERA DI PIOMBINO Nella giornata odierna nel porto di Piombino è stata effettuata la periodica esercitazione antincendio portuale, per la prima volta con il diretto coinvolgimento della rigassificatrice Golar Tundra. Dietro coordinamento dei militari del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, è stato simulato un principio di incendio a bordo, con infortunio di uno dei membri dell'equipaggio. Con adeguata prontezza operativa, l'equipaggio ha attivato la propria squadra antincendio di bordo ed ha avvisato la Sala Operativa della Guardia Costiera di Piombino che, tramite numero unico 112, ha richiesto l'intervento dei Vigili del Fuoco e della Croce Rossa, oltre all'allertamento delle Forze dell'Ordine. Contestualmente è stata disposta l'attivazione dei Servizi Tecnico Nautici (piloti, rimorchiatori portuali ed ormeggiatori), è stato allertato il sistema portuale ed è stata richiesta l'evacuazione della banchina Est. Con il supporto della motovedetta CP 2108, impiegata per verificare le condizioni dello specchio acqueo e l'eventuale presenza di natanti o ingombri, sono stati testati con ottima risposta gli impianti di bordo e di banchina, oltre alle dotazioni antincendio dei due rimorchiatori portuali impiegati H24. A corredo, è stato simulato anche un infortunio ad un marittimo della M/N Golar Tundra, con verifica delle procedure di sbarco; le prove sono state effettuate sia lato mare, con impiego della gru di bordo, di uno dei rimorchiatori e della Motovedetta della Guardia Costiera CP 2108, con trasferimento al Molo Magona ed affidamento alle cure del personale medico della Croce Rossa, che lato terra, con impiego di apposita barella spinale, del personale e della

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ultimo miglio, l'ex assessore Ida Simonella: «Uscita dal Porto ok, ma il Lungomare Nord?»

ANCONA- «Uscita dal **Porto** ok, ma il Lungomare Nord?». La consigliera comunale di **Ancona Futura**, Ida Simonella, nonché ex assessore al **Porto**, interviene riguardo la pubblicazione di Anas in Gazzetta Ufficiale del bando di gara d'appalto, del valore di 148 milioni di euro, per la realizzazione del nuovo collegamento tra la SS16 e il **porto** di **Ancona**. «Il progetto nasce nell'ambito di un'intesa tra Anas, RFI, Comune di **Ancona**, Regione Marche e Adsp firmata nel 2017, alla presenza dell'allora Ministro Delrio e spinta dalla nostra giunta-commenta la Simonella-. Da lì partirono le progettazioni preliminari e soprattutto la ricerca delle risorse economiche che il ministero riuscì ad inserire a bilancio nel corso di un paio di anni». La capogruppo di **Ancona Futura** spiega che quello andata in appalto «non è il piano A, ma una soluzione che rende possibile realizzare la strada senza realizzare il Lungomare Nord, progetto questo in cui capofila sono le Ferrovie. Sulla Flaminia la viabilità rimane quella attuale, quindi sulla stessa strada convivono i traffici intensi del **porto** e gli altri. Solo nei pressi di Bartoletti si sale, attraverso una rampa dietro l'ospedale e ci si ricollega alla nuova SS16». Il progetto A, ricorda la Simonella, «prevedeva il raddoppio della Flaminia e in pratica la separazione dei flussi veicolari tra quelli principalmente portuali/mezzi pesanti e non. Fin dal bypass della Palombella. Ma questo lo puoi fare se e solo se realizzi l'intera operazione Lungomare Nord, che invece resta in fase di Valutazione Impatto Ambientale. La Regione Marche, che si intesta la spinta su questo progetto, mai cita il progetto Lungomare Nord».



Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Uscita Nord Porto di Ancona: Il commento del Presidente Acquaroli "Un'opera fondamentale per lo sviluppo del Porto"

navigazione: Home > Cronaca > Uscita Nord **Porto** di **Ancona**: Il commento del Presidente Acquaroli "Un'opera fondamentale per lo sviluppo del **Porto**"

Ultimo Miglio. Al via la gara europea: Presidente Francesco Acquaroli: "Un'opera fondamentale per lo sviluppo del **Porto**, di **Ancona** e delle Marche". Assessore Francesco Baldelli: "Finalmente riconnettiamo **Ancona** con le Marche, collegando direttamente il **porto** con la strada statale 16. In 30 mesi messo a terra mezzo miliardo di Euro per due infrastrutture strategiche" È stata pubblicata la gara europea relativa all'Ultimo Miglio, il collegamento stradale tra **Porto** di **Ancona** e la Strada Statale 16 'Adriatica': un'opera fondamentale per lo sviluppo, non solo del capoluogo regionale, ma delle Marche e del Centro Italia. L'opera è stata inserita nell'agosto del 2021 nel novero delle strutture commissariali su richiesta dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione, portando così a quattro le strutture presenti nelle Marche, dopo la Fano-Grosseto, la ferrovia Orte Falconara e la Salaria, che possono procedere in maniera spedita grazie all'iter procedurale previsto dalla normativa in questione. "L'Ultimo Miglio, il collegamento diretto tra il **Porto** di **Ancona** e la Strada Statale 16 e di conseguenza con le principali infrastrutture regionali - afferma il presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli - è un'opera fondamentale per lo sviluppo del **Porto**, di **Ancona** e delle Marche e potrà contribuire notevolmente a valorizzare ulteriormente il Polo Intermodale. Questa opera è attesa da decenni e finalmente, con la pubblicazione della gara europea, si mette un ulteriore tassello concreto per la sua realizzazione. Voglio esprimere soddisfazione per la speditezza con la quale stanno andando avanti le procedure per la realizzazione di un'opera che ricordo vale 150 milioni di euro". Secondo l'assessore alle Infrastrutture Francesco Baldelli, si compie "un altro passo fondamentale per riconnettere il capoluogo regionale con le Marche e le principali arterie stradali italiane. È iniziato il conto alla rovescia per rompere l'isolamento della nostra porta sul mondo. Il segreto del successo è uno solo: il gioco di squadra della Giunta Acquaroli con Ministero, Anas e Commissario Ing. Paolo Testaguzza". L'Ultimo Miglio, atteso da oltre 40 anni, prevede un collegamento di 3,3 km del valore di 150 milioni di euro, che contribuirà a raggiungere tre obiettivi strategici: interconnettere il **Porto** di **Ancona** con l'Autostrada A 14 e le principali direttrici stradali nazionali ed europee; valorizzare il triangolo logistico delle Marche costituito dalle tre infrastrutture **Porto**-Interporto-Aeroporto; alleggerire, infine, il traffico pesante che transita sulla Statale e interseca alcuni quartieri della città di **Ancona**. La pubblicazione della gara fa seguito alla recente firma del Decreto dei Ministeri dell'Ambiente e della Cultura, che



navigazione: Home > Cronaca > Uscita Nord Porto di Ancona: Il commento del Presidente Acquaroli "Un'opera fondamentale per lo sviluppo del Porto" Ultimo Miglio. Al via la gara europea: Presidente Francesco Acquaroli: "Un'opera fondamentale per lo sviluppo del Porto, di Ancona e delle Marche". Assessore Francesco Baldelli: "Finalmente riconnettiamo Ancona con le Marche, collegando direttamente il porto con la strada statale 16. In 30 mesi messo a terra mezzo miliardo di Euro per due infrastrutture strategiche" È stata pubblicata la gara europea relativa all'Ultimo Miglio, il collegamento stradale tra Porto di Ancona e la Strada Statale 16 'Adriatica': un'opera fondamentale per lo sviluppo, non solo del capoluogo regionale, ma delle Marche e del Centro Italia. L'opera è stata inserita nell'agosto del 2021 nel novero delle strutture commissariali su richiesta dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione, portando così a quattro le strutture presenti nelle Marche, dopo la Fano-Grosseto, la ferrovia Orte Falconara e la Salaria, che possono procedere in maniera spedita grazie all'iter procedurale previsto dalla normativa in questione. "L'Ultimo Miglio, il collegamento diretto tra il Porto di Ancona e la Strada Statale 16 e di conseguenza con le principali infrastrutture regionali - afferma il presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli - è un'opera fondamentale per lo sviluppo del Porto, di Ancona e delle Marche e potrà contribuire notevolmente a valorizzare ulteriormente il Polo Intermodale. Questa opera è attesa da decenni e finalmente, con la pubblicazione della gara europea, si mette un ulteriore tassello concreto per la sua realizzazione. Voglio esprimere soddisfazione per la speditezza con la quale stanno andando avanti le procedure per la realizzazione di un'opera che ricordo vale 150 milioni di euro". Secondo l'assessore alle Infrastrutture Francesco Baldelli, si compie "un altro passo fondamentale per riconnettere il capoluogo regionale con le Marche e le

Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ha dato il via definitivo al progetto e alla successiva approvazione, da parte della Giunta regionale, dell'Intesa tra Regione e Anas, e infine alla firma del Presidente Acquaroli. Conclude l'assessore Francesco Baldelli. "Se ai 150 milioni di euro per l'Ultimo Miglio aggiungiamo i 350 della bretella della Strada statale 16 attivati con la consegna dei lavori nel febbraio 2022, arriviamo alla quota eccezionale di mezzo miliardo di euro destinato ad uno degli snodi infrastrutturali più importanti, non solo per **Ancona**, ma per le Marche. Siamo sempre più impegnati a perseguire un modello di sviluppo all'insegna della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, creando opportunità concrete per combattere le disuguaglianze. Avanti con pragmatismo e determinazione per riconnettere le Marche alle reti di comunicazione infrastrutturali italiane ed europee". Puoi commentare l'articolo su Vivere **Ancona**.

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ADSP MAC: COMITATO DI GESTIONE ADOTTA IL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

Inizia ora il percorso di approvazione del Dpss, che prevede il passaggio in Conferenza dei servizi, per il parere dei Comuni interessati, l'intesa con le Regioni Marche e Abruzzo, l'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il presidente Garofalo, con il Dpss lavoriamo allo sviluppo prossimo e futuro del sistema portuale **Ancona** - Il Comitato di gestione ha adottato oggi, all'unanimità, il Dpss, il Documento di programmazione strategica di sistema, il principale atto d'indirizzo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che interessa geograficamente una fascia costiera di oltre 135 miglia fra Marche e Abruzzo, un terzo della costa italiana adriatica. Il Dpss, su cui ha espresso ieri parere favorevole l'Organismo di partenariato della risorsa mare, effettua una fotografia aggiornata dello stato attuale dei porti, definisce le linee guida del sistema portuale e gli obiettivi per il futuro di ciascuno scalo, valorizzandone le singole peculiarità e potenzialità, in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico e coordinato con il territorio, per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, improntato all'innovazione e alla digitalizzazione. L'atto indica le principali linee di indirizzo per ognuno degli scali inclusi nell'Adsp, **Ancona**, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, e solo parzialmente di Vasto, entrato di recente nell'Adsp. Il Dpss definisce l'ambito portuale degli scali che viene ripartito in aree portuali, nucleo operativo primario delle cinque funzioni marittime dei porti nazionali (commerciale e logistica, industriale e petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto), e retroportuali, di competenza dell'Autorità di sistema portuale, e di interazione porto-città, dove l'Ente locale pianifica e l'Adsp offre la sua collaborazione e partecipazione. Individua, inoltre, i collegamenti di Ultimo miglio e gli attraversamenti dei centri urbani. Dopo il proficuo confronto di condivisione avvenuto nei mesi scorsi con le Capitanerie di porto, le Regioni, i Comuni coinvolti, gli stakeholder, per ascoltare le esigenze dei territori durante la fase di redazione, inizia adesso il percorso di approvazione del Dpss. L'iter di legge prevede che il Dpss sia oggetto di Conferenza dei servizi, indetta dall'Autorità di sistema portuale, per acquisire formalmente il parere dei Comuni interessati, che dovranno esprimersi entro 45 giorni. Il Dpss dovrà essere quindi approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo l'intesa con la Regione Marche e la Regione Abruzzo, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Concluso l'iter di approvazione del Dpss potranno iniziare i lavori di aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, la cui redazione sarà curata dallo stesso raggruppamento temporaneo di professionisti che ha scritto il Dpss e ha già completato a gennaio l'aggiornamento del Deasp, il Documento energetico ambientale del sistema portuale.



06/29/2023 16:54

Inizia ora il percorso di approvazione del Dpss, che prevede il passaggio in Conferenza dei servizi, per il parere dei Comuni interessati, l'intesa con le Regioni Marche e Abruzzo, l'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il presidente Garofalo, con il Dpss lavoriamo allo sviluppo prossimo e futuro del sistema portuale Ancona - Il Comitato di gestione ha adottato oggi, all'unanimità, il Dpss, il Documento di programmazione strategica di sistema, il principale atto d'indirizzo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che interessa geograficamente una fascia costiera di oltre 135 miglia fra Marche e Abruzzo, un terzo della costa italiana adriatica. Il Dpss, su cui ha espresso ieri parere favorevole l'Organismo di partenariato della risorsa mare, effettua una fotografia aggiornata dello stato attuale dei porti, definisce le linee guida del sistema portuale e gli obiettivi per il futuro di ciascuno scalo, valorizzandone le singole peculiarità e potenzialità, in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico e coordinato con il territorio, per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, improntato all'innovazione e alla digitalizzazione. L'atto indica le principali linee di indirizzo per ognuno degli scali inclusi nell'Adsp, Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, e solo parzialmente di Vasto, entrato di recente nell'Adsp. Il Dpss definisce l'ambito portuale degli scali che viene ripartito in aree portuali, nucleo operativo primario delle cinque funzioni marittime dei porti nazionali (commerciale e logistica, industriale e petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto), e retroportuali, di competenza dell'Autorità di sistema portuale, e di interazione porto-città, dove l'Ente locale pianifica e l'Adsp offre la sua collaborazione e partecipazione. Individua, inoltre, i collegamenti di Ultimo miglio e gli attraversamenti dei centri urbani. Dopo il proficuo confronto di condivisione

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fra gli obiettivi che interessano tutti i porti, indicati nel Dpss, ci sono il miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione, l'approfondimento e il ripristino dei fondali e la gestione dei sedimenti dragati, con la realizzazione di vasche di colmata dove previste, il potenziamento e la riorganizzazione dell'infrastruttura portuale nonché la promozione di processi di sostenibilità ambientale e valorizzazione del rapporto porto-città, quale potenziale, imprescindibile, fattore di crescita del territorio dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Vengono poi indicati degli obiettivi specifici legati alle caratteristiche e alle vocazioni di ogni scalo per favorirne il ruolo di sviluppo dell'economia e di fondamentale collegamento infrastrutturale. Il presidente Garofalo, con il Dpss lavoriamo allo sviluppo prossimo e futuro del sistema portuale "Oggi è un giorno importante per tutti gli scali dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - afferma il presidente Vincenzo Garofalo -. Con l'adozione da parte del Comitato di gestione del Documento di programmazione strategica portuale e il parere favorevole dell'Organismo di partenariato rendiamo concreto il cammino fatto negli ultimi mesi di costruzione di una proposta che tiene conto delle esigenze espresse dagli Enti locali e dal cluster marittimo. Iniziamo un percorso amministrativo su un atto condiviso dal punto di vista delle strategie che ci porterà ad avere un documento di programmazione necessario e base per la revisione dei singoli Piani regolatori portuali. Lavoriamo, quindi, ad una visione prossima e futura del sistema portuale, per avere una linea di sviluppo duratura e longeva, che valorizzi le specificità di ogni scalo e rispetti le prerogative non solo degli enti territoriali ma anche dei cittadini. Ringrazio, per quanto fatto finora, la struttura dell'Adsp, i professionisti che hanno saputo sintetizzare il patrimonio di organizzazione e di competenza che caratterizza questi scali, le amministrazioni locali e regionali con le quali si è svolto un articolato percorso di condivisione e, soprattutto, le Capitanerie di porto che, ancora una volta, sono state indispensabili nella conoscenza e nella direzione di un miglioramento delle realtà portuali".

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Approvato il Documento di programmazione strategica di sistema dei porti dell'Adriatico Centrale

Con l'ok potranno iniziare i lavori di aggiornamento dei singoli Piani Regolatori Portuali. Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha adottato oggi all'unanimità il Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), il principale atto d'indirizzo dell'ente portuale che interessa geograficamente una fascia costiera di oltre 135 miglia fra Marche e Abruzzo, un terzo della costa italiana adriatica. Il DPSS, su cui ha espresso ieri parere favorevole l'Organismo di partenariato della risorsa mare, effettua una fotografia aggiornata dello stato attuale dei porti, definisce le linee guida del sistema portuale e gli obiettivi per il futuro di ciascuno scalo, valorizzandone le singole peculiarità e potenzialità, in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico e coordinato con il territorio, per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, improntato all'innovazione e alla digitalizzazione. L'atto indica le principali linee di indirizzo per ognuno degli scali portuali gestiti dall'Adsp: Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, e solo parzialmente di Vasto, entrato di recente sotto la giurisdizione dell'ente. Concluso l'iter di approvazione del DPSS potranno iniziare i lavori di aggiornamento dei singoli Piani Regolatori Portuali, la cui redazione sarà curata dallo stesso raggruppamento temporaneo di professionisti che ha scritto il DPSS e che a gennaio ha completato l'aggiornamento del Deasp, il Documento energetico ambientale del sistema portuale. «Iniziamo - ha commentato il presidente dell'ente portuale, Vincenzo Garofalo - un percorso amministrativo su un atto condiviso dal punto di vista delle strategie che ci porterà ad avere un documento di programmazione necessario e base per la revisione dei singoli Piani Regolatori Portuali. Lavoriamo, quindi, ad una visione prossima e futura del sistema portuale, per avere una linea di sviluppo duratura e longeva, che valorizzi le specificità di ogni scalo e rispetti le prerogative non solo degli enti territoriali ma anche dei cittadini».



06/29/2023 17:13

Con l'ok potranno iniziare i lavori di aggiornamento dei singoli Piani Regolatori Portuali. Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha adottato oggi all'unanimità il Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), il principale atto d'indirizzo dell'ente portuale che interessa geograficamente una fascia costiera di oltre 135 miglia fra Marche e Abruzzo, un terzo della costa italiana adriatica. Il DPSS, su cui ha espresso ieri parere favorevole l'Organismo di partenariato della risorsa mare, effettua una fotografia aggiornata dello stato attuale dei porti, definisce le linee guida del sistema portuale e gli obiettivi per il futuro di ciascuno scalo, valorizzandone le singole peculiarità e potenzialità, in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico e coordinato con il territorio, per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, improntato all'innovazione e alla digitalizzazione. L'atto indica le principali linee di indirizzo per ognuno degli scali portuali gestiti dall'Adsp: Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, e solo parzialmente di Vasto, entrato di recente sotto la giurisdizione dell'ente. Concluso l'iter di approvazione del DPSS potranno iniziare i lavori di aggiornamento dei singoli Piani Regolatori Portuali, la cui redazione sarà curata dallo stesso raggruppamento temporaneo di professionisti che ha scritto il DPSS e che a gennaio ha completato l'aggiornamento del Deasp, il Documento energetico ambientale del sistema portuale. «Iniziamo - ha commentato il presidente dell'ente portuale, Vincenzo Garofalo - un percorso amministrativo su un atto condiviso dal punto di vista delle strategie che ci porterà ad avere un documento di programmazione necessario e base per la revisione dei singoli Piani Regolatori Portuali. Lavoriamo, quindi, ad una visione prossima e futura del sistema portuale, per avere una linea di sviluppo duratura e longeva, che valorizzi le

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: COMITATO DI GESTIONE ADOTTA IL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

Inizia ora il percorso di approvazione del Dpss, che prevede il passaggio in Conferenza dei servizi, per il parere dei Comuni interessati, l'intesa con le Regioni Marche e Abruzzo, l'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il presidente Garofalo, con il Dpss lavoriamo allo sviluppo prossimo e futuro del **sistema portuale** Ancona, 29 giugno 2023 - Il Comitato di gestione ha adottato oggi, all'unanimità, il Dpss, il Documento di programmazione strategica di **sistema**, il principale atto d'indirizzo dell'**Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico centrale** che interessa geograficamente una fascia costiera di oltre 135 miglia fra Marche e Abruzzo, un terzo della costa italiana adriatica. Il Dpss, su cui ha espresso ieri parere favorevole l'Organismo di partenariato della risorsa **mare**, effettua una fotografia aggiornata dello stato attuale dei porti, definisce le linee guida del **sistema portuale** e gli obiettivi per il futuro di ciascuno scalo, valorizzandone le singole peculiarità e potenzialità, in un'ottica integrata di **sistema**, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico e coordinato con il territorio, per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, improntato all'innovazione e alla digitalizzazione. L'atto indica le principali linee di indirizzo per ognuno degli scali inclusi nell'Adsp, Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, e solo parzialmente di Vasto, entrato di recente nell'Adsp. Il Dpss definisce l'ambito **portuale** degli scali che viene ripartito in aree portuali, nucleo operativo primario delle cinque funzioni marittime dei porti nazionali (commerciale e logistica, industriale e petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto), e retroportuali, di competenza dell'**Autorità** di **sistema portuale**, e di interazione porto-città, dove l'Ente locale pianifica e l'Adsp offre la sua collaborazione e partecipazione. Individua, inoltre, i collegamenti di Ultimo miglio e gli attraversamenti dei centri urbani. Dopo il proficuo confronto di condivisione avvenuto nei mesi scorsi con le Capitanerie di porto, le Regioni, i Comuni coinvolti, gli stakeholder, per ascoltare le esigenze dei territori durante la fase di redazione, inizia adesso il percorso di approvazione del Dpss. L'iter di legge prevede che il Dpss sia oggetto di Conferenza dei servizi, indetta dall'**Autorità** di **sistema portuale**, per acquisire formalmente il parere dei Comuni interessati, che dovranno esprimersi entro 45 giorni. Il Dpss dovrà essere quindi approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo l'intesa con la Regione Marche e la Regione Abruzzo, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle **Autorità** di **sistema portuale**. Concluso l'iter di approvazione del Dpss potranno iniziare i lavori di aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, la cui redazione sarà curata dallo stesso raggruppamento



Inizia ora il percorso di approvazione del Dpss, che prevede il passaggio in Conferenza dei servizi, per il parere dei Comuni interessati, l'intesa con le Regioni Marche e Abruzzo, l'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il presidente Garofalo, con il Dpss lavoriamo allo sviluppo prossimo e futuro del sistema portuale Ancona, 29 giugno 2023 - Il Comitato di gestione ha adottato oggi, all'unanimità, il Dpss, il Documento di programmazione strategica di sistema, il principale atto d'indirizzo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che interessa geograficamente una fascia costiera di oltre 135 miglia fra Marche e Abruzzo, un terzo della costa italiana adriatica. Il Dpss, su cui ha espresso ieri parere favorevole l'Organismo di partenariato della risorsa mare, effettua una fotografia aggiornata dello stato attuale dei porti, definisce le linee guida del sistema portuale e gli obiettivi per il futuro di ciascuno scalo, valorizzandone le singole peculiarità e potenzialità, in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico e coordinato con il territorio, per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, improntato all'innovazione e alla digitalizzazione. L'atto indica le principali linee di indirizzo per ognuno degli scali inclusi nell'Adsp, Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, e solo parzialmente di Vasto, entrato di recente nell'Adsp. Il Dpss definisce l'ambito portuale degli scali che viene ripartito in aree portuali, nucleo operativo primario delle cinque funzioni marittime dei porti nazionali (commerciale e logistica, industriale e petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto), e retroportuali, di competenza dell'Autorità di sistema portuale, e di interazione porto-città, dove l'Ente locale pianifica e l'Adsp offre la sua collaborazione e partecipazione. Individua, inoltre, i collegamenti di Ultimo miglio e gli attraversamenti dei centri urbani. Dopo il proficuo confronto di condivisione avvenuto nei mesi scorsi con le Capitanerie di porto, le Regioni, i Comuni coinvolti, gli stakeholder, per ascoltare le esigenze dei territori durante la fase di redazione, inizia adesso il percorso di approvazione del Dpss. L'iter di legge prevede che il Dpss sia oggetto di Conferenza dei servizi, indetta dall'Autorità di sistema portuale, per acquisire formalmente il parere dei Comuni interessati, che dovranno esprimersi entro 45 giorni. Il Dpss dovrà essere quindi approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo l'intesa con la Regione Marche e la Regione Abruzzo, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Concluso l'iter di approvazione del Dpss potranno iniziare i lavori di aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, la cui redazione sarà curata dallo stesso raggruppamento

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

temporaneo di professionisti che ha scritto il Dpss e ha già completato a gennaio l'aggiornamento del Deasp, il Documento energetico ambientale del **sistema portuale**. Fra gli obiettivi che interessano tutti i porti, indicati nel Dpss, ci sono il miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione, l'approfondimento e il ripristino dei fondali e la gestione dei sedimenti dragati, con la realizzazione di vasche di colmata dove previste, il potenziamento e la riorganizzazione dell'infrastruttura **portuale** nonché la promozione di processi di sostenibilità ambientale e valorizzazione del rapporto porto-città, quale potenziale, imprescindibile, fattore di crescita del territorio dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Vengono poi indicati degli obiettivi specifici legati alle caratteristiche e alle vocazioni di ogni scalo per favorirne il ruolo di sviluppo dell'economia e di fondamentale collegamento infrastrutturale. Il presidente Garofalo, con il Dpss lavoriamo allo sviluppo prossimo e futuro del **sistema portuale** "Oggi è un giorno importante per tutti gli scali dell'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale** - afferma il presidente Vincenzo Garofalo -. Con l'adozione da parte del Comitato di gestione del Documento di programmazione strategica **portuale** e il parere favorevole dell'Organismo di partenariato rendiamo concreto il cammino fatto negli ultimi mesi di costruzione di una proposta che tiene conto delle esigenze espresse dagli Enti locali e dal cluster marittimo. Iniziamo un percorso amministrativo su un atto condiviso dal punto di vista delle strategie che ci porterà ad avere un documento di programmazione necessario e base per la revisione dei singoli Piani regolatori portuali. Lavoriamo, quindi, ad una visione prossima e futura del **sistema portuale**, per avere una linea di sviluppo duratura e longeva, che valorizzi le specificità di ogni scalo e rispetti le prerogative non solo degli enti territoriali ma anche dei cittadini. Ringrazio, per quanto fatto finora, la struttura dell'Adsp, i professionisti che hanno saputo sintetizzare il patrimonio di organizzazione e di competenza che caratterizza questi scali, le amministrazioni locali e regionali con le quali si è svolto un articolato percorso di condivisione e, soprattutto, le Capitanerie di porto che, ancora una volta, sono state indispensabili nella conoscenza e nella direzione di un miglioramento delle realtà portuali".

AdSp Mar Adriatico Centrale, adottato il Dpss

ANCONA Il Comitato di gestione ha adottato, all'unanimità, il Dpss, il Documento di programmazione strategica di sistema, il principale atto d'indirizzo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che interessa geograficamente una fascia costiera di oltre 135 miglia fra Marche e Abruzzo, un terzo della costa italiana adriatica. Il Dpss, su cui ha espresso ieri parere favorevole l'Organismo di partenariato della risorsa mare, effettua una fotografia aggiornata dello stato attuale dei porti, definisce le linee guida del sistema portuale e gli obiettivi per il futuro di ciascuno scalo, valorizzandone le singole peculiarità e potenzialità, in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico e coordinato con il territorio, per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, improntato all'innovazione e alla digitalizzazione. L'atto indica le principali linee di indirizzo per ognuno degli scali inclusi nell'Adsp, Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, e solo parzialmente di Vasto, entrato di recente nell'Adsp. Il Dpss definisce l'ambito portuale degli scali che viene ripartito in aree portuali, nucleo operativo primario delle cinque funzioni marittime dei porti nazionali (commerciale e logistica, industriale e petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto), e retroportuali, di competenza dell'Autorità di sistema portuale, e di interazione porto-città, dove l'Ente locale pianifica e l'Adsp offre la sua collaborazione e partecipazione. Individua, inoltre, i collegamenti di Ultimo miglio e gli attraversamenti dei centri urbani. Dopo il proficuo confronto di condivisione avvenuto nei mesi scorsi con le Capitanerie di porto, le Regioni, i Comuni coinvolti, gli stakeholder, per ascoltare le esigenze dei territori durante la fase di redazione, inizia adesso il percorso di approvazione del Dpss. L'iter di legge prevede che il Dpss sia oggetto di Conferenza dei servizi, indetta dall'Autorità di sistema portuale, per acquisire formalmente il parere dei Comuni interessati, che dovranno esprimersi entro 45 giorni. Il Dpss dovrà essere quindi approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo l'intesa con la Regione Marche e la Regione Abruzzo, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Concluso l'iter di approvazione del Dpss potranno iniziare i lavori di aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, la cui redazione sarà curata dallo stesso raggruppamento temporaneo di professionisti che ha scritto il Dpss e ha già completato a gennaio l'aggiornamento del Deasp, il Documento energetico ambientale del sistema portuale. Fra gli obiettivi che interessano tutti i porti, indicati nel Dpss, ci sono il miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione, l'approfondimento e il ripristino dei fondali e la gestione dei sedimenti dragati, con la realizzazione di vasche di colmata dove previste, il potenziamento e la



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

riorganizzazione dell'infrastruttura portuale nonché la promozione di processi di sostenibilità ambientale e valorizzazione del rapporto porto-città, quale potenziale, imprescindibile, fattore di crescita del territorio dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Vengono poi indicati degli obiettivi specifici legati alle caratteristiche e alle vocazioni di ogni scalo per favorirne il ruolo di sviluppo dell'economia e di fondamentale collegamento infrastrutturale. Oggi è un giorno importante per tutti gli scali dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale afferma il presidente Vincenzo Garofalo -. Con l'adozione da parte del Comitato di gestione del Documento di programmazione strategica portuale e il parere favorevole dell'Organismo di partenariato rendiamo concreto il cammino fatto negli ultimi mesi di costruzione di una proposta che tiene conto delle esigenze espresse dagli Enti locali e dal cluster marittimo. Iniziamo un percorso amministrativo su un atto condiviso dal punto di vista delle strategie che ci porterà ad avere un documento di programmazione necessario e base per la revisione dei singoli Piani regolatori portuali. Lavoriamo, quindi, ad una visione prossima e futura del sistema portuale, per avere una linea di sviluppo duratura e longeva, che valorizzi le specificità di ogni scalo e rispetti le prerogative non solo degli enti territoriali ma anche dei cittadini. Ringrazio, per quanto fatto finora, la struttura dell'Adsp, i professionisti che hanno saputo sintetizzare il patrimonio di organizzazione e di competenza che caratterizza questi scali, le amministrazioni locali e regionali con le quali si è svolto un articolato percorso di condivisione e, soprattutto, le Capitanerie di porto che, ancora una volta, sono state indispensabili nella conoscenza e nella direzione di un miglioramento delle realtà portuali.

Adsp mare Adriatico centrale: Comitato di gestione adotta il Documento di programmazione strategica di sistema

- Il Comitato di gestione ha adottato giovedì, all'unanimità, il Dpss, il Documento di programmazione strategica di **sistema**, il principale atto d'indirizzo dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale che interessa geograficamente una fascia costiera di oltre 135 miglia fra Marche e Abruzzo, un terzo della costa italiana adriatica. Ancona Il Dpss, su cui ha espresso mercoledì parere favorevole l'Organismo di partenariato della risorsa mare, effettua una fotografia aggiornata dello stato attuale dei porti, definisce le linee guida del **sistema portuale** e gli obiettivi per il futuro di ciascuno scalo, valorizzandone le singole peculiarità e potenzialità, in un'ottica integrata di **sistema**, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico e coordinato con il territorio, per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, improntato all'innovazione e alla digitalizzazione. L'atto indica le principali linee di indirizzo per ognuno degli scali inclusi nell'**Adsp**, Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, e solo parzialmente di Vasto, entrato di recente nell'**Adsp**. Il Dpss definisce l'ambito **portuale** degli scali che viene ripartito in aree portuali, nucleo operativo primario delle cinque funzioni marittime dei porti nazionali (commerciale e logistica, industriale e petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto), e retroportuali, di competenza dell'**Autorità** di **sistema portuale**, e di interazione porto-città, dove l'Ente locale pianifica e l'**Adsp** offre la sua collaborazione e partecipazione. Individua, inoltre, i collegamenti di Ultimo miglio e gli attraversamenti dei centri urbani. Dopo il proficuo confronto di condivisione avvenuto nei mesi scorsi con le Capitanerie di porto, le Regioni, i Comuni coinvolti, gli stakeholder, per ascoltare le esigenze dei territori durante la fase di redazione, inizia adesso il percorso di approvazione del Dpss. L'iter di legge prevede che il Dpss sia oggetto di Conferenza dei servizi, indetta dall'**Autorità** di **sistema portuale**, per acquisire formalmente il parere dei Comuni interessati, che dovranno esprimersi entro 45 giorni. Il Dpss dovrà essere quindi approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo l'intesa con la Regione Marche e la Regione Abruzzo, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle **Autorità** di **sistema portuale**. Concluso l'iter di approvazione del Dpss potranno iniziare i lavori di aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, la cui redazione sarà curata dallo stesso raggruppamento temporaneo di professionisti che ha scritto il Dpss e ha già completato a gennaio l'aggiornamento del Deasp, il Documento energetico ambientale del **sistema portuale**. Fra gli obiettivi che interessano tutti i porti, indicati nel Dpss, ci sono il miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione, l'approfondimento e il ripristino



06/29/2023 16:25

- Il Comitato di gestione ha adottato giovedì, all'unanimità, il Dpss, il Documento di programmazione strategica di sistema, il principale atto d'indirizzo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che interessa geograficamente una fascia costiera di oltre 135 miglia fra Marche e Abruzzo, un terzo della costa italiana adriatica. Ancona Il Dpss, su cui ha espresso mercoledì parere favorevole l'Organismo di partenariato della risorsa mare, effettua una fotografia aggiornata dello stato attuale dei porti, definisce le linee guida del sistema portuale e gli obiettivi per il futuro di ciascuno scalo, valorizzandone le singole peculiarità e potenzialità, in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico e coordinato con il territorio, per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale. Improntato all'innovazione e alla digitalizzazione. L'atto indica le principali linee di indirizzo per ognuno degli scali inclusi nell'Adsp, Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, e solo parzialmente di Vasto, entrato di recente nell'Adsp. Il Dpss definisce l'ambito portuale degli scali che viene ripartito in aree portuali, nucleo operativo primario delle cinque funzioni marittime dei porti nazionali (commerciale e logistica, industriale e petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto), e retroportuali, di competenza dell'Autorità di sistema portuale, e di interazione porto-città, dove l'Ente locale pianifica e l'Adsp offre la sua collaborazione e partecipazione. Individua, inoltre, i collegamenti di Ultimo miglio e gli attraversamenti dei centri urbani. Dopo il proficuo confronto di condivisione avvenuto nei mesi scorsi con le Capitanerie di porto, le Regioni, i Comuni coinvolti, gli stakeholder, per ascoltare le esigenze dei territori durante la fase di redazione, inizia adesso il percorso di approvazione del Dpss. L'iter di legge prevede che il Dpss sia oggetto di Conferenza dei servizi, indetta dall'Autorità di sistema portuale.

dei fondali e la gestione dei sedimenti dragati, con la realizzazione di vasche di colmata dove previste, il potenziamento e la riorganizzazione dell'infrastruttura portuale nonché la promozione di processi di sostenibilità ambientale e valorizzazione del rapporto porto-città, quale potenziale, imprescindibile, fattore di crescita del territorio dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Vengono poi indicati degli obiettivi specifici legati alle caratteristiche e alle vocazioni di ogni scalo per favorirne il ruolo di sviluppo dell'economia e di fondamentale collegamento infrastrutturale. Il presidente Garofalo, con il Dpss lavoriamo allo sviluppo prossimo e futuro del sistema portuale "Oggi è un giorno importante per tutti gli scali dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - afferma il presidente Vincenzo Garofalo -. Con l'adozione da parte del Comitato di gestione del Documento di programmazione strategica portuale e il parere favorevole dell'Organismo di partenariato rendiamo concreto il cammino fatto negli ultimi mesi di costruzione di una proposta che tiene conto delle esigenze espresse dagli Enti locali e dal cluster marittimo. Iniziamo un percorso amministrativo su un atto condiviso dal punto di vista delle strategie che ci porterà ad avere un documento di programmazione necessario e base per la revisione dei singoli Piani regolatori portuali. Lavoriamo, quindi, ad una visione prossima e futura del sistema portuale, per avere una linea di sviluppo duratura e longeva, che valorizzi le specificità di ogni scalo e rispetti le prerogative non solo degli enti territoriali ma anche dei cittadini. Ringrazio, per quanto fatto finora, la struttura dell'Adsp, i professionisti che hanno saputo sintetizzare il patrimonio di organizzazione e di competenza che caratterizza questi scali, le amministrazioni locali e regionali con le quali si è svolto un articolato percorso di condivisione e, soprattutto, le Capitanerie di porto che, ancora una volta, sono state indispensabili nella conoscenza e nella direzione di un miglioramento delle realtà portuali".

PORTO DI CIVITAVECCHIA, UNINDUSTRIA, CAMILLI: PREMIO CAMPIELLO ULTERIORE LUSTRO PER UNA INFRASTRUTTURA IN GRANDE CRESCITA

(AGENPARL) - gio 29 giugno 2023 COMUNICATO STAMPA

CIVITAVECCHIA, 29 GIUGNO [Immagine che contiene testo, schermata, Carattere Descrizione generata automaticamente] **PORTO** D I

CIVITAVECCHIA, UNINDUSTRIA, CAMILLI: PREMIO CAMPIELLO ULTERIORE LUSTRO PER UNA INFRASTRUTTURA IN GRANDE

CRESCITA "Per il secondo anno consecutivo abbiamo ospitato a

Civitavecchia la cinquina finalista del Premio Campiello, uno tra i pi¹ importanti riconoscimenti letterari d'Italia: "È stata una serata di altissimo livello

ed un'occasione per dimostrare quanto sia stretto il rapporto tra il mondo della cultura e la nostra Associazione" dichiara Angelo Camilli, Presidente di

Unindustria a margine della presentazione, ieri sera a **Civitavecchia**, degli scrittori finalisti del Campiello. "Il Premio Campiello ha saputo anticipare i

tempi perch[©] non era facile 60 anni fa pensare ad una sinergia cos^À stretto tra la cultura e il sistema delle imprese. Merito degli industriali del Veneto che

poi hanno saputo renderlo negli anni uno riconoscimento davvero prestigioso". "Unindustria da tempo lavora per accrescere la consapevolezza di quanto sia

importante l'economia del mare, che vale circa 50 miliardi di euro e genera quasi 1 milione di posti di lavoro. **Civitavecchia**

rappresenta quindi un polo fondamentale per il Paese ed una infrastruttura in grande crescita che rende ancora pi¹ competitivo e attrattivo tutto il Mar Tirreno. Ringrazio Cristiano Dionisi, Presidente Unindustria

Civitavecchia, che ha organizzato la serata e creduto in questo progetto e, inoltre, l'Autorit^À di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il Comune di **Civitavecchia**, la Fondazione Cariciv e a tutte le imprese e le

istituzioni partner, per il sostegno e la collaborazione ad un evento che rende onore alla citt^À". Francesco Corsi Area Comunicazione **Civitavecchia** - Rieti - Viterbo Largo Plebiscito 23 - 00053 **Civitavecchia** Via Faul 17 - 01010 Viterbo www.un-industria.it.



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Premio Campiello, una serata di qualità

CIVITAVECCHIA - Una cornice suggestiva come il porto storico, un'organizzazione di livello, ospiti di qualità. Tutti ingredienti che hanno contribuito al successo della tappa cittadina del Premio Campiello, che per il secondo anno consecutivo è stata ospitata a Civitavecchia grazie all'impegno di Unindustria, con la collaborazione di **Autorità di sistema portuale**, Fondazione Cariciv e Comune di Civitavecchia. Particolarmente orgoglioso il presidente di Unindustria Civitavecchia Cristiano Dionisi. «Un evento che rende onore alla città, consentendo di ospitare qui nomi illustri del panorama letterario ed editoriale nazionale. Unindustria - ha sottolineato - continuerà sempre a investire nella promozione della cultura e del turismo come traini per la crescita di tutto il territorio». La cinquina di finalisti, dialogando con Gino Saladini, ha intrattenuto con interesse il pubblico presente. «È stata una serata di altissimo livello ed un'occasione per dimostrare quanto sia stretto il rapporto tra il mondo della cultura e la nostra associazione - ha spiegato Angelo Camilli, Presidente di Unindustria - il Premio Campiello ha saputo anticipare i tempi perché non era facile 60 anni fa pensare ad una sinergia così stretta tra la cultura e il **sistema** delle imprese. Unindustria da tempo lavora per accrescere la consapevolezza di quanto sia importante l'economia del mare, che vale circa 50 miliardi di euro e genera quasi 1 milione di posti di lavoro. Civitavecchia rappresenta un polo fondamentale per il Paese ed una infrastruttura in grande crescita che rende ancora più competitivo e attrattivo tutto il Mar Tirreno». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache Della Campania

Napoli

Nel porto di Napoli il 'Rising Sun' del produttore Geffen

E' approdato nel porto di Napoli lo giga-yacht "Rising Sun" la cui proprietà è riconducibile [] E' approdato nel porto di Napoli lo giga-yacht "Rising Sun" la cui proprietà è riconducibile al noto produttore discografico e cinematografico statunitense David Geffen. La nave, di circa 140 metri, ha richiesto di sostare nel porto di Napoli ed il suo ormeggio è stato individuato dall'**Autorità** di **sistema portuale** e dalla Capitaneria di Porto di Napoli alla Stazione Marittima, in una banchina dove solitamente vengono ospitate unità di grandi dimensioni tra le quali le navi da crociera. L'unità è stata approvvigionata di circa 200.000 litri di carburante forniti con l'impiego di sei autobotti che hanno potuto raggiungere agevolmente il terminal operando in piena sicurezza. Il "Rising Sun" è salpato oggi per proseguire nella sua navigazione. Non è noto chi siano gli ospiti del produttore a bordo; nelle precedenti crociere nel golfo di Napoli ci furono artisti del calibro di Paul McCartney. COMMENTA LASCIA UN COMMENTO.



Il giga yacht «Rising Sun» del produttore David Geffen attracca alla Stazione marittima

Dopo le polemiche sul divieto al «Symphony» di Arnault

Anna Paola Merone

I giga yacht tornano nel porto di Napoli, a meno di una settimana di distanza dalla diffusione della notizia del divieto nel quale si è imbattuto il Symphony del magnate Bernard Arnault. Dunque si all'ormeggio, ma alla stazione marittima.

All'ammiraglio Pietro Vella - che da quest'anno ha fermato in rada tutte le imbarcazioni lunghe oltre 75 metri, impedendo loro di attraccare al molo Luise: storico riferimento a Napoli per i vip - è arrivata dal Terminal passeggeri la richiesta di accogliere il giga-yacht «Rising Sun» negli spazi destinati alle navi da crociera.

Richiesta avanzata sempre attraverso il molo Luise.

Il Rising Sun è di proprietà del produttore discografico e cinematografico statunitense David Geffen, fondatore della Asylum Records e della Geffen Records e cofondatore della DreamWorks, che è tra gli uomini più ricchi e influenti d'America. La nave, lunga 140 metri, ha richiesto di sostare nel porto di Napoli e l'ormeggio è stato autorizzato presso la stazione marittima, in una banchina dove ordinariamente sono ospitate unità di grandi dimensioni tra cui le navi da crociera.

L'unità è stata approvvigionata con circa 200mila litri di carburante (400mila euro circa il costo) prima di ripartire. E sono stati spesi altri 100mila euro in approvvigionamenti vari. Non si conosce quali siano gli ospiti del produttore a bordo che, nelle precedenti crociere nel golfo di Napoli, ha invitato anche Paul McCartney.

Di certo si tratta di uno yacht di straordinario appeal. Su cinque piani ci sono 82 camere, i controsoffitti sono di onice, i bagni hanno vasche idromassaggio. Non mancano sauna, palestra/spa, una fornita cantina e un cinema con uno schermo gigante al plasma. Su un ponte in teak stratificato c'è uno spazio aperto di circa 3300 metri di spazio e un campo da basket sul ponte principale, utilizzato per atterraggio elicotteri. La soluzione per il Rising Sun non placa le polemiche intorno alla decisione del Comandante del Porto di bloccare il turismo di lusso. Il dispositivo vieta ai maxi yacht l'ingresso al porto turistico di Mergellina che da 15 anni è il riferimento di chi arriva a Napoli a bordo di imbarcazioni a cinque stelle, lunghe oltre 300 piedi. Uno stop dietro il quale ci sono motivi di sicurezza - uno dei fanali viene oscurato dalla prua degli yacht - che mai prima erano stati ravvisati: i fanali sono nello stesso posto da 70 anni e l'ingresso dei mega yacht è autorizzato da 15.

Il divieto disposto ha scatenato una serie di polemiche e anche il ministro dei Trasporti Salvini ha richiesto un dossier sul caso Napoli. Il sindaco Manfredi ha spinto affinché vengano trovate soluzioni alternative in tempi rapidi. Il molo San Vincenzo, l'unico in grado di rispondere alle esigenze delle



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

grandi imbarcazioni, non è disponibile nonostante i molti annunci e le inaugurazioni reiterate.

Informatore Navale

Napoli

CAPITANERIA DI PORTO DI NAPOLI - ORMEGGIATO NEL PORTO IL "RISING SUN"

LO GIGA-YACHT DI 138 METRI HA ATTRACCATO ALLA BANCHINA DELLA STAZIONE MARITTIMA Ieri 28 giugno 2023 è approdato nel porto di Napoli lo giga-yacht "Rising Sun" la cui proprietà è riconducibile al noto produttore discografico e cinematografico statunitense David Geffen. La nave, di circa 140 metri, ha richiesto di sostare nel porto di Napoli ed il suo ormeggio è stato individuato dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Capitaneria di Napoli presso la Stazione Marittima, in una banchina dove ordinariamente vengono ospitate unità di grandi dimensioni tra le quali le navi da crociera. L'unità è stata approvvigionata con di circa 200.000 litri di carburante forniti con l'impiego di 6 autobotti che hanno potuto raggiungere agevolmente il terminal operando in piena sicurezza. Il "Rising Sun" è salpato oggi 29 giugno 2023 per proseguire nella sua navigazione, non si conosce quali siano gli ospiti del produttore a bordo, nelle precedenti crociere nel golfo di Napoli ci furono artisti del calibro di Paul McCartney.

Informatore Navale

CAPITANERIA DI PORTO DI NAPOLI - ORMEGGIATO NEL PORTO IL "RISING SUN"



06/29/2023 17:14

LO GIGA-YACHT DI 138 METRI HA ATTRACCATO ALLA BANCHINA DELLA STAZIONE MARITTIMA Ieri 28 giugno 2023 è approdato nel porto di Napoli lo giga-yacht "Rising Sun" la cui proprietà è riconducibile al noto produttore discografico e cinematografico statunitense David Geffen. La nave, di circa 140 metri, ha richiesto di sostare nel porto di Napoli ed il suo ormeggio è stato individuato dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Capitaneria di porto di Napoli presso la Stazione Marittima, in una banchina dove ordinariamente vengono ospitate unità di grandi dimensioni tra le quali le navi da crociera. L'unità è stata approvvigionata con di circa 200.000 litri di carburante forniti con l'impiego di 6 autobotti che hanno potuto raggiungere agevolmente il terminal operando in piena sicurezza. Il "Rising Sun" è salpato oggi 29 giugno 2023 per proseguire nella sua navigazione, non si conosce quali siano gli ospiti del produttore a bordo, nelle precedenti crociere nel golfo di Napoli ci furono artisti del calibro di Paul McCartney.

Sea Reporter

Napoli

Attracca alla Stazione Marittima di Napoli il "Rising Sun" giga yacht di 138 mt

Napoli, 29 giugno 2023 - è approdato ieri nel **porto** di **Napoli** lo giga-yacht "Rising Sun" la cui proprietà è riconducibile al noto produttore discografico e cinematografico statunitense David Geffen. La nave, di circa 140 metri, ha richiesto di sostare nel **porto** di **Napoli** ed il suo ormeggio è stato individuato dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Capitaneria di **porto** di **Napoli** presso la Stazione Marittima, in una banchina dove ordinariamente vengono ospitate unità di grandi dimensioni tra le quali le navi da crociera. L'unità è stata approvvigionata con di circa 200.000 litri di carburante forniti con l'impiego di 6 autobotti che hanno potuto raggiungere agevolmente il terminal operando in piena sicurezza. Il "Rising Sun" è salpato oggi 29 giugno 2023 per proseguire nella sua navigazione, non si conosce quali siano gli ospiti del produttore a bordo, nelle precedenti crociere nel golfo di **Napoli** ci furono artisti del calibro di Paul McCartney.



Ansa

Bari

Ocean Viking domani pomeriggio a Bari con 86 migranti

(ANSA) - **BARI**, 29 GIU - 86 migranti, tutti di sesso maschile, soccorsi nel Mediterraneo dalla Ocean Viking sbarcheranno domani pomeriggio nel **porto** di **Bari**. Si tratta di 70 minorenni, di cui 68 non accompagnati di età tra i 15 e 17 anni, e di 16 adulti, tutti in discrete condizioni di salute. Stamani si è svolta in Prefettura, alla presenza della prefetta Antonella Bellomo, la riunione organizzativa per la gestione dello sbarco. Vi hanno partecipato i rappresentanti delle forze dell'ordine e di tutti gli enti coinvolti nelle operazioni di accoglienza. Il dispositivo predisposto prevede uno screening sanitario sia a bordo, da parte dell'ufficio di Sanità marittima, che a terra da parte delle postazioni assicurate dall'Asl e dal 118, supportate dalla Croce rossa italiana. L'attracco della nave, a causa della stagione crocieristica, è programmato su una banchina appositamente individuata, dove si svolgeranno le prime operazioni di pre-identificazione, che proseguiranno successivamente al Cara. (ANSA).



Bari Today

Bari

Attesa a Bari la nave Ocean Viking: a bordo 86 migranti di cui 70 minorenni

L'attracco della nave avverrà nel pomeriggio di venerdì su una banchina appositamente individuata, dove si svolgeranno, dopo lo screening sanitario, le prime operazioni di pre-identificazione, che proseguiranno successivamente all'interno del Cara Sbarcherà domani pomeriggio nel porto di Bari la nave di salvataggio Ocean Viking con 86 migranti a bordo, soccorsi nei giorni scorsi nel Mar Mediterraneo. Stamane in Prefettura si è svolta una riunione operativa alla quale hanno preso parte le Forze dell'Ordine e i vari enti preposti all'accoglienza. Tra i migranti (tutti di sesso maschile) vi sono 70 minori di cui 68 non accompagnati di età tra i 15 e i 17 anni, nonché 16 adulti, tutti in discrete condizioni. Il dispositivo predisposto prevede, in ogni caso, uno screening sanitario sia a bordo, da parte dell'ufficio di Sanità marittima, che a terra da parte delle postazioni assicurate dall'Asl e dal 118, supportate dalla Croce Rossa Italiana. L'attracco della nave, a causa della concomitante stagione crocieristica, è programmato su una banchina appositamente individuata, dove si svolgeranno, dopo lo screening sanitario, le prime operazioni di pre-identificazione, che proseguiranno successivamente all'interno del Cara. I migranti saranno successivamente accolti nelle strutture individuate dal Ministero dell'Interno.



Puglia Live

Bari

Molfetta - FRANCO ARMINIO E FABIO CARESSA INAUGURANO L'EDIZIONE 2023 DI CONVERSAZIONI DAL MARE

La tre giorni di dialoghi e incontri con autori di libri partirà il 30 giugno con "Gli aperitivi dell'innovazione", tra gli ospiti della prima serata anche Andrea Missori e Domenico Favuzzi. Una finestra sul mondo dell'economia e del territorio si aprirà su Corso Dante a Molfetta, il luogo che ospiterà tre giorni di cultura, arte e libri con la settima edizione di Conversazioni dal Mare. La manifestazione culturale organizzata dall'associazione Artemia si aprirà con una novità caratterizzata da "Gli aperitivi dell'innovazione" un format pensato e strutturato come Think Tank che coinvolgerà ricercatori, imprenditori, startupper e stakeholder per riflettere sul contributo delle Startup all'economia del territorio.

L'appuntamento sarà coordinato da Stefania Petraccone e Isa Pisano, rispettivamente knowledge transfer e docente dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro". Le startup che parteciperanno fanno parte prevalentemente della "scuderia" di Balab, il contamination lab dell'Università di Bari: Foodu, Preinvel, Tilebytes, Eneri, Lenviros, Mav Reality, Evholo, Be For Pharma, Persongene, Celery, Minox, Rewow, Apulia Kundi, Pin Bike, Biomaca, Endymion, Befreest, Techloop. Attesi al tramonto con gli aperitivi dell'innovazione anche il

Commissario straordinario del Governo per la Zes Adriatica interregionale Puglia-Molise Manlio Guadagnuolo, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale **Ugo Patroni Griffi**, il presidente di Aress Puglia Giovanni Gorgoni e tanti altri. Il festival entrerà nel vivo a partire dalle ore 19.30 con Andrea Missori (responsabile dell'area Sud Est del Mediterraneo ed Eurasia di Ericsson e Presidente e Amministratore delegato di Ericsson in Italia) e Domenico Favuzzi (presidente e amministratore delegato di Exprivia) che dialogheranno con Cenzo Di Zanni sulle eccellenze innovative di Puglia nel mondo tra innovazione e cyber security. A seguire, alle ore 21, spazio alla poesia con Franco Arminio che dialogherà con Giovanni Di Benedetto sulla sua ultima opera "Sacro Minore". La chiusura di giornata è affidata ad una finestra sul calcio con il giornalista e cronista sportivo Fabio Caressa ed il suo "Grazie, Signore, che ci hai dato il calcio", modera Max Boccasile. Durante le giornate del primo e del 2 luglio si alterneranno sul palco Bianca Versenti, Nicola Gratteri, Antonio Nicaso, Luciana Coluccello Vittorio Sgarbi Nello Trocchia Giacomo Di Girolamo e Sara Giudice con un collegamento web dagli Stati Uniti con Vera Politkovskaja. Corso Dante ospiterà un'esposizione a cura della galleria arte54 con i seguenti artisti: Addamiano, Laurelli, Martino, Sciancalepore, Bera, Milakovic, Guastamacchia, Valente, Grillo, Fracassio, Asteri. L'intero programma della manifestazione è disponibile sul sito www.conversazionidalmare.it.



06/29/2023 13:41

La tre giorni di dialoghi e incontri con autori di libri partirà il 30 giugno con "Gli aperitivi dell'innovazione", tra gli ospiti della prima serata anche Andrea Missori e Domenico Favuzzi. Una finestra sul mondo dell'economia e del territorio si aprirà su Corso Dante a Molfetta, il luogo che ospiterà tre giorni di cultura, arte e libri con la settima edizione di Conversazioni dal Mare. La manifestazione culturale organizzata dall'associazione Artemia si aprirà con una novità caratterizzata da "Gli aperitivi dell'innovazione" un format pensato e strutturato come Think Tank che coinvolgerà ricercatori, imprenditori, startupper e stakeholder per riflettere sul contributo delle Startup all'economia del territorio. L'appuntamento sarà coordinato da Stefania Petraccone e Isa Pisano, rispettivamente knowledge transfer e docente dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro". Le startup che parteciperanno fanno parte prevalentemente della "scuderia" di Balab, il contamination lab dell'Università di Bari: Foodu, Preinvel, Tilebytes, Eneri, Lenviros, Mav Reality, Evholo, Be For Pharma, Persongene, Celery, Minox, Rewow, Apulia Kundi, Pin Bike, Biomaca, Endymion, Befreest, Techloop. Attesi al tramonto con gli aperitivi dell'innovazione anche il Commissario straordinario del Governo per la Zes Adriatica interregionale Puglia-Molise Manlio Guadagnuolo, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, il presidente di Aress Puglia Giovanni Gorgoni e tanti altri. Il festival entrerà nel vivo a partire dalle ore 19.30 con Andrea Missori (responsabile dell'area Sud Est del Mediterraneo ed Eurasia di Ericsson e Presidente e Amministratore delegato di Ericsson in Italia) e Domenico Favuzzi (presidente e amministratore delegato di Exprivia) che dialogheranno con Cenzo Di Zanni sulle eccellenze innovative di Puglia nel mondo tra innovazione e cyber security. A seguire, alle ore 21, spazio alla poesia con Franco Arminio che dialogherà con Giovanni Di Benedetto sulla sua ultima opera "Sacro Minore". La

Porto di Taranto: ecco il bando per il nuovo tratto della diga foranea

TARANTO Il nuovo tratto della diga foranea di Taranto, incluso nel piano regolatore portuale approvato nel 2006, potrebbe finalmente vedere l'inizio dei lavori nei prossimi mesi. L'Autorità di Sistema Portuale ionica ha recentemente lanciato un bando del valore di 35,7 milioni di euro per l'appalto dei lavori. Di questi, 15,7 milioni saranno finanziati tramite il fondo complementare al Pnrr, mentre il resto sarà coperto dai fondi dell'ente. Poiché l'opera rientra nel contesto del Pnrr, si prevede che l'appalto venga assegnato entro la fine dell'anno, mentre i lavori dovrebbero essere completati e collaudati entro la fine del 2026. Sebbene la durata prevista per l'appalto sia di 48 mesi, il progetto suggerisce che i lavori, inclusa la fase di collaudo, richiederanno poco più di 1.000 giorni. L'appalto riguarda il tratto occidentale dell'intero nuovo braccio della diga di Taranto, che si estenderà per 1.300 metri, con una lunghezza complessiva di 500 metri. Il fondale in cui verrà realizzata l'opera avrà una profondità compresa tra i 10 e i 14 metri. Il progetto prevede anche due fasi di dragaggio, con un totale di 120.000 metri cubi di fanghi che verranno trasferiti in una vasca di contenimento situata accanto alla sponda sud del V Sporgente, che attualmente è ancora in fase di realizzazione in un altro appalto (il cui contratto è stato recentemente risolto dall'Autorità di Sistema Portuale locale). Un primo parere sulla fattibilità della nuova diga è stato rilasciato nel 2010 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che nel 2013 ha anche promosso l'Adeguamento Tecnico Funzionale richiesto dall'Autorità Portuale. Secondo il documento, tale adeguamento era necessario per migliorare l'efficienza e la sicurezza degli attracchi al Molo Polisettoriale, in previsione di un auspicabile aumento dei traffici. Nel 2018 è stato completato il progetto definitivo, mentre la progettazione esecutiva è stata affidata a un consorzio guidato da Sjs, concludendosi lo scorso settembre. Il parere positivo, con alcune prescrizioni, sulla Valutazione di Impatto Ambientale è stato rilasciato nel 2015. Poiché il parere ha una validità di cinque anni, l'Autorità di Sistema Portuale ne ha richiesto il rinnovo, che è stato completato lo scorso febbraio con esito positivo. Tuttavia, né l'Autorità di Sistema Portuale né il Ministero dell'Ambiente hanno reso pubblica la relazione tecnica contenente la descrizione del contesto ambientale attuale, lo stato dei lavori, le verifiche di conformità al decreto VIA e le motivazioni per cui non è stato possibile realizzare l'opera nei tempi previsti. Per la realizzazione della nuova diga, l'Autorità di Sistema Portuale, in qualità di stazione appaltante, ha individuato nell'Accordo Quadro lo strumento più adeguato per rispettare le scadenze temporali.



Shipping Italy

Taranto

Bandita la gara dei lavori per la nuova diga foranea del porto di Taranto

L'opera, pensata già nel 2006 in vista di un atteso incremento dei traffici al Molo Polisettoriale, costerà 35 milioni di euro e richiederà quasi tre anni di

Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 Pensato 17 anni fa e inserito nel piano regolatore portuale vigente approvato nel 2006, il nuovo tratto della diga foranea di Taranto potrebbe nei prossimi mesi vedere concretamente l'avvio dei lavori. L'Autorità di Sistema Portuale ionica ha infatti appena varato un bando da 35,7 milioni di euro, finanziato per 15,7 milioni da risorse provenienti dal fondo complementare al Pnrr e per il resto da fondi dell'ente. L'opera, essendo infatti inserita in ambito Pnrr, dovrebbe essere appaltata entro la fine dell'anno e conclusa e collaudata entro fine 2026, per quanto la durata dell'appalto sia da bando di 48 mesi (anche se, stando al progetto, i lavori, collaudo compreso, dovrebbero richiedere poco più di 1.000 giorni). L'appalto in questione riguarda il tratto di ponente dell'intero nuovo braccio della diga (1.300 metri), che sarà lungo 500, si svilupperà su fondali compresi fra i 10 e i 14 metri di profondità e prevede operazioni di dragaggio in due fasi, per 120mila mc di fanghi destinati, si legge nella relazione di progetto, "ad una vasca di contenimento prevista a fianco della sponda sud del V Sporgente in corso di realizzazione nell'ambito di altro appalto" (in realtà ancora non concluso e il cui contratto è stato di recente risolto dalla locale Autorità di Sistema Portuale Un primo parere sulla fattibilità della nuova diga venne rilasciato nel 2010 dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici. Che nel 2013 promosse anche l'Adeguamento tecnico funzionale chiesto dall'Autorità portuale "in considerazione - si legge nel summenzionato documento - della necessità di rendere più efficienti e sicuri gli accosti del Molo Polisettoriale in previsione di un auspicabile incremento dei traffici" (la relazione risale alla seconda parte del 2022). Nel 2018 è stata la volta del progetto definitivo, mentre la progettazione esecutiva è stata un anno dopo affidata a una cordata guidata da Sjs e conclusa lo scorso settembre. Il parere positivo (con prescrizioni) di Valutazione di Impatto Ambientale è stato rilasciato nel 2015. Essendo scaduto cinque anni dopo, l'Adsp ne ha chiesto il rinnovo, concluso lo scorso febbraio con esito positivo, anche se né l'Adsp né il ministero dell'Ambiente hanno reso pubblica "la relazione tecnica contenente la descrizione del contesto ambientale attuale, dello stato dei lavori, delle verifiche di ottemperanza del decreto Via oltre all'evidenza delle motivazioni per le quali non è stato possibile realizzare l'opera nei tempi previsti". Per la realizzazione della nuova diga la stazione appaltante, ovvero l'Autorità di sistema portuale, ha individuato nell'Accordo Quadro lo strumento più adeguato al rispetto delle scadenze temporali. Nel Disciplinare di Gara è scritto infatti che questa soluzione "risulta la più idonea a contenere le tempistiche dell'intera fase della procedura di affidamento



L'opera, pensata già nel 2006 in vista di un atteso incremento del traffico al Molo Polisettoriale, costerà 35 milioni di euro e richiederà quasi tre anni di

Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 Pensato 17 anni fa e inserito nel piano regolatore portuale vigente approvato nel 2006, il nuovo tratto della diga foranea di Taranto potrebbe nei prossimi mesi vedere concretamente l'avvio dei lavori. L'Autorità di Sistema Portuale ionica ha infatti appena varato un bando da 35,7 milioni di euro, finanziato per 15,7 milioni da risorse provenienti dal fondo complementare al Pnrr e per il resto da fondi dell'ente. L'opera, essendo infatti inserita in ambito Pnrr, dovrebbe essere appaltata entro la fine dell'anno e conclusa e collaudata entro fine 2026, per quanto la durata dell'appalto sia da bando di 48 mesi (anche se, stando al progetto, i lavori, collaudo compreso, dovrebbero richiedere poco più di 1.000 giorni). L'appalto in questione riguarda il tratto di ponente dell'intero nuovo braccio della diga (1.300 metri), che sarà lungo 500, si svilupperà su fondali compresi fra i 10 e i 14 metri di profondità e prevede operazioni di dragaggio in due fasi, per 120mila mc di fanghi destinati, si legge nella relazione di progetto, "ad una vasca di contenimento prevista a fianco della sponda sud del V Sporgente in corso di realizzazione nell'ambito di altro appalto" (in realtà ancora non concluso e il cui contratto è stato di recente risolto dalla locale Autorità di Sistema Portuale Un primo parere sulla fattibilità della nuova diga venne rilasciato nel 2010 dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici. Che nel 2013 promosse anche l'Adeguamento tecnico funzionale chiesto dall'Autorità portuale "in considerazione - si legge nel summenzionato documento - della necessità di rendere più efficienti e sicuri gli accosti del Molo Polisettoriale in previsione di un auspicabile incremento dei traffici" (la relazione risale alla seconda parte del 2022). Nel 2018 è stata la volta del progetto definitivo, mentre la progettazione esecutiva è stata un anno dopo affidata a una cordata guidata da Sjs e conclusa lo scorso settembre. Il parere positivo (con prescrizioni) di Valutazione di Impatto Ambientale è stato rilasciato nel 2015. Essendo scaduto cinque anni dopo, l'Adsp ne ha chiesto il rinnovo, concluso lo scorso febbraio con esito positivo, anche se né l'Adsp né il ministero dell'Ambiente hanno reso pubblica "la relazione tecnica contenente la descrizione del contesto ambientale attuale, dello stato dei lavori, delle verifiche di ottemperanza del decreto Via oltre all'evidenza delle motivazioni per le quali non è stato possibile realizzare l'opera nei tempi previsti". Per la realizzazione della nuova diga la stazione appaltante, ovvero l'Autorità di sistema portuale, ha individuato nell'Accordo Quadro lo strumento più adeguato al rispetto delle scadenze temporali. Nel Disciplinare di Gara è scritto infatti che questa soluzione "risulta la più idonea a contenere le tempistiche dell'intera fase della procedura di affidamento

Shipping Italy

Taranto

dei contratti pubblici, alla luce di una situazione in cui è doveroso tener conto di fattori quali la elevata strategicità degli interventi, la ristrettezza dei tempi di realizzazione delle opere e le negative ricadute connesse all'eventuale mancato rispetto degli impegni assunti in sede europea. Lo strumento dell'Accordo Quadro risulta inoltre idoneo alle caratteristiche degli interventi da affidare (porzioni d'opera inerenti a sezioni tipologiche di progetto consecutive), aventi autonomia funzionale e natura ripetitiva. La Stazione Appaltante procede, quindi, alla indizione, gestione e aggiudicazione della presente procedura, ai sensi degli artt. 54 e 60 del D.lgs. n. 50/2016 per la conclusione di un Accordo Quadro con un unico operatore al quale la medesima Stazione Appaltante potrà ricorrere, con la stipula di Contratti Specifici, per l'attuazione degli interventi di monitoraggio ambientale e di esecuzione delle opere marittime di realizzazione della diga foranea fuori rada, tratto di ponente". A.M.

Calabria protagonista alla prima giornata dell'assemblea per la Commissione intermediterranea

Aperti i lavori a Villa San Giovanni. Affrontati temi relativi a economia del mare, trasporti, energia, acqua, cooperazione territoriale VILLA SAN GIOVANNI Si sono aperti oggi i lavori della due giorni dell'Assemblea Generale per la Commissione Intermediterranea, che vede la Calabria ospitare 40 rappresentanti regionali da 8 paesi (Albania, Cipro, Francia, Grecia, Italia, Malta, Marocco e Spagna). L'Italia partecipa con Calabria, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Puglia, Sicilia, Toscana, Veneto. L'evento pone la Calabria al centro di un'area strategica che rappresenta circa il 10% del PIL mondiale, il 20% del traffico marittimo mondiale ed il 30% di quello petrolifero, oltre ad esercitare il 27% dei servizi di linea container. Nel suo saluto di apertura, Giusi Princi, vicepresidente della Regione Calabria ha sottolineato il ruolo che la Regione intende svolgere nei prossimi anni per lo sviluppo del Mediterraneo allargato, che con i suoi 550 milioni di abitanti rappresenterà nei prossimi anni uno spazio di opportunità per affrontare alcune delle grandi sfide comuni a tutta l'area: digitale, sostenibilità, competenze e capitale umano, facendo leva su politiche di collaborazione economica, sociale e culturale. In tale contesto, la Vicepresidente Princi ha sottolineato come la Calabria intenda svolgere un ruolo centrale all'interno della macroarea sia di indirizzo che di progettualità a vantaggio di tutti i paesi del Mediterraneo Allargato. La Regione ospita l'Assemblea forte delle proprie specificità ed eccellenze illustrate oggi: è la quarta regione più giovane del nostro paese (45,7 anni contro i 46,4 della media italiana), è seconda in Italia nel campo dell'imprenditoria giovanile, (6,6% contro la media italiana del 5,6%), seconda nel Sud-Italia e quinta in tutto il paese per quota di consumi energetici coperti da energia e fonti rinnovabili (40,4%). Tra i punti di forza della Regione c'è l'Università della Calabria che è al terzo posto come migliore università tra i grandi atenei statali (da 20.000 a 40.000 iscritti), al secondo posto per erogazione di borse di studio e al primo per quanto riguarda i servizi di residenza e mensa. Con 800 km di coste (quarto posto in Italia), la Calabria si posiziona nella top ten delle regioni italiane per incidenza di valore aggiunto, occupati e imprese nell'Economia del Mare sul totale regionale. Il **porto di Gioia Tauro** è il primo **porto** italiano di Transhipment, il sesto nel Mediterraneo e l'ottavo in Europa e può diventare un laboratorio di sperimentazioni sostenibili. Gli investimenti infrastrutturali lo hanno reso il primo **porto** in Italia per indice di connettività nel 2022. È stato realizzato infatti il primo "fast corridor" del Mezzogiorno che connette **Gioia Tauro** e l'interporto di Bologna ed è stato firmato un accordo tra la Calabria e RFI per realizzare un nuovo hub ferroviario. Oggi circa il 40% della merce sbarcata in Italia e proveniente dai paesi extra UE passa per **Gioia Tauro**. Tra le eccellenze calabresi anche l'area marina protetta di Isola



06/29/2023 13:36 ROBERTO OCCHIUTO, ROBERTO CALABRIA;
 Aperti i lavori a Villa San Giovanni. Affrontati temi relativi a economia del mare, trasporti, energia, acqua, cooperazione territoriale VILLA SAN GIOVANNI Si sono aperti oggi i lavori della due giorni dell'Assemblea Generale per la Commissione Intermediterranea, che vede la Calabria ospitare 40 rappresentanti regionali da 8 paesi (Albania, Cipro, Francia, Grecia, Italia, Malta, Marocco e Spagna). L'Italia partecipa con Calabria, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Puglia, Sicilia, Toscana, Veneto. L'evento pone la Calabria al centro di un'area strategica che rappresenta circa il 10% del PIL mondiale, il 20% del traffico marittimo mondiale ed il 30% di quello petrolifero, oltre ad esercitare il 27% dei servizi di linea container. Nel suo saluto di apertura, Giusi Princi, vicepresidente della Regione Calabria ha sottolineato il ruolo che la Regione intende svolgere nei prossimi anni per lo sviluppo del Mediterraneo allargato, che con i suoi 550 milioni di abitanti rappresenterà nei prossimi anni uno spazio di opportunità per affrontare alcune delle grandi sfide comuni a tutta l'area: digitale, sostenibilità, competenze e capitale umano, facendo leva su politiche di collaborazione economica, sociale e culturale. In tale contesto, la Vicepresidente Princi ha sottolineato come la Calabria intenda svolgere un ruolo centrale all'interno della macroarea sia di indirizzo che di progettualità a vantaggio di tutti i paesi del Mediterraneo Allargato. La Regione ospita l'Assemblea forte delle proprie specificità ed eccellenze illustrate oggi: è la quarta regione più giovane del nostro paese (45,7 anni contro i 46,4 della media italiana), è seconda in Italia nel campo dell'imprenditoria giovanile, (6,6% contro la media italiana del 5,6%), seconda nel Sud-Italia e quinta in tutto il paese per quota di consumi energetici coperti da energia e fonti rinnovabili (40,4%). Tra i punti di forza della Regione c'è l'Università della Calabria che è al terzo posto come migliore università tra i grandi atenei statali (da 20.000 a 40.000 iscritti), al secondo posto per erogazione di borse di studio e al primo per quanto riguarda i servizi di residenza e mensa. Con 800 km di coste (quarto posto in Italia), la Calabria si posiziona nella top ten delle regioni italiane per incidenza di valore aggiunto, occupati e imprese nell'Economia del Mare sul totale regionale. Il **porto di Gioia Tauro** è il primo **porto** italiano di Transhipment, il sesto nel Mediterraneo e l'ottavo in Europa e può diventare un laboratorio di sperimentazioni sostenibili. Gli investimenti infrastrutturali lo hanno reso il primo **porto** in Italia per indice di connettività nel 2022. È stato realizzato infatti il primo "fast corridor" del Mezzogiorno che connette **Gioia Tauro** e l'interporto di Bologna ed è stato firmato un accordo tra la Calabria e RFI per realizzare un nuovo hub ferroviario. Oggi circa il 40% della merce sbarcata in Italia e proveniente dai paesi extra UE passa per **Gioia Tauro**. Tra le eccellenze calabresi anche l'area marina protetta di Isola

Corriere Della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Capo Rizzuto che è la più vasta d'Italia. Nella giornata di apertura, il primo panel, ha riguardato "Trasporti e Politiche Marittime Integrate", nel quale si è discusso di tematiche quali la pesca, la legge sulla tutela della natura, il ripristino delle lagune, l'adattamento ai cambiamenti climatici e la gestione integrata delle zone costiere. In relazione alla tutela dell'ambiente sono poi stati inoltre illustrati il Piano d'azione della Carta di Bologna, impegno per una strategia unica di protezione e sviluppo sostenibile delle coste nel Mediterraneo, i risultati del progetto AdriaClim, il progetto Horizon Regions4climat e infine il piano per le infrastrutture per aumentare la resilienza costiera e l'adattamento ai cambiamenti climatici". Nel pomeriggio i lavori sono stati incentrati sullo stato di avanzamento e sulle prospettive della Strategia regionale mediterranea e su opportunità e sinergie dei programmi di cooperazione territoriale con la partecipazione di Maurizio Nicolai, Direttore Generale - Dipartimento Programmazione Unitaria - Regione Calabria. Uno degli elementi distintivi della giornata di apertura è stata la partecipazione di una delegazione di giovani provenienti dalle regioni del Mediterraneo che hanno discusso di economia del mare e proposto soluzioni concrete su come questa possa avere un impatto sui territori di riferimento e sulle politiche occupazionali giovanili, ad esempio attraverso l'ecoturismo e la valorizzazione del patrimonio culturale. Un contributo tanto più significativo in una regione in cui quasi 1 giovane su 3, nella fascia d'età 15-29 anni, è ancora escluso da percorsi di istruzione, formazione e lavoro. Sono stati inoltre approfonditi gli aspetti inerenti la creazione di opportunità di lavoro per studenti nella tutela dei litorali e nella protezione della biodiversità costiera, proponendo a tal riguardo un maggiore coinvolgimento delle organizzazioni giovanili e la loro collaborazione con le istituzioni locali. Domani previsto l'intervento dei ministri Tajani e Musumeci, del Presidente della Regione Calabria Roberto Occhiuto e del Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano.

Shipping Italy

Cagliari

Grendi dovrà convivere con il nuovo deposito di Gnl a Cagliari

Neppure il Consiglio di Stato accoglie il ricorso dell'armatore e terminalista contro il progetto di Sardinia Lng 29 Giugno 2023 La partita legale non è del tutto chiusa, ma anche il terzo round ha visto soccombere il gruppo Grendi nel tentativo di stoppare il progetto di Sardinia Lng di realizzare nel Porto Canale di Cagliari, in prossimità del terminal che la compagnia genovese vi gestisce, un deposito Gnl associato a un mini-impianto di rigassificazione. Dopo il rigetto di due ricorsi al Tar, a dicembre e a marzo scorsi, il Consiglio di Stato ha infatti respinto anche l'appello relativo al primo dei due, confermando le valutazioni del Tar sulle motivazioni di Grendi, sostanzialmente riproposte anche in secondo grado. Oggetto del ricorso era la procedura di Valutazione di impatto ambientale che ha dato il via libera al progetto. In prima battuta l'operatore marittimo genovese contestava la valutazione da parte del ministero dell'Ambiente della disamina delle possibili alternative e dell'opzione zero effettuata da Sardinia Lng. Ma il Consiglio ha ritenuto che "le valutazioni operate dall'amministrazione nel caso di specie sono immuni dai macroscopici vizi della funzione amministrativa censurati con l'atto di appello".

Secondariamente la sentenza di primo grado, secondo Grendi, sarebbe erronea "per il mancato rilievo della violazione del principio di tutela della salute e della sicurezza pubblica". Ma, hanno sentenziato i giudici, "l'assunto non trova corrispondenza negli atti processuali. È sufficiente a tal riguardo osservare che l'assenza di rischi è comprovata dal Nulla Osta di Fattibilità rilasciato dal Ministero dell'Interno (Vigili del Fuoco)". Con il terzo motivo di appello Grendi ha provato a censurare "il capo della sentenza impugnata con il quale sono state dichiarate inammissibili le censure in ordine alla asserita violazione della libertà d'impresa". Anche in questo caso però l'assunto coltivato dalla parte appellante, per quanto più propriamente attiene al pregiudizio potenzialmente da essa subito, va peraltro disatteso anche in base alla considerazione per cui, con la clausola racchiusa nell'art. 19 della concessione demaniale della banchina rilasciata in favore della Feeder and Domestic Service s.r.l. (società con cui l'appellante ha stipulato un contratto per l'utilizzo della medesima banchina), si prevede che la superficie oggetto della banchina dovrà comunque consentire la 'piena operatività e funzionalità' delle navi metaniere di Sardinia Lng". Grendi, cioè, è sempre stato consapevole che sulla banchina in questione pendeva la precedenza, in caso di realizzazione dell'impianto di Sardinia Lng, sicché, secondo il Cds, la doglianza su un possibile detrimento per le sue attività dovuto allo sviluppo del progetto non merita accoglimento. A.M.



Neppure il Consiglio di Stato accoglie il ricorso dell'armatore e terminalista contro il progetto di Sardinia Lng 29 Giugno 2023 La partita legale non è del tutto chiusa, ma anche il terzo round ha visto soccombere il gruppo Grendi nel tentativo di stoppare il progetto di Sardinia Lng di realizzare nel Porto Canale di Cagliari, in prossimità del terminal che la compagnia genovese vi gestisce, un deposito Gnl associato a un mini-impianto di rigassificazione. Dopo il rigetto di due ricorsi al Tar, a dicembre e a marzo scorsi, il Consiglio di Stato ha infatti respinto anche l'appello relativo al primo dei due, confermando le valutazioni del Tar sulle motivazioni di Grendi, sostanzialmente riproposte anche in secondo grado. Oggetto del ricorso era la procedura di Valutazione di impatto ambientale che ha dato il via libera al progetto. In prima battuta l'operatore marittimo genovese contestava la valutazione da parte del ministero dell'Ambiente della disamina delle possibili alternative e dell'opzione zero effettuata da Sardinia Lng. Ma il Consiglio ha ritenuto che "le valutazioni operate dall'amministrazione nel caso di specie sono immuni dai macroscopici vizi della funzione amministrativa censurati con l'atto di appello". Secondariamente la sentenza di primo grado, secondo Grendi, sarebbe erronea "per il mancato rilievo della violazione del principio di tutela della salute e della sicurezza pubblica". Ma, hanno sentenziato i giudici, "l'assunto non trova corrispondenza negli atti processuali. È sufficiente a tal riguardo osservare che l'assenza di rischi è comprovata dal Nulla Osta di Fattibilità rilasciato dal Ministero dell'Interno (Vigili del Fuoco)". Con il terzo motivo di appello Grendi ha provato a censurare "il capo della sentenza impugnata con il quale sono state dichiarate inammissibili le censure in ordine alla asserita violazione della libertà d'impresa". Anche in questo caso però l'assunto coltivato dalla parte appellante, per quanto più propriamente attiene al pregiudizio potenzialmente da essa subito, va peraltro disatteso anche in base alla considerazione per cui, con la clausola racchiusa

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, domani il convegno "Le concessioni demaniali balneari e portuali. I problemi di un problema"

Il convegno ospitato a palazzo Zanca conclude un ciclo di tre incontri "Le concessioni demaniali balneari e portuali. I problemi di un problema", è il tema del convegno che si terrà domani, giovedì 29, alle ore 9.30, nel salone delle Bandiere a Palazzo Zanca. L'evento promosso dal Comune di **Messina** in collaborazione con l'Università di **Messina**, l'Ordine degli Avvocati di **Messina** e la FIBA Confesercenti **Messina**, rientra nell'ambito delle attività formative dei corsi di dottorato UNIME in Scienze delle Pubbliche Amministrazioni, Scienze politiche e Scienze giuridiche, previste dal progetto Just Smart. Il programma dei lavori, introdotti e moderati dal professore Fabrizio Tigano dell'Università degli Studi di **Messina**, si avvierà con i saluti istituzionali del Sindaco Federico Basile, cui seguiranno i saluti del Magnifico Rettore dell'Ateneo peloritano Salvatore Cuzzocrea; del direttore del Dipartimento di Scienze politiche e giuridiche dell'Università di **Messina** Mario Calogero; del presidente dell'Ordine Avvocati di **Messina** Paolo Vermiglio; dell'assessore comunale alle Attività Produttive Massimo Finocchiaro; e del segretario generale del Comune di **Messina** Rossana Carrubba. Al fine di offrire spunti introduttivi a una riflessione sulla tematica della natura e del regime delle concessioni balneari e portuali interverranno in qualità di relatori le professoresse e i professori, Lina Panella dell'Università di **Messina**, in rappresentanza del Consiglio di Giustizia Amministrativa Maria Immordino Loredana Giani dell'Università Europea Roma, Gaetano Armao dell'Università di Palermo, la senatrice Dafne Musolino, gli avvocati, Rocco Todero rappresentante della Commissione paritetica per le norme di attuazione dello Statuto della Regione Siciliana e Ferdinando Croce Assessorato Territorio e Ambiente Regione Siciliana; e Santino Morabito coordinatore FIBA Confesercenti **Messina**. Il convegno ospitato a palazzo Zanca conclude un ciclo di tre incontri, i primi due hanno avuto sede a Salerno e Palermo, nel corso dei quali è stata seguita l'evoluzione delle complesse problematiche inerenti la materia delle concessioni demaniali, che hanno interessato ed ancora oggi investono la normativa interna e comunitaria, segnata da noti interventi della giurisprudenza amministrativa e della Corte di Giustizia UE.



Il convegno ospitato a palazzo Zanca conclude un ciclo di tre incontri "Le concessioni demaniali balneari e portuali. I problemi di un problema", è il tema del convegno che si terrà domani, giovedì 29, alle ore 9.30, nel salone delle Bandiere a Palazzo Zanca. L'evento promosso dal Comune di Messina in collaborazione con l'Università di Messina, l'Ordine degli Avvocati di Messina e la FIBA Confesercenti Messina, rientra nell'ambito delle attività formative dei corsi di dottorato UNIME in Scienze delle Pubbliche Amministrazioni, Scienze politiche e Scienze giuridiche, previste dal progetto Just Smart. Il programma dei lavori, introdotti e moderati dal professore Fabrizio Tigano dell'Università degli Studi di Messina, si avvierà con i saluti istituzionali del Sindaco Federico Basile, cui seguiranno i saluti del Magnifico Rettore dell'Ateneo peloritano Salvatore Cuzzocrea; del direttore del Dipartimento di Scienze politiche e giuridiche dell'Università di Messina Mario Calogero; del presidente dell'Ordine Avvocati di Messina Paolo Vermiglio; dell'assessore comunale alle Attività Produttive Massimo Finocchiaro; e del segretario generale del Comune di Messina Rossana Carrubba. Al fine di offrire spunti introduttivi a una riflessione sulla tematica della natura e del regime delle concessioni balneari e portuali interverranno in qualità di relatori le professoresse e i professori, Lina Panella dell'Università di Messina, in rappresentanza del Consiglio di Giustizia Amministrativa Maria Immordino Loredana Giani dell'Università Europea Roma, Gaetano Armao dell'Università di Palermo, la senatrice Dafne Musolino, gli avvocati, Rocco Todero rappresentante della Commissione paritetica per le norme di attuazione dello Statuto della Regione Siciliana e Ferdinando Croce Assessorato

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, PD: "la revoca di parte dei finanziamenti per il porto di Tremestieri è un duro colpo per la città"

Il PD si mostra preoccupato sul miglioramento generale del sistema dei trasporti nell'area dello Stretto, oggi più che mai appeso alle sorti della costruzione del Ponte Pubblichiamo la nota firmata dal coordinatore del circolo PD IV Circoscrizione Armando Hyerace , dai consiglieri comunali PD Felice Calabrò e Antonella Russo e dal deputato regionale PD Calogero Leanza in merito alla revoca di parte dei finanziamenti per il porto di Tremestieri: "La notizia della revoca di parte dei finanziamenti per il porto di Tremestieri è un duro colpo all'opera pubblica forse più importante per Messina, perché consentirà di liberarla definitivamente dalla schiavitù delle auto e dei mezzi pesanti. In attesa di fare chiarezza sui motivi della revoca del finanziamento, in un rimpallo di responsabilità tra Comune e **Autorità Portuale**, non possiamo esimerci dall'esprimere forte preoccupazione sul miglioramento generale del sistema dei trasporti nell'area dello Stretto, oggi più che mai appeso alle sorti della costruzione del Ponte. Dietro la grande promessa della mega opera rischia di consumarsi l'ennesima beffa per Messina che potrebbe perdere altri fondi europei, nazionali e regionali (peraltro già stanziati) funzionali al miglioramento del sistema di attraversamento marittimo, perché ritenuti "non più utili" stante la dichiarata volontà di realizzare un attraversamento stabile. Ed infatti, dopo la riprogrammazione dei fondi PNRR con l'eliminazione del progetto dell'alta velocità della Palermo-Catania, e dopo il monito della Corte di Conti che ha invitato il Governo, stante la volontà di realizzare un attraversamento stabile sullo Stretto, a rivalutare l'investimento di 513 milioni di euro per l'ammodernamento delle stazioni di Villa e di Messina e, tra l'altro, della flotta di RFI sullo Stretto (che consentirebbe ai treni di traghettare in un'ora), chi ci garantisce che il completamento del porto di Tremestieri non subisca un ulteriore arresto dato che è stato inserito tra le opere compensative per la realizzare del ponte sullo Stretto? Il rischio, quindi, che davvero ogni scelta che riguarda Messina passi sulla testa dei messinesi è oggi ancora più concreto. Non sappiamo se di questo il Sindaco ne è davvero consapevole ma ci auguriamo che, nel fare chiarezza in Consiglio comunale su quanto accaduto per la revoca dei finanziamenti per il porto di Tremestieri, lo stesso spieghi anche quali sono le iniziative che l'Amministrazione intende assumere per il miglioramento complessivo del sistema di attraversamento dello Stretto. Sotto tale ultimo aspetto, riteniamo doveroso che il Sindaco sia innanzitutto vigile affinché neanche un euro di quelli previsti per l'ammodernamento del porto di Messina e della flotta pubblica sullo Stretto, come anche per il porto di Tremestieri, venga stornato o non speso nei termini previsti e soprattutto non ceda al ricatto morale del Governo e chiedi che il porto di Tremestieri venga espunto dalle opere compensative per il ponte perché opera prioritaria che non può restare appesa alle sorti di nessun'altra infrastruttura.



Il PD si mostra preoccupato sul miglioramento generale del sistema dei trasporti nell'area dello Stretto, oggi più che mai appeso alle sorti della costruzione del Ponte Pubblichiamo la nota firmata dal coordinatore del circolo PD IV Circoscrizione Armando Hyerace , dai consiglieri comunali PD Felice Calabrò e Antonella Russo e dal deputato regionale PD Calogero Leanza in merito alla revoca di parte dei finanziamenti per il porto di Tremestieri: "La notizia della revoca di parte dei finanziamenti per il porto di Tremestieri è un duro colpo all'opera pubblica forse più importante per Messina, perché consentirà di liberarla definitivamente dalla schiavitù delle auto e dei mezzi pesanti. In attesa di fare chiarezza sui motivi della revoca del finanziamento, in un rimpallo di responsabilità tra Comune e Autorità Portuale, non possiamo esimerci dall'esprimere forte preoccupazione sul miglioramento generale del sistema dei trasporti nell'area dello Stretto, oggi più che mai appeso alle sorti della costruzione del Ponte. Dietro la grande promessa della mega opera rischia di consumarsi l'ennesima beffa per Messina che potrebbe perdere altri fondi europei, nazionali e regionali (peraltro già stanziati) funzionali al miglioramento del sistema di attraversamento marittimo, perché ritenuti "non più utili" stante la dichiarata volontà di realizzare un attraversamento stabile. Ed infatti, dopo la riprogrammazione dei fondi PNRR con l'eliminazione del progetto dell'alta velocità della Palermo-Catania, e dopo il monito della Corte di Conti che ha invitato il Governo, stante la volontà di realizzare un attraversamento stabile sullo Stretto, a rivalutare l'investimento di 513 milioni di euro per l'ammodernamento delle stazioni di Villa e di Messina e, tra l'altro, della flotta di RFI sullo Stretto (che consentirebbe ai treni di traghettare in un'ora), chi ci garantisce che il completamento del porto di Tremestieri non subisca un ulteriore arresto dato che è stato inserito tra le opere compensative per la realizzare del ponte sullo Stretto? Il rischio, quindi, che davvero ogni scelta che riguarda Messina passi sulla testa dei messinesi è oggi ancora più concreto. Non sappiamo se di questo il Sindaco ne è davvero consapevole ma ci auguriamo che, nel fare chiarezza in Consiglio comunale su quanto accaduto per la revoca dei finanziamenti per il porto di Tremestieri, lo stesso spieghi anche quali sono le iniziative che l'Amministrazione intende assumere per il miglioramento complessivo del sistema di attraversamento dello Stretto. Sotto tale ultimo aspetto, riteniamo doveroso che il Sindaco sia innanzitutto vigile affinché neanche un euro di quelli previsti per l'ammodernamento del porto di Messina e della flotta pubblica sullo Stretto, come anche per il porto di Tremestieri, venga stornato o non speso nei termini previsti e soprattutto non ceda al ricatto morale del Governo e chiedi che il porto di Tremestieri venga espunto dalle opere compensative per il ponte perché opera prioritaria che non può restare appesa alle sorti di nessun'altra infrastruttura.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Come forza di opposizione locale e nazionale faremo la nostra parte chiameremo ciascuno alle proprie responsabilità."

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Villa San Giovanni. Al via i lavori della Commissione Intermediterranea, 40 rappresentanti da 8 Paesi

La vicepresidente della Regione Calabria, Princi ha sottolineato il ruolo che la Regione intende svolgere per lo sviluppo del Mediterraneo allargato Villa San Giovanni - Si sono aperti oggi i lavori della due giorni dell'Assemblea Generale per la Commissione Intermediterranea, che vede la Calabria ospitare 40 rappresentanti regionali da 8 paesi (Albania, Cipro, Francia, Grecia, Italia, Malta, Marocco e Spagna). L'Italia partecipa con Calabria, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Puglia, Sicilia, Toscana, Veneto. L'evento pone la Calabria al centro di un'area strategica che rappresenta circa il 10% del PIL mondiale, il 20% del traffico marittimo mondiale ed il 30% di quello petrolifero, oltre ad esercitare il 27% dei servizi di linea container. Nel suo saluto di apertura, la vicepresidente della Regione Calabria Giusi Princi ha sottolineato il ruolo che la Regione intende svolgere nei prossimi anni per lo sviluppo del Mediterraneo allargato, che con i suoi 550 milioni di abitanti rappresenterà nei prossimi anni uno spazio di opportunità per affrontare alcune delle grandi sfide comuni a tutta l'area: digitale, sostenibilità, competenze e capitale umano, facendo leva su politiche di collaborazione economica, sociale e culturale. In tale contesto,

la Vicepresidente Princi ha sottolineato come la Calabria intenda svolgere un ruolo centrale all'interno della macroarea sia di indirizzo che di progettualità a vantaggio di tutti i paesi del Mediterraneo Allargato. La Regione ospita l'Assemblea forte delle proprie specificità ed eccellenze illustrate oggi: è la quarta regione più giovane del nostro paese (45,7 anni contro i 46,4 della media italiana), è seconda in Italia nel campo dell'imprenditoria giovanile (6,6% contro la media italiana del 5,6%), seconda nel Sud-Italia e quinta in tutto il paese per quota di consumi energetici coperti da energia e fonti rinnovabili (40,4%). Tra i punti di forza della Regione c'è l'Università della Calabria che è al terzo posto come migliore università tra i grandi atenei statali (da 20.000 a 40.000 iscritti), al secondo posto per erogazione di borse di studio e al primo per quanto riguarda i servizi di residenza e mensa. Con 800 km di coste (quarto posto in Italia), la Calabria si posiziona nella top ten delle regioni italiane per incidenza di valore aggiunto, occupati e imprese nell'Economia del Mare sul totale regionale. Il **porto** di Gioia Tauro è il primo **porto** italiano di Transhipment, il sesto nel Mediterraneo e l'ottavo in Europa e può diventare un laboratorio di sperimentazioni sostenibili. Gli investimenti infrastrutturali lo hanno reso il primo **porto** in Italia per indice di connettività nel 2022. È stato realizzato infatti il primo "fast corridor" del Mezzogiorno che connette Gioia Tauro e l'interporto di Bologna ed è stato firmato un accordo tra la Calabria e RFI per realizzare un nuovo hub ferroviario. Oggi circa il 40% della merce sbarcata in Italia e proveniente dai paesi extra UE passa per Gioia Tauro. Tra le eccellenze calabresi anche l'area marina protetta di



La vicepresidente della Regione Calabria, Princi ha sottolineato il ruolo che la Regione intende svolgere per lo sviluppo del Mediterraneo allargato Villa San Giovanni - Si sono aperti oggi i lavori della due giorni dell'Assemblea Generale per la Commissione Intermediterranea, che vede la Calabria ospitare 40 rappresentanti regionali da 8 paesi (Albania, Cipro, Francia, Grecia, Italia, Malta, Marocco e Spagna). L'Italia partecipa con Calabria, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Puglia, Sicilia, Toscana, Veneto. L'evento pone la Calabria al centro di un'area strategica che rappresenta circa il 10% del PIL mondiale, il 20% del traffico marittimo mondiale ed il 30% di quello petrolifero, oltre ad esercitare il 27% dei servizi di linea container. Nel suo saluto di apertura, la vicepresidente della Regione Calabria Giusi Princi ha sottolineato il ruolo che la Regione intende svolgere nei prossimi anni per lo sviluppo del Mediterraneo allargato, che con i suoi 550 milioni di abitanti rappresenterà nei prossimi anni uno spazio di opportunità per affrontare alcune delle grandi sfide comuni a tutta l'area: digitale, sostenibilità, competenze e capitale umano, facendo leva su politiche di collaborazione economica, sociale e culturale. In tale contesto, la Vicepresidente Princi ha sottolineato come la Calabria intenda svolgere un ruolo centrale all'interno della macroarea sia di indirizzo che di progettualità a vantaggio di tutti i paesi del Mediterraneo Allargato. La Regione ospita l'Assemblea forte delle proprie specificità ed eccellenze illustrate oggi: è la quarta regione più giovane del nostro paese (45,7 anni contro i 46,4 della media italiana), è seconda in Italia nel campo dell'imprenditoria giovanile (6,6% contro la media italiana del 5,6%), seconda nel Sud-Italia e quinta in tutto il paese per quota di consumi energetici coperti da energia e fonti rinnovabili (40,4%). Tra i punti di forza della Regione c'è l'Università della Calabria che è al terzo posto come migliore università tra i grandi atenei statali (da 20.000 a 40.000 iscritti), al secondo posto per erogazione di borse di studio e al primo per quanto riguarda i servizi di residenza e mensa. Con 800 km di coste (quarto posto in Italia), la Calabria si posiziona nella top ten delle regioni italiane per incidenza di valore aggiunto, occupati e imprese nell'Economia del Mare sul totale regionale. Il **porto** di Gioia Tauro è il primo **porto** italiano di Transhipment, il sesto nel Mediterraneo e l'ottavo in Europa e può diventare un laboratorio di sperimentazioni sostenibili. Gli investimenti infrastrutturali lo hanno reso il primo **porto** in Italia per indice di connettività nel 2022. È stato realizzato infatti il primo "fast corridor" del Mezzogiorno che connette Gioia Tauro e l'interporto di Bologna ed è stato firmato un accordo tra la Calabria e RFI per realizzare un nuovo hub ferroviario. Oggi circa il 40% della merce sbarcata in Italia e proveniente dai paesi extra UE passa per Gioia Tauro. Tra le eccellenze calabresi anche l'area marina protetta di

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Isola Capo Rizzuto che è la più vasta d'Italia. Nella giornata di apertura, il primo panel, ha riguardato "Trasporti e Politiche Marittime Integrate", nel quale si è discusso di tematiche quali la pesca, la legge sulla tutela della natura, il ripristino delle lagune, l'adattamento ai cambiamenti climatici e la gestione integrata delle zone costiere. In relazione alla tutela dell'ambiente sono poi stati inoltre illustrati il Piano d'azione della Carta di Bologna, impegno per una strategia unica di protezione e sviluppo sostenibile delle coste nel Mediterraneo, i risultati del progetto AdriaClim, il progetto Horizon Regions4climat e infine il piano per le "infrastrutture per aumentare la resilienza costiera e l'adattamento ai cambiamenti climatici". Nel pomeriggio i lavori sono stati incentrati sullo stato di avanzamento e sulle prospettive della Strategia regionale mediterranea e su opportunità e sinergie dei programmi di cooperazione territoriale con la partecipazione di Maurizio Nicolai, Direttore Generale - Dipartimento Programmazione Unitaria - Regione Calabria. Uno degli elementi distintivi della giornata di apertura è stata la partecipazione di una delegazione di giovani provenienti dalle regioni del Mediterraneo che hanno discusso di economia del mare e proposto soluzioni concrete su come questa possa avere un impatto sui territori di riferimento e sulle politiche occupazionali giovanili, ad esempio attraverso l'ecoturismo e la valorizzazione del patrimonio culturale. Un contributo tanto più significativo in una regione in cui quasi 1 giovane su 3, nella fascia d'età 15-29 anni, è ancora escluso da percorsi di istruzione, formazione e lavoro. Sono stati inoltre approfonditi gli aspetti inerenti la creazione di opportunità di lavoro per studenti nella tutela dei litorali e nella protezione della biodiversità costiera, proponendo a tal riguardo un maggiore coinvolgimento delle organizzazioni giovanili e la loro collaborazione con le istituzioni locali.

Il Nautilus

Augusta

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale in visita a Malta per incontrare le Istituzioni e gli imprenditori locali

Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, si è recato in visita all'hub portuale di Malta. Scopo della visita è stato quello di consolidare i rapporti di reciproca collaborazione con le realtà istituzionali ed imprenditoriali dell'isola, per un proficuo sviluppo delle relazioni commerciali col porto di Pozzallo, da poco annesso alla AdSP. Durante la visita, il Presidente Di Sarcina ha avuto un colloquio con Sua eccellenza Il Dott. Fabrizio Romano, Ambasciatore d'Italia a Malta, che si è detto disponibile a favorire futuri sviluppi nelle relazioni di cooperazione a beneficio delle imprese italiane che vogliono operare a Malta tramite il porto di Pozzallo, cui ha fatto seguito una colazione di lavoro qualificata dalla presenza dell'Onorevole Dott. Aaron Farrugia, Ministro del Trasporto, Infrastruttura e Progetti Capitali del governo maltese, del Vice Ambasciatore d'Italia, Dott. Andrea Varischetti e di numerosi importanti rappresentanze del mondo dello shipping maltese. La giornata è stata completata da una visita alla sede della società Virtu Ferries, che opera collegamenti stabili giornalieri da e per Pozzallo mediante due moderni traghetti HSC e ad alcuni impianti portuali della Valletta. "Ringrazio l'Ambasciatore ed il suo staff, il Ministro Aaron Farrugia e gli imprenditori che mi hanno dato l'occasione di raccontare le nostre idee su Pozzallo e di comprendere meglio le notevoli potenzialità offerte dal sistema imprenditoriale ed armatoriale maltese" dichiara il Presidente Di Sarcina. "Abbiamo concordato per ottobre una nuova visita istituzionale, allo scopo di consolidare le riflessioni avviate ed allargare la prospettiva del ragionamento anche ai Porti di Augusta e Catania. Considero la visita di oggi molto importante per i ragionamenti che stiamo facendo in merito al futuro del porto di Pozzallo e mi riprometto di parlarne al più presto al Presidente della Regione Siciliana.", conclude Francesco Di Sarcina.



La Voce dell Isola

Augusta

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale in visita a Malta

Visualizzazioni articolo: 12 Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, **Francesco Di Sarcina**, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, si è recato in visita all'hub portuale di Malta. Scopo della visita è stato quello di consolidare i rapporti di reciproca collaborazione con le realtà istituzionali ed imprenditoriali dell'isola, per un proficuo sviluppo delle relazioni commerciali col porto di Pozzallo, da poco annesso alla AdSP. Durante la visita, il Presidente Di **Sarcina** ha avuto un colloquio con Sua eccellenza Il Dott. Fabrizio Romano, Ambasciatore d'Italia a Malta, che si è detto disponibile a favorire futuri sviluppi nelle relazioni di cooperazione a beneficio delle imprese italiane che vogliono operare a Malta tramite il porto di Pozzallo, cui ha fatto seguito una colazione di lavoro qualificata dalla presenza dell'Onorevole Dott. Aaron Farrugia, Ministro del Trasporto, Infrastruttura e Progetti Capitali del governo maltese, del Vice Ambasciatore d'Italia, Dott. Andrea Varischetti e di numerosi importanti rappresentanze del mondo dello shipping maltese. La giornata è stata completata da una visita alla sede della società Virtu Ferries, che opera collegamenti stabili giornalieri da e per Pozzallo mediante due moderni traghetti HSC e ad alcuni impianti portuali della Valletta. "Ringrazio l'Ambasciatore ed il suo staff, il Ministro Aaron Farrugia e gli imprenditori che mi hanno dato l'occasione di raccontare le nostre idee su Pozzallo e di comprendere meglio le notevoli potenzialità offerte dal sistema imprenditoriale ed armatoriale maltese" dichiara il Presidente Di **Sarcina**. "Abbiamo concordato per ottobre una nuova visita istituzionale, allo scopo di consolidare le riflessioni avviate ed allargare la prospettiva del ragionamento anche ai Porti di Augusta e Catania. Considero la visita di oggi molto importante per i ragionamenti che stiamo facendo in merito al futuro del porto di Pozzallo e mi riprometto di parlarne al più presto al Presidente della Regione Siciliana.", conclude **Francesco Di Sarcina**.



Sea Reporter

Augusta

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, in visita all'hub portuale di Malta

Augusta, 29 giugno 2023 - Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, **Francesco Di Sarcina**, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, si è recato in visita all'hub portuale di Malta. Scopo della visita è stato quello di consolidare i rapporti di reciproca collaborazione con le realtà istituzionali ed imprenditoriali dell'isola, per un proficuo sviluppo delle relazioni commerciali col porto di Pozzallo, da poco annesso alla AdSP. Durante la visita, il Presidente Di **Sarcina** ha avuto un colloquio con Sua eccellenza Il Dott. Fabrizio Romano, Ambasciatore d'Italia a Malta, che si è detto disponibile a favorire futuri sviluppi nelle relazioni di cooperazione a beneficio delle imprese italiane che vogliono operare a Malta tramite il porto di Pozzallo, cui ha fatto seguito una colazione di lavoro qualificata dalla presenza dell'Onorevole Dott. Aaron Farrugia, Ministro del Trasporto, Infrastruttura e Progetti Capitali del governo maltese, del Vice Ambasciatore d'Italia, Dott. Andrea Varischetti e di numerosi importanti rappresentanze del mondo dello shipping maltese. La giornata è stata completata da una visita alla sede della società Virtu Ferries, che opera collegamenti stabili giornalieri da e per Pozzallo mediante due moderni traghetti HSC e ad alcuni impianti portuali della Valletta. "Ringrazio l'Ambasciatore ed il suo staff, il Ministro Aaron Farrugia e gli imprenditori che mi hanno dato l'occasione di raccontare le nostre idee su Pozzallo e di comprendere meglio le notevoli potenzialità offerte dal sistema imprenditoriale ed armatoriale maltese" dichiara il Presidente Di **Sarcina**. "Abbiamo concordato per ottobre una nuova visita istituzionale, allo scopo di consolidare le riflessioni avviate ed allargare la prospettiva del ragionamento anche ai Porti di Augusta e Catania. Considero la visita di oggi molto importante per i ragionamenti che stiamo facendo in merito al futuro del porto di Pozzallo e mi riprometto di parlarne al più presto al Presidente della Regione Siciliana.", conclude **Francesco Di Sarcina**.



Augusta, 29 giugno 2023 - Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, si è recato in visita all'hub portuale di Malta. Scopo della visita è stato quello di consolidare i rapporti di reciproca collaborazione con le realtà istituzionali ed imprenditoriali dell'isola, per un proficuo sviluppo delle relazioni commerciali col porto di Pozzallo, da poco annesso alla AdSP. Durante la visita, il Presidente Di Sarcina ha avuto un colloquio con Sua eccellenza Il Dott. Fabrizio Romano, Ambasciatore d'Italia a Malta, che si è detto disponibile a favorire futuri sviluppi nelle relazioni di cooperazione a beneficio delle imprese italiane che vogliono operare a Malta tramite il porto di Pozzallo, cui ha fatto seguito una colazione di lavoro qualificata dalla presenza dell'Onorevole Dott. Aaron Farrugia, Ministro del Trasporto, Infrastruttura e Progetti Capitali del governo maltese, del Vice Ambasciatore d'Italia, Dott. Andrea Varischetti e di numerosi importanti rappresentanze del mondo dello shipping maltese. La giornata è stata completata da una visita alla sede della società Virtu Ferries, che opera collegamenti stabili giornalieri da e per Pozzallo mediante due moderni traghetti HSC e ad alcuni impianti portuali della Valletta. "Ringrazio l'Ambasciatore ed il suo staff, il Ministro Aaron Farrugia e gli imprenditori che mi hanno dato l'occasione di raccontare le nostre idee su Pozzallo e di comprendere meglio le notevoli potenzialità offerte dal sistema imprenditoriale ed armatoriale maltese" dichiara il Presidente Di Sarcina. "Abbiamo concordato per ottobre una nuova visita istituzionale, allo scopo di consolidare le riflessioni avviate ed allargare la prospettiva del ragionamento anche ai Porti di Augusta e Catania. Considero la visita di oggi molto importante per i ragionamenti che stiamo facendo in merito al futuro del porto di Pozzallo e mi riprometto di parlarne al più presto al Presidente della Regione Siciliana.", conclude

Sicilia Report

Augusta

L'AdSP in visita a Malta incontra le istituzioni e gli imprenditori locali

Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, **Francesco Di Sarcina**, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, si è recato in visita all'hub portuale di Malta. Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, **Francesco Di Sarcina**, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, si è recato in visita all'hub portuale di Malta. Scopo della visita è stato quello di consolidare i rapporti di reciproca collaborazione con le realtà istituzionali ed imprenditoriali dell'isola, per un proficuo sviluppo delle relazioni commerciali col porto di Pozzallo, da poco annesso alla AdSP. Durante la visita, il Presidente Di **Sarcina** ha avuto un colloquio con Sua eccellenza Il Dott. Fabrizio Romano, Ambasciatore d'Italia a Malta, che si è detto disponibile a favorire futuri sviluppi nelle relazioni di cooperazione a beneficio delle imprese italiane che vogliono operare a Malta tramite il porto di Pozzallo, cui ha fatto seguito una colazione di lavoro qualificata dalla presenza dell'Onorevole Dott. Aaron Farrugia, Ministro del Trasporto, Infrastruttura e Progetti Capitali del governo maltese, del Vice Ambasciatore d'Italia, Dott. Andrea Varischetti e di numerosi importanti rappresentanze del mondo dello shipping maltese. La giornata è stata completata da una visita alla sede della società Virtu Ferries, che opera collegamenti stabili giornalieri da e per Pozzallo mediante due moderni traghetti HSC e ad alcuni impianti portuali della Valletta. "Ringrazio l'Ambasciatore ed il suo staff, il Ministro Aaron Farrugia e gli imprenditori che mi hanno dato l'occasione di raccontare le nostre idee su Pozzallo e di comprendere meglio le notevoli potenzialità offerte dal sistema imprenditoriale ed armatoriale maltese" dichiara il Presidente Di **Sarcina**. "Abbiamo concordato per ottobre una nuova visita istituzionale, allo scopo di consolidare le riflessioni avviate ed allargare la prospettiva del ragionamento anche ai Porti di Augusta e Catania. Considero la visita di oggi molto importante per i ragionamenti che stiamo facendo in merito al futuro del porto di Pozzallo e mi riprometto di parlarne al più presto al Presidente della Regione Siciliana.", conclude **Francesco Di Sarcina**. Copyright SICILIAREPORT.IT ©Riproduzione riservata [Clicca per una donazione](#) Redazione CT Iscriviti alla newsletter.



Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, si è recato in visita all'hub portuale di Malta. Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, si è recato in visita all'hub portuale di Malta. Scopo della visita è stato quello di consolidare i rapporti di reciproca collaborazione con le realtà istituzionali ed imprenditoriali dell'isola, per un proficuo sviluppo delle relazioni commerciali col porto di Pozzallo, da poco annesso alla AdSP. Durante la visita, il Presidente Di Sarcina ha avuto un colloquio con Sua eccellenza Il Dott. Fabrizio Romano, Ambasciatore d'Italia a Malta, che si è detto disponibile a favorire futuri sviluppi nelle relazioni di cooperazione a beneficio delle imprese italiane che vogliono operare a Malta tramite il porto di Pozzallo, cui ha fatto seguito una colazione di lavoro qualificata dalla presenza dell'Onorevole Dott. Aaron Farrugia, Ministro del Trasporto, Infrastruttura e Progetti Capitali del governo maltese, del Vice Ambasciatore d'Italia, Dott. Andrea Varischetti e di numerosi importanti rappresentanze del mondo dello shipping maltese. La giornata è stata completata da una visita alla sede della società Virtu Ferries, che opera collegamenti stabili giornalieri da e per Pozzallo mediante due moderni traghetti HSC e ad alcuni impianti portuali della Valletta. "Ringrazio l'Ambasciatore ed il suo staff, il Ministro Aaron Farrugia e gli imprenditori che mi hanno dato l'occasione di raccontare le nostre idee su Pozzallo e di comprendere meglio le notevoli potenzialità offerte dal sistema imprenditoriale ed armatoriale maltese" dichiara il Presidente Di Sarcina. "Abbiamo concordato per ottobre una nuova visita istituzionale, allo scopo di consolidare le riflessioni avviate ed allargare la prospettiva del ragionamento anche ai Porti di Augusta e Catania. Considero la visita di oggi molto importante per i ragionamenti che stiamo facendo in merito al

Siracusa Oggi

Augusta

Autorità di Sistema Portuale, Di Sarcina all'hub di Malta: "Consolidare i rapporti"

Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, **Francesco Di Sarcina**, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, in visita all'hub portuale di Malta. Scopo della visita è stato quello di consolidare i rapporti di reciproca collaborazione con le realtà istituzionali ed imprenditoriali dell'isola, per un proficuo sviluppo delle relazioni commerciali col porto di Pozzallo, da poco annesso alla AdSP. Durante la visita, il Presidente Di **Sarcina** ha avuto un colloquio con Sua eccellenza Il Dott. Fabrizio Romano, Ambasciatore d'Italia a Malta, che si è detto disponibile a favorire futuri sviluppi nelle relazioni di cooperazione a beneficio delle imprese italiane che vogliono operare a Malta tramite il porto di Pozzallo, cui ha fatto seguito una colazione di lavoro qualificata dalla presenza dell'Onorevole Dott. Aaron Farrugia, Ministro del Trasporto, Infrastruttura e Progetti Capitali del governo maltese, del Vice Ambasciatore d'Italia, Dott. Andrea Varischetti e di numerosi importanti rappresentanze del mondo dello shipping maltese. La giornata è stata completata da una visita alla sede della società Virtu Ferries, che opera collegamenti stabili giornalieri da e per Pozzallo mediante due moderni traghetti HSC e ad alcuni impianti portuali della Valletta. "Ringrazio l'Ambasciatore ed il suo staff, il Ministro Aaron Farrugia e gli imprenditori che mi hanno dato l'occasione di raccontare le nostre idee su Pozzallo e di comprendere meglio le notevoli potenzialità offerte dal sistema imprenditoriale ed armatoriale maltese" dichiara il Presidente Di **Sarcina**. "Abbiamo concordato per ottobre una nuova visita istituzionale, allo scopo di consolidare le riflessioni avviate ed allargare la prospettiva del ragionamento anche ai Porti di Augusta e Catania. Considero la visita di oggi molto importante per i ragionamenti che stiamo facendo in merito al futuro del porto di Pozzallo e mi riprometto di parlarne al più presto al Presidente della Regione Siciliana.", conclude **Francesco Di Sarcina**.



Il Presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, accompagnato dal Capo Area AA.GG. Massimo Scatà, in visita all'hub portuale di Malta. Scopo della visita è stato quello di consolidare i rapporti di reciproca collaborazione con le realtà istituzionali ed imprenditoriali dell'isola, per un proficuo sviluppo delle relazioni commerciali col porto di Pozzallo, da poco annesso alla AdSP. Durante la visita, il Presidente Di Sarcina ha avuto un colloquio con Sua eccellenza Il Dott. Fabrizio Romano, Ambasciatore d'Italia a Malta, che si è detto disponibile a favorire futuri sviluppi nelle relazioni di cooperazione a beneficio delle imprese italiane che vogliono operare a Malta tramite il porto di Pozzallo, cui ha fatto seguito una colazione di lavoro qualificata dalla presenza dell'Onorevole Dott. Aaron Farrugia, Ministro del Trasporto, Infrastruttura e Progetti Capitali del governo maltese, del Vice Ambasciatore d'Italia, Dott. Andrea Varischetti e di numerosi importanti rappresentanze del mondo dello shipping maltese. La giornata è stata completata da una visita alla sede della società Virtu Ferries, che opera collegamenti stabili giornalieri da e per Pozzallo mediante due moderni traghetti HSC e ad alcuni impianti portuali della Valletta. "Ringrazio l'Ambasciatore ed il suo staff, il Ministro Aaron Farrugia e gli imprenditori che mi hanno dato l'occasione di raccontare le nostre idee su Pozzallo e di comprendere meglio le notevoli potenzialità offerte dal sistema imprenditoriale ed armatoriale maltese" dichiara il Presidente Di Sarcina. "Abbiamo concordato per ottobre una nuova visita istituzionale, allo scopo di consolidare le riflessioni avviate ed allargare la prospettiva del ragionamento anche ai Porti di Augusta e Catania. Considero la

Trapani Oggi

Trapani

Assegnato il porto di Trapani alla nave "Mare Go", a bordo 41 persone

Assegnato dalle autorità italiane il porto di Trapani alla nave della ong tedesca Mare*Go. A bordo trasporta 41 migranti soccorsi nel Canale di Sicilia. Il suo arrivo è previsto per il tardo pomeriggio di domani. Lo scorso 2 giugno dopo aver soccorso 36 persone nel Mediterraneo, la nave della ong tedesca Mare*Go aveva fatto sbarcare i suoi passeggeri a Lampedusa nonostante il porto assegnato dalle autorità italiane fosse quello di Trapani. Il natante una volta giunto a Lampedusa fu sottoposto a fermo amministrativo per venti giorni. Le Autorità italiane le avevano assegnato per lo sbarco il porto di Trapani (a 180 miglia nautiche di distanza e circa 36 ore di navigazione). La MARE*GO aveva fatto presente alle Autorità che le persone soccorse a bordo erano molto provate, in condizioni psico-fisiche precarie, e andavano portate al più presto a terra. E ha conseguentemente fatto rotta sul più vicino porto di Lampedusa, dove nella notte tra giovedì e venerdì i superstiti sono stati sbarcati in piena sicurezza e accolti. Immediata la notifica del sequestro e della multa per migliaia di euro.



MSC vicina al primato per maggiori navi di proprietà, si prepara a dominare il mercato container

MSC vicina ad nuovo primato mondiale per maggiori flotta di proprietà in termini di tonnellaggio. Dal divorzio da Maersk la strategia di acquisizione di ulteriori navi con cui dominare il mercato LIVORNO - Si avvicina un nuovo traguardo per la compagnia italo-ginevrina Mediterranean Shipping Co (MSC) saldamente ancorata al vertice globale delle shipping company. La compagnia è pronta per un nuovo primato mondiale nel settore container - per maggiore flotta di proprietà in termini di tonnellaggio. Operando quindi un ulteriore sorpasso nei confronti della danese Maersk. Dopo il primato raggiunto nel settore container, nel gennaio 2022, per capacità di stiva (teu) posizionandosi al primo posto della classifica Top 100 di Alphaliner spodestando Maersk che deteneva da lungo tempo il vertice. Il sorpasso Infatti quando dai cantieri cinesi arriveranno nella flotta MSC le prossime tre nuove megamax la compagnia potrà superare e ridurre l'attuale divario di 66.000 slot che ha con Maersk in termini di tonnellaggio di proprietà, oltre ad allungare il proprio vantaggio complessivo sul vettore danese ad oltre 1 milione di teu. Sempre tema di primati, il mese scorso MSC è diventata anche la prima compagnia di linea al mondo a gestire una flotta superiore a 5 milioni di teu di capacità , per l'esattezza ad oggi 5.114,542 teu (conferendogli il 18,9% della quota di mercato globale) aumentando sempre più il divario con Maersk 4.142,658 (15,3%). Nel gennaio 2022 secondo Alphaliner la flotta MSC era composta da 645 navi, di cui 260 di proprietà (per 1.510.435 teu di capacità) e 385 unità in charter (per 2.774.293 teu) il 64,7% della flotta totale. Mentre per Maersk il dato numerico della flotta é di 738 navi, era superiore rispetto alla collega svizzera di ben 93 navi, di cui 330 di proprietà (per 2.480.020 teu) e 408 unità in charter (per 1.802.820 teu) il 42,1% della flotta esistente. Negli anni la compagnia di Aponte ha velocemente aumentato le dimensioni della flotta, secondo Alphaliner è passata da 1 milione di teu del 2007 a 3 milioni di teu in dieci anni nel 2017 arrivando ai 4 milioni nel 2021 . Inoltre ha raddoppiato le dimensioni della flotta dal 2015 ad oggi, Il portafoglio ordini L'attuale portafoglio ordini della compagnia elvetica è il maggiore al mondo, con oltre 1,5 milioni di teu - quasi equivalenti per dimensioni all'ammontare totale della flotta della giapponese Ocean Network Express (ONE) che con 1.599,427 teu è la settima compagnia globale. Portafoglio ordini con cui la flotta potrebbe superare i 6 milioni di slot entro la metà del prossimo anno. La strategia del divorzio da Maersk Secondo l'analista di settore Peter Sand , chief analys di Xeneta - la piattaforma che monitora ogni mese l'andamento delle tariffe dei noli a lungo termine contrattate in tempo reale dai principali spedizionieri e da multinazionali - per Msc la decisione di "divorziare" da Maersk nella collaborazione dell'Alleanza 2M, con effetto dal gennaio 2025, è stata determinante nella strategia di acquisizione di ulteriori navi.



06/29/2023 17:07

Lucia Nappi

Corriere Marittimo
 MSC vicina al primato per maggiori navi di proprietà, si prepara a dominare il mercato container

MSC vicina ad nuovo primato mondiale per maggiori flotta di proprietà in termini di tonnellaggio. Dal divorzio da Maersk la strategia di acquisizione di ulteriori navi con cui dominare il mercato LIVORNO - Si avvicina un nuovo traguardo per la compagnia italo-ginevrina Mediterranean Shipping Co (MSC) saldamente ancorata al vertice globale delle shipping company. La compagnia è pronta per un nuovo primato mondiale nel settore container - per maggiore flotta di proprietà in termini di tonnellaggio. Operando quindi un ulteriore sorpasso nei confronti della danese Maersk. Dopo il primato raggiunto nel settore container, nel gennaio 2022, per capacità di stiva (teu) posizionandosi al primo posto della classifica Top 100 di Alphaliner spodestando Maersk che deteneva da lungo tempo il vertice. Il sorpasso Infatti quando dai cantieri cinesi arriveranno nella flotta MSC le prossime tre nuove megamax la compagnia potrà superare e ridurre l'attuale divario di 66.000 slot che ha con Maersk in termini di tonnellaggio di proprietà, oltre ad allungare il proprio vantaggio complessivo sul vettore danese ad oltre 1 milione di teu. Sempre tema di primati, il mese scorso MSC è diventata anche la prima compagnia di linea al mondo a gestire una flotta superiore a 5 milioni di teu di capacità , per l'esattezza ad oggi 5.114,542 teu (conferendogli il 18,9% della quota di mercato globale) aumentando sempre più il divario con Maersk 4.142,658 (15,3%). Nel gennaio 2022 secondo Alphaliner la flotta MSC era composta da 645 navi, di cui 260 di proprietà (per 1.510.435 teu di capacità) e 385 unità in charter (per 2.774.293 teu) il 64,7% della flotta totale. Mentre per Maersk il dato numerico della flotta é di 738 navi, era superiore rispetto alla collega svizzera di ben 93 navi, di cui 330 di proprietà (per 2.480.020 teu) e 408 unità in charter (per 1.802.820 teu) il 42,1% della flotta esistente. Negli anni la compagnia di Aponte ha velocemente aumentato le dimensioni della flotta, secondo Alphaliner è passata da 1 milione di teu del 2007 a 3 milioni di teu in dieci anni nel 2017 arrivando ai 4 milioni nel 2021 . Inoltre ha raddoppiato le dimensioni della flotta dal 2015 ad oggi, Il portafoglio ordini L'attuale portafoglio ordini della compagnia elvetica è il maggiore al mondo, con oltre 1,5 milioni di teu - quasi equivalenti per dimensioni all'ammontare totale della flotta della giapponese Ocean Network Express (ONE) che con 1.599,427 teu è la settima compagnia globale. Portafoglio ordini con cui la flotta potrebbe superare i 6 milioni di slot entro la metà del prossimo anno. La strategia del divorzio da Maersk Secondo l'analista di settore Peter Sand , chief analys di Xeneta - la piattaforma che monitora ogni mese l'andamento delle tariffe dei noli a lungo termine contrattate in tempo reale dai principali spedizionieri e da multinazionali - per Msc la decisione di "divorziare" da Maersk nella collaborazione dell'Alleanza 2M, con effetto dal gennaio 2025, è stata determinante nella strategia di acquisizione di ulteriori navi.

Corriere Marittimo

Focus

"Con una tale scala, scegli le tue rotte commerciali con grande cura, e poi inizi a dominare il mercato", ha spiegato l'analista dalle colonne del media di settore Splash 247com.

Informare

Focus

CMA CGM inserirà il porto di Marsaxlokk nel servizio mediterraneo TMX 2

Le toccate allo scalo maltese rimpiazzeranno quelle ad Algeri. La compagnia di navigazione francese CMA CGM includerà il porto hub maltese di Marsaxlokk nell'ambito del proprio servizio containerizzato Turkey Med Express 2 (TMX 2) che collega la Turchia (porti di Aliaga, Ambarli, Gemlik e Izmit) con l'Italia (Salerno e Genova), la Francia (Marsiglia) e l'Algeria (Skikda). L'inclusione dello scalo maltese, che avverrà con l'avvio del servizio del prossimo 10 luglio dal porto di Aliaga, rimpiazzerà le toccate realizzate sinora al porto di Algeri. Nel servizio, che ha una frequenza settimanale e la cui rotazione ha una durata di 28 giorni, vengono impiegate quattro portacontainer da 1.700 teu.

Informare

CMA CGM inserirà il porto di Marsaxlokk nel servizio mediterraneo TMX 2



06/29/2023 11:27

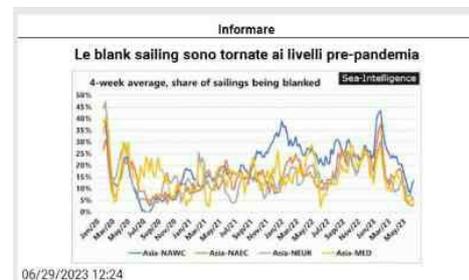
Le toccate allo scalo maltese rimpiazzeranno quelle ad Algeri. La compagnia di navigazione francese CMA CGM includerà il porto hub maltese di Marsaxlokk nell'ambito del proprio servizio containerizzato Turkey Med Express 2 (TMX 2) che collega la Turchia (porti di Aliaga, Ambarli, Gemlik e Izmit) con l'Italia (Salerno e Genova), la Francia (Marsiglia) e l'Algeria (Skikda). L'inclusione dello scalo maltese, che avverrà con l'avvio del servizio del prossimo 10 luglio dal porto di Aliaga, rimpiazzerà le toccate realizzate sinora al porto di Algeri. Nel servizio, che ha una frequenza settimanale e la cui rotazione ha una durata di 28 giorni, vengono impiegate quattro portacontainer da 1.700 teu.

Informare

Focus

Le blank sailing sono tornate ai livelli pre-pandemia

Sea-Intelligence rileva l'unica eccezione, anomala e inspiegabile, del mercato Asia-Nord America WC Il percorso verso una normalizzazione del mercato del trasporto marittimo containerizzato, che ha conosciuto una fase eccezionale coincidente con il diffondersi nel mondo della pandemia di Covid-19, sta proseguendo anche con il ritorno ai livelli precedenti la crisi sanitaria globale del numero di blank sailing, cioè delle cancellazioni di scali ai porti decise dalle compagnie di navigazione per adeguare l'offerta alla domanda e per far fronte ad esigenze operative. Lo ha rilevato Sea-Intelligence, società specializzata nell'analizzare l'evoluzione di questo mercato, spiegando che attualmente il numero di blank sailing ha raggiunto il suo punto più basso dall'inizio della pandemia. «Prendendo in esame la quota complessiva di partenze settimanali cancellate sulla rotta Asia - costa ovest del Nord America - ha rilevato l'amministratore delegato di Sea-Intelligence, Alan Murphy - possiamo osservare che nel momento peggiore, non includendo i picchi, veniva cancellata una partenza su quattro. Ciò ha subito un chiaro miglioramento nel corso del 2023 e si è scesi al di sotto del 10% a giugno. Tuttavia - ha precisato Murphy - assistiamo ad un nuovo lieve rialzo mentre ci avviciniamo all'inizio di luglio, che è probabilmente un riflesso della volontà dei vettori di tenere sotto controllo il calo dei noli spot. Tuttavia, guardando ai traffici Asia - costa ovest del Nord America assieme agli altri traffici transpacifici e ai due traffici Asia - Europa, rileviamo una tendenza di fondo rispetto alla quale i trend di ciascun mercato si muovono in modo più o meno identico. Ci sono però alcune eccezioni, soprattutto relativamente al mercato Asia - costa ovest del Nord America. Se la difformità precedente, a partire dalla seconda metà del 2021 - ha osservato Murphy - può essere spiegata dalla gravità dei colli di bottiglia e dalle attese delle navi fuori dai porti della costa occidentale, nessun modello esplicativo di questo tipo si adatta alla differenza che riscontriamo all'inizio del 2023». Se, secondo Murphy, l'evoluzione anomala dei traffici tra l'Asia e la West Coast nordamericana è difficilmente spiegabile, l'amministratore delegato di Sea-Intelligence suggerisce agli spedizionieri che operano in questo mercato di considerare lo stato attuale come di «assoluta normalità».



Sea-Intelligence rileva l'unica eccezione, anomala e inspiegabile, del mercato Asia-Nord America WC Il percorso verso una normalizzazione del mercato del trasporto marittimo containerizzato, che ha conosciuto una fase eccezionale coincidente con il diffondersi nel mondo della pandemia di Covid-19, sta proseguendo anche con il ritorno ai livelli precedenti la crisi sanitaria globale del numero di blank sailing, cioè delle cancellazioni di scali ai porti decise dalle compagnie di navigazione per adeguare l'offerta alla domanda e per far fronte ad esigenze operative. Lo ha rilevato Sea-Intelligence, società specializzata nell'analizzare l'evoluzione di questo mercato, spiegando che attualmente il numero di blank sailing ha raggiunto il suo punto più basso dall'inizio della pandemia. «Prendendo in esame la quota complessiva di partenze settimanali cancellate sulla rotta Asia - costa ovest del Nord America - ha rilevato l'amministratore delegato di Sea-Intelligence, Alan Murphy - possiamo osservare che nel momento peggiore, non includendo i picchi, veniva cancellata una partenza su quattro. Ciò ha subito un chiaro miglioramento nel corso del 2023 e si è scesi al di sotto del 10% a giugno. Tuttavia - ha precisato Murphy - assistiamo ad un nuovo lieve rialzo mentre ci avviciniamo all'inizio di luglio, che è probabilmente un riflesso della volontà dei vettori di tenere sotto controllo il calo dei noli spot. Tuttavia, guardando ai traffici Asia - costa ovest del Nord America assieme agli altri traffici transpacifici e ai due traffici Asia - Europa, rileviamo una tendenza di fondo rispetto alla quale i trend di ciascun mercato si muovono in modo più o meno identico. Ci sono però alcune eccezioni, soprattutto relativamente al mercato Asia - costa ovest del Nord America. Se la difformità precedente, a partire dalla seconda metà del 2021 - ha osservato Murphy - può essere spiegata dalla gravità dei colli di bottiglia e dalle attese delle navi fuori dai porti della costa occidentale, nessun modello esplicativo di questo tipo si adatta alla differenza che riscontriamo all'inizio del 2023». Se, secondo Murphy,

Informare

Focus

Stefanelli nuovo associate vice president per la Regione Sud Europa di Costa Crociere

Avrà la responsabilità dei mercati Italia, Francia, Spagna e Portogallo Il napoletano Luigi Stefanelli, 38 anni, è stato nominato associate vice president per la Regione Sud Europa di Costa Crociere, diventando responsabile dei mercati di Italia, Spagna, Francia e Portogallo. Laureato in economia aziendale e con un master in bilancio societario, Stefanelli ha maturato in Costa Crociere un'importante esperienza professionale internazionale avendo operato in Asia e in Europa. «Ritengo - ha spiegato Roberto Alberti, senior vice president e direttore commerciale di Costa Crociere - che questa nomina possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale della Regione Sud Europa. Per noi questi mercati rivestono un ruolo fondamentale e, grazie alla grande esperienza internazionale maturata in questi anni da Luigi, siamo certi che riusciremo a essere ancora più efficaci nell'esecuzione della nostra strategia commerciale». Nel suo nuovo ruolo, Stefanelli estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di general manager Spagna & Portogallo e di general manager Francia, potendo contare su un team di professionisti con larga esperienza nel settore: nello specifico, le aree commerciali sono affidate per l'Italia a Riccardo Fantoni, per il mercato francese a Aurelie Soulat e per il mercato spagnolo e portoghese a Jorge Serrano. Costa Crociere ha reso noto che Carlo Schiavon lascerà il ruolo di country manager Italia per dedicarsi a un nuovo progetto personale, ma continuerà a collaborare con la compagnia. «Ci tengo - ha dichiarato Alberti - a ringraziare personalmente e a nome della compagnia Carlo Schiavon per l'eccellente lavoro svolto in questi 27 anni all'interno della nostra azienda. Carlo è un professionista di grande spessore, ampiamente riconosciuto e apprezzato nel settore. Ha contribuito ad affermare il nostro brand in quello che per noi è il primo mercato e rimarrà per noi un punto di riferimento importante. Auguro a Carlo il meglio per il nuovo progetto professionale che ha deciso di intraprendere».



Avrà la responsabilità dei mercati Italia, Francia, Spagna e Portogallo Il napoletano Luigi Stefanelli, 38 anni, è stato nominato associate vice president per la Regione Sud Europa di Costa Crociere, diventando responsabile dei mercati di Italia, Spagna, Francia e Portogallo. Laureato in economia aziendale e con un master in bilancio societario, Stefanelli ha maturato in Costa Crociere un'importante esperienza professionale internazionale avendo operato in Asia e in Europa. «Ritengo - ha spiegato Roberto Alberti, senior vice president e direttore commerciale di Costa Crociere - che questa nomina possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale della Regione Sud Europa. Per noi questi mercati rivestono un ruolo fondamentale e, grazie alla grande esperienza internazionale maturata in questi anni da Luigi, siamo certi che riusciremo a essere ancora più efficaci nell'esecuzione della nostra strategia commerciale». Nel suo nuovo ruolo, Stefanelli estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di general manager Spagna & Portogallo e di general manager Francia, potendo contare su un team di professionisti con larga esperienza nel settore: nello specifico, le aree commerciali sono affidate per l'Italia a Riccardo Fantoni, per il mercato francese a Aurelie Soulat e per il mercato spagnolo e portoghese a Jorge Serrano. Costa Crociere ha reso noto che Carlo Schiavon lascerà il ruolo di country manager Italia per dedicarsi a un nuovo progetto personale, ma continuerà a collaborare con la compagnia. «Ci tengo - ha dichiarato Alberti - a ringraziare personalmente e a nome della compagnia Carlo Schiavon per l'eccellente lavoro svolto in questi 27 anni all'interno della nostra azienda. Carlo è un professionista di grande spessore, ampiamente riconosciuto e apprezzato nel settore. Ha contribuito ad affermare il nostro brand in quello che per noi è il primo mercato e rimarrà per noi un punto di riferimento importante. Auguro a Carlo il meglio per il nuovo progetto

CENTRO GIUSEPPE BONO: IN 12 PUNTI IL CAMBIO DI ROTTA PER LA FILIERA MARE

Dal Presidente Massimo Ponzellini i suggerimenti per gli interventi prioritari in grado di fare del mare il principale asset del Paese Il Centro Giuseppe Bono di analisi e consulenza strategica sul mare, dopo l'organizzazione del Mare Global Forum ha messo a punto in queste settimane un programma di dettaglio di intervento nei vari settori non solo economici, connessi con il mare, individuando dodici punti prioritari di intervento, anche nella chiave di porre risorse professionali e di ricerca al servizio delle Istituzioni nazionali e regionali "Abbiamo intenzione di essere fedeli, anche e specialmente nel nome di Peppino Bono -afferma il Cavaliere del Lavoro Massimo Ponzellini, Presidente del Centro - a quello che abbiamo dichiarato pubblicamente essere il nostro obiettivo prioritario: quello di trasformare la risorsa mare, in tutte le sue declinazioni, da un disvalore, o in un asset sottovalutato, nel motore principale del sistema Paese, favorendo il dialogo fra tutte le componenti di una filiera che è stata negli ultimi cinquant'anni ignorata nelle sue potenzialità". "Oggi abbiamo il dovere - prosegue Ponzellini - di porre il fattore mare non solo al centro del Mediterraneo, ma al centro di un'Europa nuova che dal Mediterraneo e dal suo sviluppo non può prescindere". In quest'ottica il Centro Giuseppe Bono, in totale spirito di servizio, ha messo a punto una prima strategia di intervento e di analisi su settori cardine in grado di imprimere quel cambiamento di rotta che significa occupazione, ricchezza e non solo per le comunità costiere, occupazione e sviluppo. Ecco in dodici punti quella che noi crediamo essere una chiave di lettura per il settore mare e un contributo concreto che intendiamo fornire a tutti quelli che in questi mesi hanno scoperto, o forse riscoperto, il valore dell'economia del mare. Difesa del patrimonio delle coste italiane dai fenomeni di erosione e inquinamento, nonché loro valorizzazione in chiave turistica. Abbattimento delle barriere e dei vincoli burocratici che impediscono uno sviluppo della presenza della flotta battente bandiera italiana sulle grandi rotte mercantili. Definizione di una connessione permanente, che sfoci in scelte sinergiche, fra le esigenze prioritarie del sistema economico, energetico e industriale del Paese e gli investimenti in porti, impianti costieri e navi. Il caso dei rigassificatori, delle navi gasiere e della possibilità di creare una tecnologia costruttiva in Italia. Cambio di rotta nelle scelte di realizzazione e di priorità delle infrastrutture che dovranno rispondere a una logica di sistema integrato. Nel caso dei porti, investimenti in opere marittime ma in contemporanea nei sistemi integrati di logistica che rendano produttive queste opere. Programma integrato di ricerca sulle tecnologie avanzate per consentire all'industria cantieristica e al suo indotto di conservare una posizione leader. Incentivi allo sviluppo di una tecnologia duale, che consenta di sfruttare anche a fini civili, l'innovazione nel campo della difesa. Intervento prioritario sui temi della telematica



Informatore Navale
CENTRO GIUSEPPE BONO: IN 12 PUNTI IL CAMBIO DI ROTTA PER LA FILIERA MARE
 06/29/2023 18:56

Dal Presidente Massimo Ponzellini i suggerimenti per gli interventi prioritari in grado di fare del mare il principale asset del Paese Il Centro Giuseppe Bono di analisi e consulenza strategica sul mare, dopo l'organizzazione del Mare Global Forum ha messo a punto in queste settimane un programma di dettaglio di intervento nei vari settori non solo economici, connessi con il mare, individuando dodici punti prioritari di intervento, anche nella chiave di porre risorse professionali e di ricerca al servizio delle Istituzioni nazionali e regionali "Abbiamo intenzione di essere fedeli, anche e specialmente nel nome di Peppino Bono -afferma il Cavaliere del Lavoro Massimo Ponzellini, Presidente del Centro - a quello che abbiamo dichiarato pubblicamente essere il nostro obiettivo prioritario: quello di trasformare la risorsa mare, in tutte le sue declinazioni, da un disvalore, o in un asset sottovalutato, nel motore principale del sistema Paese, favorendo il dialogo fra tutte le componenti di una filiera che è stata negli ultimi cinquant'anni ignorata nelle sue potenzialità". "Oggi abbiamo il dovere - prosegue Ponzellini - di porre il fattore mare non solo al centro del Mediterraneo, ma al centro di un'Europa nuova che dal Mediterraneo e dal suo sviluppo non può prescindere". In quest'ottica il Centro Giuseppe Bono, in totale spirito di servizio, ha messo a punto una prima strategia di intervento e di analisi su settori cardine in grado di imprimere quel cambiamento di rotta che significa occupazione, ricchezza e non solo per le comunità costiere, occupazione e sviluppo. Ecco in dodici punti quella che noi crediamo essere una chiave di lettura per il settore mare e un contributo concreto che intendiamo fornire a tutti quelli che in questi mesi hanno scoperto, o forse riscoperto, il valore dell'economia del mare. Difesa del patrimonio delle coste italiane dai fenomeni di erosione e inquinamento, nonché loro valorizzazione in chiave turistica. Abbattimento delle barriere e dei vincoli burocratici che impediscono uno sviluppo della presenza della flotta

Informatore Navale

Focus

e della cyber security nell'intera filiera marittima. Recupero di aree ed edifici storici nelle città portuali, ricreando le basi per una cultura del mare e valorizzando asset pubblici in stato di crescente degrado. Interventi di bonifica e rivalutazione degli asset nelle ex aree industriali sul mare, oggetto di abbandono o di mancate scelte. Rafforzamento dei rapporti commerciali nell'intera area mediterranea attraverso la creazione di strumenti di finanza ad hoc. Messa a punto di un progetto nazionale di intervento sull'inquinamento costiero, che preveda una bonifica dei corsi d'acqua a rischio provenienti da aree industriali caratterizzate da un alto tasso di inquinamento e da progetti finalizzati in settori specifici come quello della pulizia delle spiagge e dell'inquinamento da plastiche. Costruzione di un sistema di comunicazione fra le varie componenti della filiera mare, sia per quanto riguarda l'offerta turistica, anche nella declinazione del lusso, sia per quanto concerne un utilizzo razionale delle infrastrutture per l'ospitalità.

COSTA CROCIERE NOMINA LUIGI STEFANELLI ASSOCIATE VICE PRESIDENT PER LA REGIONE SUD EUROPA

Stefanelli avrà la responsabilità dei mercati Italia, Francia, Spagna e Portogallo Carlo Schiavon lascerà il ruolo di Country Manager Italia per dedicarsi a un nuovo progetto personale, ma continuerà a collaborare con la compagnia Genova, 29 giugno 2023 - Costa Crociere ha nominato Luigi Stefanelli Associate Vice President per la Regione Sud Europa, diventando responsabile dei seguenti mercati: Italia, Spagna, Francia e Portogallo. In questa nuova funzione, Stefanelli, grazie anche al supporto di un team di manager di alto profilo, avrà l'obiettivo di garantire lo sviluppo sostenibile della regione e la sua profittabilità. Stefanelli ha maturato in Costa Crociere un'importante esperienza professionale internazionale, avendo operato in Asia e in Europa, dove ha ottenuto importanti risultati e assunto responsabilità sempre maggiori. "Ritengo che questa nomina possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale della Regione Sud Europa," ha dichiarato Roberto Alberti, SVP & Chief Commercial Officer di Costa Crociere. " Per noi questi mercati rivestono un ruolo fondamentale e, grazie alla grande esperienza internazionale maturata in questi anni da Luigi, siamo certi che riusciremo a essere ancora più efficaci nell'esecuzione della nostra strategia commerciale. Ci tengo a ringraziare personalmente e a nome della compagnia Carlo Schiavon per l'eccellente lavoro svolto in questi 27 anni all'interno della nostra azienda. Carlo è un professionista di grande spessore, ampiamente riconosciuto e apprezzato nel settore. Ha contribuito ad affermare il nostro brand in quello che per noi è il primo mercato e rimarrà per noi un punto di riferimento importante. Auguro a Carlo il meglio per il nuovo progetto professionale che ha deciso di intraprendere. " Nel suo nuovo ruolo, Luigi estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di General Manager Spagna & Portogallo e di General Manager Francia, e potendo contare su un team di professionisti con larga esperienza nel settore. Nello specifico, le aree commerciali sono affidate per l'Italia a Riccardo Fantoni, Direttore Commerciale Italia, che ha ricoperto ruoli di sempre maggiore rilievo all'interno del team commerciale e si è contraddistinto per il suo grande impegno e per la sua professionalità. Per il mercato francese, Stefanelli potrà contare sul prezioso supporto di Aurelie Soulat, Direttore Commerciale Francia, che è entrata in azienda nel 2022 e vanta un lungo percorso professionale anche in altre aziende del turismo. Infine, a Jorge Serrano, veterano in azienda e nel mercato spagnolo e portoghese, è affidata la guida commerciale di questi due paesi in qualità anche lui di Direttore Commerciale. Gli attuali riporti di Stefanelli al di fuori dell'area commerciale rimarranno invariati. Luigi Stefanelli ha iniziato la sua carriera come consulente presso la Ernst & Young Financial Business Advisor a Roma, per poi iniziare il suo viaggio nel settore crocieristico a Genova, nel dipartimento di Pricing & Revenue Management di Costa Crociere. Dalla fine del 2012



Stefanelli avrà la responsabilità dei mercati Italia, Francia, Spagna e Portogallo Carlo Schiavon lascerà il ruolo di Country Manager Italia per dedicarsi a un nuovo progetto personale, ma continuerà a collaborare con la compagnia Genova, 29 giugno 2023 - Costa Crociere ha nominato Luigi Stefanelli Associate Vice President per la Regione Sud Europa, diventando responsabile dei seguenti mercati: Italia, Spagna, Francia e Portogallo. In questa nuova funzione, Stefanelli, grazie anche al supporto di un team di manager di alto profilo, avrà l'obiettivo di garantire lo sviluppo sostenibile della regione e la sua profittabilità. Stefanelli ha maturato in Costa Crociere un'importante esperienza professionale internazionale, avendo operato in Asia e in Europa, dove ha ottenuto importanti risultati e assunto responsabilità sempre maggiori. "Ritengo che questa nomina possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale della Regione Sud Europa," ha dichiarato Roberto Alberti, SVP & Chief Commercial Officer di Costa Crociere. " Per noi questi mercati rivestono un ruolo fondamentale e, grazie alla grande esperienza internazionale maturata in questi anni da Luigi, siamo certi che riusciremo a essere ancora più efficaci nell'esecuzione della nostra strategia commerciale. Ci tengo a ringraziare personalmente e a nome della compagnia Carlo Schiavon per l'eccellente lavoro svolto in questi 27 anni all'interno della nostra azienda. Carlo è un professionista di grande spessore, ampiamente riconosciuto e apprezzato nel settore. Ha contribuito ad affermare il nostro brand in quello che per noi è il primo mercato e rimarrà per noi un punto di riferimento importante. Auguro a Carlo il meglio per il nuovo progetto professionale che ha deciso di intraprendere. " Nel suo nuovo ruolo, Luigi estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di General Manager Spagna & Portogallo e di General Manager Francia, e potendo contare su un team di professionisti con larga esperienza nel settore.

Informatore Navale

Focus

Luigi ha ricoperto ruoli di crescente responsabilità in diversi paesi dove la compagnia genovese opera. Dapprima come Business Development & Pricing Director per l'area Asia Pacific & Australia, vivendo tre anni a Shanghai; successivamente il ritorno in Europa, prima come General Manager per i brand Costa e AIDA per i mercati Austria & Svizzera, e in seguito come General Manager Central Europe dopo l'ampliamento delle sue responsabilità ai mercati della Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria. Alla fine del 2019 è stato nominato General Manager per i mercati Spagna e Portogallo e infine, da un anno a questa parte, è diventato General Manager Spagna, Francia e Portogallo. Luigi Stefanelli, napoletano di 38 anni, ha una laurea in Economia Aziendale e un Master in bilancio societario, è sposato e ha due figli.

Informazioni Marittime

Focus

Navigatori, le avventure di Sir Robin Knox al Galata Museo del Mare

Uno dei grandi protagonisti della vela in solitaria ha raccontato a Genova la sua storia di Flavio Scopinich DL Notizie Si è svolto a fine maggio presso il Galata Museo del Mare si è svolto il primo degli "Incontri in Blu" dell'anno 2023, una rassegna a carattere nautico finalizzata a promuovere la cultura del mare, presentata dal giornalista e scrittore Fabio Pozzo. [] La presentazione di Sir Robin Knox è iniziata con un breve filmato che illustrava oltre alla prima barca Suhaili con cui nel 1967 ha compiuto la prima circumnavigazione del globo partecipando alla "Golden Globe Race" ed altre barche con cui ha partecipato in regate altrettanto impegnative come il catamarano Enza con cui ha partecipato al "Jules Verne Trophy" del 1992 ma che ha dovuto abbandonare a causa di una falla allo scafo di Dritta. Trofeo vinto comunque nella edizione successiva nel 1994 in coppia con Peter Blake (altro mostro sacro della vela d'altura). La vita di Sir Robin Knox-Johnston può essere definita molto avventurosa, intradato alla vita sul mare grazie al libro "Kon Tiki" regalatogli a 14 anni che ha acceso in lui la curiosità prima e la passione poi per il mare, tanto che intraprese (nel periodo 1957 al 1968) la carriera di ufficiale di marina sia sulle navi della Royal Navy che sulle navi mercantili da carico, compiendo numerose traversate atlantiche. L'impresa di Sir Francis Cinchester il primo uomo a che con la sua barca Gipsy Moth I nel 1967 ha circumnavigato il globo a vela con scalo (circa 1 mese a Sydney in Australia), gli diede l'ispirazione di fare come Sir Francis Cinchister il giro del globo a vela, aggiungendo la difficoltà di farlo senza scalo fu così che, trovati gli sponsor necessari, nacque la "Global Race" una regata a vela per navigatori solitari senza scalo intermedio; regata che Sir Robin Knox intraprese con la sua barca Suhaili, un ketch costruito nel 1995 in India su progetto di Colin Archer che prevedeva la trasformazione di una lancia da salvataggio norvegese in un 2 alberi armato a Ketch in modo di avere contemporaneamente una grande superficie velica e contemporaneamente un centro velico di spinta basso per ridurre lo sbandamento della barca con venti prodieri ed al traverso. L'aver 2 alberi uguali, che issavano le stesse vele, consentiva di ridurre il numero di vele di ricambio da portare dietro a vantaggio del peso e dello spazio a bordo. Nel frattempo, il mondo dello shipping stava cambiando, le navi erano sempre più veloci e le soste in porto (grazie all'avvento dei containers), si riducevano sempre di più, togliendo quel fascino di avventura e scoperta di posti e genti lontane sempre più difficile. Quindi Sir Robin cercò nuovi stimoli e l'impresa di Sir Francis Cichester con il Gipsy Moth IV che fece il giro del mondo in solitario, gli fu di ispirazione, l'unica cosa mai compiuta da un essere umano, era il giro del mondo senza scalo. Negli umani, la ricerca dei limiti ed il volerli superare è insito nella natura stessa dell'uomo, il progresso tecnico, le esplorazioni di spazi sempre più difficili ed ostili, sono sempre



Uno dei grandi protagonisti della vela in solitaria ha raccontato a Genova la sua storia di Flavio Scopinich DL Notizie Si è svolto a fine maggio presso il Galata Museo del Mare si è svolto il primo degli "Incontri in Blu" dell'anno 2023, una rassegna a carattere nautico finalizzata a promuovere la cultura del mare, presentata dal giornalista e scrittore Fabio Pozzo. [...] La presentazione di Sir Robin Knox è iniziata con un breve filmato che illustrava oltre alla prima barca Suhaili con cui nel 1967 ha compiuto la prima circumnavigazione del globo partecipando alla "Golden Globe Race" ed altre barche con cui ha partecipato in regate altrettanto impegnative come il catamarano Enza con cui ha partecipato al "Jules Verne Trophy" del 1992 ma che ha dovuto abbandonare a causa di una falla allo scafo di Dritta. Trofeo vinto comunque nella edizione successiva nel 1994 in coppia con Peter Blake (altro mostro sacro della vela d'altura). La vita di Sir Robin Knox-Johnston può essere definita molto avventurosa, intradato alla vita sul mare grazie al libro "Kon Tiki" regalatogli a 14 anni che ha acceso in lui la curiosità prima e la passione poi per il mare, tanto che intraprese (nel periodo 1957 al 1968) la carriera di ufficiale di marina sia sulle navi della Royal Navy che sulle navi mercantili da carico, compiendo numerose traversate atlantiche. L'impresa di Sir Francis Cinchester il primo uomo a che con la sua barca Gipsy Moth I nel 1967 ha circumnavigato il globo a vela con scalo (circa 1 mese a Sydney in Australia), gli diede l'ispirazione di fare come Sir Francis Cinchister il giro del globo a vela, aggiungendo la difficoltà di farlo senza scalo fu così che, trovati gli sponsor necessari, nacque la "Global Race" una regata a vela per navigatori solitari senza scalo intermedio; regata che Sir Robin Knox intraprese con la sua barca Suhaili, un ketch costruito nel 1995 in India su progetto di Colin Archer che prevedeva la trasformazione di una lancia da salvataggio norvegese in un 2 alberi armato a

Informazioni Marittime

Focus

stati realizzati grazie al retaggio del DNA umano, che spinge l'essere umano a compiere azioni che il buon senso scarterebbe. Sir Robin decise allora di organizzare un evento storico mai tentato prima, una regata a vela che circumnavigasse il globo e senza scalo. Trovati gli sponsor giusti (principalmente il Sunday Times), riuscì ad organizzare la prima regata intorno al mondo in solitario senza scalo, chiamata "Sunday Times Golden Globe Race"; regata che offriva un premio di 5,000 Sterline per chi avesse compiuto il percorso nel minor tempo possibile. Il comandante Robin Knox Johnstone Pur regatando con la barca più piccola [solo 9,8 (m.) di lunghezza], Sir Robin fu l'unico a compiere il percorso completo, gli altri 7 concorrenti abbandonarono per rottura od altri motivi; come, ad esempio, il Francese Bernard Moitessier (il più vicino a Sir Robin), che decise di abbandonare la Corsa e fare rotta su Thailandi. Consegnando di fatto la vittoria a Sir Robin che compì il periplo senza scalo dal 14 giugno 1968 (giorno della partenza da Falmouth) al 22 Aprile 1969 (giorno del suo arrivo a Falmouth), diventando contemporaneamente il primo navigatore in solitario a circumnavigare il globo ed il più veloce della regata (dato che era l'unico rimasto). La grandezza di Sir Robin Knox, è testimoniata anche dal fatto di avere donato il suo premio di 5,000 Sterline alla famiglia di Donald Crowhurst (disperso durante la regata), che si pensa si sia suicidato dopo essere stato scoperto nell'aver cercato di alterare il suo percorso allo scopo di vincere il premio di velocità. Alla domanda come mai di un tale gesto di generosità, Sir Robin ha spiegato che per lui la cosa più importante era quella di essere stato il primo navigatore a compiere la circumnavigazione del globo senza scalo; il resto erano solo soldi, ed avendo saputo che la famiglia di Donald Crowhurst (dopo la tragica scomparsa del capofamiglia), si trovava in seri guai finanziari, pensò che quello era il migliore uso da fare di quei soldi arrivati inaspettati in quanto lui (essendo stato l'unico ad essere arrivato), era forzatamente anche il più veloce. Abbandonata definitivamente la carriera di comandante sulle navi mercantili, si dedicò alle regate oceaniche con diverse barche a vela tra cui il catamarano Enza che durante la regata Jules Verne Trophy subì una avaria grave ad uno dei 2 scafi, che costrinse Sir Robin all'abbandono. Il ketch Suhaili , 9,8 m, in navigazione attorno al globo. Ad un personaggio di questa levatura, non poteva mancare l'invito a fare parte del team inglese Ineos che preparava la barca che correva nella America's Cup, tipo di barca "AC 75" che lo ha fortemente impressionato per le elevatissime velocità raggiunte. Alla fine della conferenza Sir Robin ha risposto alle seguenti domande del pubblico: 1) - La pianificazione del cibo e relativo stivaggio nella barca (assieme a tutto il resto come acqua e vele di ricambio); 2) - Quale è stato il più grosso progresso nel campo della navigazione a vela. Alla prima domanda ha spiegato che aveva stimato in 300 giorni la durata del viaggio e che ha aumentato per precauzione del 10% (30 giorni) la durata prevista quindi 330 giorni (circa 47 settimane), avendo fatto un menù settimanale è stato facile identificare la tipologia e quantità di cibo da imbarcare prima della partenza. Con 2 mesi di cibi freschi ed il rimanente in scatolette disposte sul pagliolo della barca, tanto che alla partenza era obbligato a camminare carponi all'interno della barca ed il bordo libero alla partenza (distanza del ponte di coperta all'acqua) era

Informazioni Marittime

Focus

inferiore ai 2 piedi (circa 60 (cm.)). Alla seconda domanda ha spiegato che a parere suo il più notevole progresso nel campo della navigazione a vela, è stato l'avvento del G.P.S. (Ground Positioning System), che considerando la non elevata velocità delle barche a vela convenzionali, consente di monitorare costantemente in pieno oceano, la posizione della barca riducendo quindi il rischio di compiere percorsi inutili ed evitare posizioni che potrebbero risultare pericolose. Un lungo applauso ha concluso l'incontro con un gigante della vela. Condividi Tag storia nautica Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Focus

Sud Europa, Costa Crociere nomina Luigi Stefanelli associate vice president per la regione

Il ruolo comporta la responsabilità dei seguenti mercati: Italia, Spagna, Francia e Portogallo. Costa Crociere ha nominato Luigi Stefanelli associate vice president per la Regione Sud Europa, diventando responsabile dei seguenti mercati: Italia, Spagna, Francia e Portogallo. In questa nuova funzione, Stefanelli, grazie anche al supporto di un team di manager di alto profilo, avrà l'obiettivo di garantire lo sviluppo sostenibile della regione e la sua profittabilità. Stefanelli ha maturato in Costa Crociere un'importante esperienza professionale internazionale, avendo operato in Asia e in Europa, dove ha ottenuto importanti risultati e assunto responsabilità sempre maggiori. "Ritengo che questa nomina possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale della Regione Sud Europa - ha dichiarato Roberto Alberti, SVP & chief commercial officer di Costa Crociere -. Per noi questi mercati rivestono un ruolo fondamentale e, grazie alla grande esperienza internazionale maturata in questi anni da Luigi, siamo certi che riusciremo a essere ancora più efficaci nell'esecuzione della nostra strategia commerciale. Ci tengo a ringraziare personalmente e a nome della compagnia Carlo Schiavon per l'eccellente lavoro svolto in questi 27 anni all'interno della nostra azienda. Carlo è un professionista di grande spessore, ampiamente riconosciuto e apprezzato nel settore. Ha contribuito ad affermare il nostro brand in quello che per noi è il primo mercato e rimarrà per noi un punto di riferimento importante. Auguro a Carlo il meglio per il nuovo progetto professionale che ha deciso di intraprendere". Nel suo nuovo ruolo, Luigi estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di general manager Spagna & Portogallo e di general manager Francia, e potendo contare su un team di professionisti con larga esperienza nel settore. Nello specifico, le aree commerciali sono affidate per l'Italia a Riccardo Fantoni, direttore commerciale Italia, che ha ricoperto ruoli di sempre maggiore rilievo all'interno del team commerciale e si è contraddistinto per il suo grande impegno e per la sua professionalità. Per il mercato francese, Stefanelli potrà contare sul prezioso supporto di Aurelie Soulat, direttore commerciale Francia, che è entrata in azienda nel 2022 e vanta un lungo percorso professionale anche in altre aziende del turismo. Infine, a Jorge Serrano, veterano in azienda e nel mercato spagnolo e portoghese, è affidata la guida commerciale di questi due paesi in qualità anche lui di direttore commerciale. Gli attuali riporti di Stefanelli al di fuori dell'area commerciale rimarranno invariati. Napoletano, 38 anni, Luigi Stefanelli ha iniziato la sua carriera come consulente presso la Ernst & Young Financial Business Advisor a Roma, per poi iniziare il suo viaggio nel settore crocieristico a Genova, nel dipartimento di Pricing & Revenue Management di Costa Crociere. Dalla fine del 2012 Luigi ha ricoperto ruoli di crescente responsabilità in diversi paesi dove la compagnia genovese opera. Dapprima come Business Development & Pricing Director



Il ruolo comporta la responsabilità dei seguenti mercati: Italia, Spagna, Francia e Portogallo. Costa Crociere ha nominato Luigi Stefanelli associate vice president per la Regione Sud Europa, diventando responsabile dei seguenti mercati: Italia, Spagna, Francia e Portogallo. In questa nuova funzione, Stefanelli, grazie anche al supporto di un team di manager di alto profilo, avrà l'obiettivo di garantire lo sviluppo sostenibile della regione e la sua profittabilità. Stefanelli ha maturato in Costa Crociere un'importante esperienza professionale internazionale, avendo operato in Asia e in Europa, dove ha ottenuto importanti risultati e assunto responsabilità sempre maggiori. "Ritengo che questa nomina possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale della Regione Sud Europa - ha dichiarato Roberto Alberti, SVP & chief commercial officer di Costa Crociere -. Per noi questi mercati rivestono un ruolo fondamentale e, grazie alla grande esperienza internazionale maturata in questi anni da Luigi, siamo certi che riusciremo a essere ancora più efficaci nell'esecuzione della nostra strategia commerciale. Ci tengo a ringraziare personalmente e a nome della compagnia Carlo Schiavon per l'eccellente lavoro svolto in questi 27 anni all'interno della nostra azienda. Carlo è un professionista di grande spessore, ampiamente riconosciuto e apprezzato nel settore. Ha contribuito ad affermare il nostro brand in quello che per noi è il primo mercato e rimarrà per noi un punto di riferimento importante. Auguro a Carlo il meglio per il nuovo progetto professionale che ha deciso di intraprendere". Nel suo nuovo ruolo, Luigi estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di general manager Spagna & Portogallo e di general manager Francia, e potendo contare su un team di professionisti con larga esperienza nel settore. Nello specifico, le aree commerciali sono affidate per l'Italia a Riccardo Fantoni, direttore commerciale Italia, che ha ricoperto ruoli di sempre maggiore

Informazioni Marittime

Focus

per l'area Asia Pacific & Australia, vivendo tre anni a Shanghai; successivamente il ritorno in Europa, prima come general manager per i brand Costa e AIDA per i mercati Austria & Svizzera, e in seguito come general manager Central Europe dopo l'ampliamento delle sue responsabilità ai mercati della Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria. Alla fine del 2019 è stato nominato General Manager per i mercati Spagna e Portogallo e infine, da un anno a questa parte, è diventato general manager Spagna, Francia e Portogallo. Stefanelli ha una laurea in Economia Aziendale e un Master in bilancio societario. È sposato e ha due figli. Condividi Tag costa crociere Articoli correlati.

Centro Giuseppe Bono: il cambio di rotta per la filiera mare in 12 punti

Il Centro Giuseppe Bono, attraverso il proprio presidente Massimo Ponzellini, riassume in dodici punti la propria chiave di lettura per il settore mare. un contributo concreto che intendiamo fornire a tutti quelli che in questi mesi hanno scoperto, o forse riscoperto, il valore dell'economia del mare si legge nella nota inviata. 1. Difesa del patrimonio delle coste italiane dai fenomeni di erosione e inquinamento, nonché loro valorizzazione in chiave turistica. 2. Abbattimento delle barriere e dei vincoli burocratici che impediscono uno sviluppo della presenza della flotta battente bandiera italiana sulle grandi rotte mercantili. 3. Definizione di una connessione permanente, che sfoci in scelte sinergiche, fra le esigenze prioritarie del sistema economico, energetico e industriale del Paese e gli investimenti in porti, impianti costieri e navi. Il caso dei rigassificatori, delle navi gasiere e della possibilità di creare una tecnologia costruttiva in Italia. 4. Cambio di rotta nelle scelte di realizzazione e di priorità delle infrastrutture che dovranno rispondere a una logica di sistema integrato. Nel caso dei porti, investimenti in opere marittime ma in contemporanea nei sistemi integrati di logistica che rendano produttive queste opere. 5. Programma integrato di ricerca sulle tecnologie avanzate per consentire all'industria cantieristica e al suo indotto di conservare una posizione leader. 6. Incentivi allo sviluppo di una tecnologia duale, che consenta di sfruttare anche a fini civili, l'innovazione nel campo della difesa. 7. Intervento prioritario sui temi della telematica e della cyber security nell'intera filiera marittima. 8. Recupero di aree ed edifici storici nelle città portuali, ricreando le basi per una cultura del mare e valorizzando asset pubblici in stato di crescente degrado. 9. Interventi di bonifica e rivalutazione degli asset nelle ex aree industriali sul mare, oggetto di abbandono o di mancate scelte. 10. Rafforzamento dei rapporti commerciali nell'intera area mediterranea attraverso la creazione di strumenti di finanza ad hoc. 11. Messa a punto di un progetto nazionale di intervento sull'inquinamento costiero, che preveda una bonifica dei corsi d'acqua a rischio provenienti da aree industriali caratterizzate da un alto tasso di inquinamento e da progetti finalizzati in settori specifici come quello della pulizia delle spiagge e dell'inquinamento da plastiche. 12. Costruzione di un sistema di comunicazione fra le varie componenti della filiera mare, sia per quanto riguarda l'offerta turistica, anche nella declinazione del lusso, sia per quanto concerne un utilizzo razionale delle infrastrutture per l'ospitalità.



Economia del mare: la ricetta del Centro Bono in dodici punti

Il presidente Ponzellini: "Il nostro obiettivo prioritario è quello di trasformare la risorsa mare, da asset sottovalutato, nel motore principale del sistema Paese "

Genova - Il Centro Giuseppe Bono di analisi e consulenza strategica sul mare, dopo l'organizzazione del Mare Global Forum a Genova ha messo a punto in queste settimane un programma di dettaglio di intervento nei vari settori non solo economici, connessi con il mare, individuando dodici punti prioritari di intervento, anche nella chiave di porre risorse professionali e di ricerca al servizio delle Istituzioni nazionali e regionali. "Abbiamo intenzione di essere fedeli, anche e specialmente nel nome di Peppino Bono - afferma il Cavaliere del Lavoro, Massimo Ponzellini, presidente del Centro - a quello che abbiamo dichiarato pubblicamente essere il nostro obiettivo prioritario: quello di trasformare la risorsa mare, in tutte le sue declinazioni, da un disvalore, o in un asset sottovalutato, nel motore principale del sistema Paese, favorendo il dialogo fra tutte le componenti di una filiera che è stata negli ultimi cinquant'anni ignorata nelle sue potenzialità". In quest'ottica il Centro Giuseppe Bono ha messo a punto una prima strategia di intervento e di analisi su settori cardine in grado di imprimere quel cambiamento di rotta che significa occupazione, ricchezza e non solo per le comunità costiere, occupazione e sviluppo. Ecco, in dodici punti, una chiave di lettura per il settore mare e l'economia del mare. Difesa del patrimonio delle coste italiane dai fenomeni di erosione e inquinamento, nonché loro valorizzazione in chiave turistica. Abbattimento delle barriere e dei vincoli burocratici che impediscono uno sviluppo della presenza della flotta battente bandiera italiana sulle grandi rotte mercantili. Definizione di una connessione permanente, che sfoci in scelte sinergiche, fra le esigenze prioritarie del sistema economico, energetico e industriale del Paese e gli investimenti in porti, impianti costieri e navi. Il caso dei rigassificatori, delle navi gasiere e della possibilità di creare una tecnologia costruttiva in Italia. Cambio di rotta nelle scelte di realizzazione e di priorità delle infrastrutture che dovranno rispondere a una logica di sistema integrato. Nel caso dei porti, investimenti in opere marittime ma in contemporanea nei sistemi integrati di logistica che rendano produttive queste opere. Programma integrato di ricerca sulle tecnologie avanzate per consentire all'industria cantieristica e al suo indotto di conservare una posizione leader. Incentivi allo sviluppo di una tecnologia duale, che consenta di sfruttare anche a fini civili, l'innovazione nel campo della difesa. Intervento prioritario sui temi della telematica e della cyber security nell'intera filiera marittima. Recupero di aree ed edifici storici nelle città portuali, ricreando le basi per una cultura del mare e valorizzando asset pubblici in stato di crescente degrado. Interventi di bonifica e rivalutazione degli asset nelle ex aree industriali



Il presidente Ponzellini: "Il nostro obiettivo prioritario è quello di trasformare la risorsa mare, in tutte le sue declinazioni, da un disvalore, o in un asset sottovalutato, nel motore principale del sistema Paese, favorendo il dialogo fra tutte le componenti di una filiera che è stata negli ultimi cinquant'anni ignorata nelle sue potenzialità". In quest'ottica il Centro Giuseppe Bono ha messo a punto una prima strategia di intervento e di analisi su settori cardine in grado di imprimere quel cambiamento di rotta che significa occupazione, ricchezza e non solo per le comunità costiere, occupazione e sviluppo. Ecco, in dodici punti, una chiave di lettura per il settore mare e l'economia del mare. Difesa del patrimonio delle coste italiane dai fenomeni di erosione e inquinamento, nonché loro valorizzazione in chiave turistica. Abbattimento delle barriere e dei vincoli burocratici che impediscono uno sviluppo della presenza della flotta battente bandiera italiana sulle grandi rotte mercantili. Definizione di una connessione permanente, che sfoci in scelte sinergiche, fra le esigenze prioritarie del sistema economico, energetico e industriale del Paese e gli investimenti in porti, impianti costieri e navi. Il caso dei rigassificatori, delle navi gasiere e della possibilità di creare una tecnologia costruttiva in Italia. Cambio di

Ship Mag

Focus

sul mare, oggetto di abbandono o di mancate scelte. Rafforzamento dei rapporti commerciali nell'intera area mediterranea attraverso la creazione di strumenti di finanza ad hoc. Messa a punto di un progetto nazionale di intervento sull'inquinamento costiero, che preveda una bonifica dei corsi d'acqua a rischio provenienti da aree industriali caratterizzate da un alto tasso di inquinamento e da progetti finalizzati in settori specifici come quello della pulizia delle spiagge e dell'inquinamento da plastiche. Costruzione di un sistema di comunicazione fra le varie componenti della filiera mare, sia per quanto riguarda l'offerta turistica, anche nella declinazione del lusso, sia per quanto concerne un utilizzo razionale delle infrastrutture per l'ospitalità.

Shipping Italy

Focus

Costa assegna a Luigi Stefanelli lo sviluppo del mercato Sud Europa. Esce invece Carlo Schiavon

Nel suo nuovo ruolo il 38enne manager campano estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di general manager per Spagna, Portogallo e Francia di Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 Costa Crociere ha annunciato che Luigi Stefanelli è stato nominato Associate vice president per la regione Sud Europa diventando responsabile dei mercati Italia, Spagna, Francia e Portogallo. In questa nuova funzione, grazie anche al supporto di un team di manager, "avrà l'obiettivo di garantire lo sviluppo sostenibile della regione e la sua profittabilità" spiega la compagnia. Stefanelli ha maturato in Costa Crociere un'importante esperienza professionale internazionale, avendo operato in Asia e in Europa, dove ha ottenuto importanti risultati e assunto responsabilità sempre maggiori. "Ritengo che questa nomina possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale della Regione Sud Europa" ha dichiarato Roberto Alberti, chief commercial officer di Costa Crociere. "Per noi questi mercati rivestono un ruolo fondamentale e, grazie alla grande esperienza internazionale maturata in questi anni da Luigi, siamo certi che riusciremo a essere ancora più efficaci nell'esecuzione della nostra strategia commerciale. Ci tengo a ringraziare personalmente e a nome della compagnia Carlo Schiavon per l'eccellente lavoro svolto in questi 27 anni all'interno della nostra azienda. Carlo è un professionista di grande spessore, ampiamente riconosciuto e apprezzato nel settore. Ha contribuito ad affermare il nostro brand in quello che per noi è il primo mercato e rimarrà per noi un punto di riferimento importante. Auguro a Carlo il meglio per il nuovo progetto professionale che ha deciso di intraprendere". Nel suo nuovo ruolo, Luigi Stefanelli estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di General Manager Spagna & Portogallo e di General Manager Francia, e potendo contare su un team di professionisti con larga esperienza nel settore. Nello specifico le aree commerciali sono affidate per l'Italia a Riccardo Fantoni, direttore commerciale Italia, che ha ricoperto ruoli di sempre maggiore rilievo all'interno del team commerciale e si è contraddistinto per il suo grande impegno e per la sua professionalità. Per il mercato francese, Stefanelli potrà contare sul supporto di Aurelie Soulat, direttore commerciale Francia, che è entrata in azienda nel 2022 e vanta un lungo percorso professionale anche in altre aziende del turismo. Infine, a Jorge Serrano, veterano in azienda e nel mercato spagnolo e portoghese, è affidata la guida commerciale di questi due paesi in qualità anche lui di direttore commerciale. Stefanelli ha iniziato la sua carriera come consulente presso la Ernst & Young financial business advisor a Roma, per poi iniziare il suo viaggio nel settore crocieristico a Genova, nel dipartimento di Pricing & revenue management di Costa Crociere. Dalla fine del 2012 ha ricoperto ruoli di crescente responsabilità in diversi paesi dove la compagnia genovese opera. Dapprima come Business development



Nel suo nuovo ruolo il 38enne manager campano estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di general manager per Spagna, Portogallo e Francia di Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 Costa Crociere ha annunciato che Luigi Stefanelli è stato nominato Associate vice president per la regione Sud Europa diventando responsabile dei mercati Italia, Spagna, Francia e Portogallo. In questa nuova funzione, grazie anche al supporto di un team di manager, "avrà l'obiettivo di garantire lo sviluppo sostenibile della regione e la sua profittabilità" spiega la compagnia. Stefanelli ha maturato in Costa Crociere un'importante esperienza professionale internazionale, avendo operato in Asia e in Europa, dove ha ottenuto importanti risultati e assunto responsabilità sempre maggiori. "Ritengo che questa nomina possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale della Regione Sud Europa" ha dichiarato Roberto Alberti, chief commercial officer di Costa Crociere. "Per noi questi mercati rivestono un ruolo fondamentale e, grazie alla grande esperienza internazionale maturata in questi anni da Luigi, siamo certi che riusciremo a essere ancora più efficaci nell'esecuzione della nostra strategia commerciale. Ci tengo a ringraziare personalmente e a nome della compagnia Carlo Schiavon per l'eccellente lavoro svolto in questi 27 anni all'interno della nostra azienda. Carlo è un professionista di grande spessore, ampiamente riconosciuto e apprezzato nel settore. Ha contribuito ad affermare il nostro brand in quello che per noi è il primo mercato e rimarrà per noi un punto di riferimento importante. Auguro a Carlo il meglio per il nuovo progetto professionale che ha deciso di intraprendere". Nel suo nuovo ruolo, Luigi Stefanelli estenderà la sua responsabilità all'Italia, mantenendo le precedenti cariche di General Manager Spagna & Portogallo e di General Manager Francia, e potendo contare su un team di professionisti con larga esperienza nel settore. Nello

Shipping Italy

Focus

& pricing director per l'area Asia Pacific & Australia, vivendo tre anni a Shanghai; successivamente il ritorno in Europa, prima come general manager per i brand Costa e Aida per i mercati Austria & Svizzera, e in seguito come general manager Central Europe dopo l'ampliamento delle sue responsabilità ai mercati della Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria. Alla fine del 2019 è stato nominato general manager per i mercati Spagna e Portogallo e infine, da un anno a questa parte, è diventato general manager per Spagna, Francia e Portogallo.

Shipping Italy

Focus

Al trader svizzero Mercuria un finanziamento da 500 Mln garantito Sace per fornire gas all'Italia

La materia prima entrerà nel nostro paese anche via nave attraverso i nuovi rigassificatori realizzati in Adriatico e in Tirreno di Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 Mercuria Energy Trading, primario trader globale di materie prime, ha reso noto di aver ottenuto un prestito di 500 milioni di euro, sostenuto dal governo italiano, per aumentare le forniture di gas naturale e Gnl al nostro paese. Più precisamente si tratta di un contratto di finanziamento multicurrency Eca covered (assicurato dall'export credit agency) della durata di cinque anni e garantito da Sace, l'agenzia italiana di credito all'esportazione controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze del Paese, nell'ambito della strategia di spinta verso una diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico. La trading house con sede a Ginevra ha incaricato Unicredit, Societe Generale, Natixis e Ubs Switzerland come mandated lead arranger e Abu Dhabi Commercial Bank come lead arranger. Guillaume Vermersch, direttore finanziario di Mercuria, ha dichiarato che questa è la prima transazione sostenuta da Eca (export credit agency) per Mercuria. "Con questo accordo, Mercuria aumenterà le sue forniture di gas naturale e Gnl all'Italia, sostenendo il fabbisogno industriale nazionale italiano e il mercato europeo del gas in generale" ha dichiarato Vermersch. L'Italia ospita l'impianto onshore di Panigaglia, la Fsr Toscana e il terminale di importazione offshore Adriatic Lng, oltre a impianti di piccole dimensioni come i nuovi depositi nei porti di Ravenna e il terminale Higas a Oristano, in Sardegna. Snam avvierà a brevissimo anche le operazioni commerciali del terminale di importazione nel porto di Piombino dove è stata posizionata la nave rigassificatrice Golar Tundra. Va poi anche ricordata la nave rigassificatrice Golar Arctic acquistato da Snam e destinata a essere convertita in una Fsr da posizionarsi a Porto Vesme, sempre in Sardegna, mentre la nave BW Singapore, costruita nel 2015 e acquistata anch'essa lo scorso anno, entrerà in servizio al largo di Ravenna. Dall'anno scorso l'Italia e le sue imprese stanno investendo massicciamente nel GNL per sostituire il gas dei gasdotti russi e aumentare la sicurezza energetica. Lo stesso vale per altri Paesi europei, come la Germania, che a dicembre ha concordato un prestito di 3 miliardi di dollari con il commerciante di materie prime Trafigura.



06/29/2023 18:36

Shipping Italy
Al trader svizzero Mercuria un finanziamento da 500 Mln garantito Sace per fornire gas all'Italia

La materia prima entrerà nel nostro paese anche via nave attraverso i nuovi rigassificatori realizzati in Adriatico e in Tirreno di Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 Mercuria Energy Trading, primario trader globale di materie prime, ha reso noto di aver ottenuto un prestito di 500 milioni di euro, sostenuto dal governo italiano, per aumentare le forniture di gas naturale e Gnl al nostro paese. Più precisamente si tratta di un contratto di finanziamento multicurrency Eca covered (assicurato dall'export credit agency) della durata di cinque anni e garantito da Sace, l'agenzia italiana di credito all'esportazione controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze del Paese, nell'ambito della strategia di spinta verso una diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico. La trading house con sede a Ginevra ha incaricato Unicredit, Societe Generale, Natixis e Ubs Switzerland come mandated lead arranger e Abu Dhabi Commercial Bank come lead arranger. Guillaume Vermersch, direttore finanziario di Mercuria, ha dichiarato che questa è la prima transazione sostenuta da Eca (export credit agency) per Mercuria. "Con questo accordo, Mercuria aumenterà le sue forniture di gas naturale e Gnl all'Italia, sostenendo il fabbisogno industriale nazionale italiano e il mercato europeo del gas in generale" ha dichiarato Vermersch. L'Italia ospita l'impianto onshore di Panigaglia, la Fsr Toscana e il terminale di importazione offshore Adriatic Lng, oltre a impianti di piccole dimensioni come i nuovi depositi nei porti di Ravenna e il terminale Higas a Oristano, in Sardegna. Snam avvierà a brevissimo anche le operazioni commerciali del terminale di importazione nel porto di Piombino dove è stata posizionata la nave rigassificatrice Golar Tundra. Va poi anche ricordata la nave rigassificatrice Golar Arctic acquistato da Snam e destinata a essere convertita in una Fsr da posizionarsi a Porto Vesme, sempre in Sardegna, mentre la nave BW Singapore, costruita nel 2015 e acquistata anch'essa lo scorso anno, entrerà in servizio al largo di Ravenna.

Shipping Italy

Focus

La 'nave delle armi' di Bahri per la prima volta in rotta verso il porto di Talamone

L'Osservatorio sul transito delle armi nei porti (The Weapon Watch) chiede alle autorità competenti e al Governo se siano state concesse le necessarie autorizzazioni e le opportune misure di sicurezza di Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 La nave con-ro Bahri Abha della compagnia di navigazione saudita Bahri nel prossimo viaggio verso l'Italia salterà il porto di Genova e scalerà invece, per operazioni di imbarco offshore, il piccolo scalo toscano di Talamone. Che la prossima 'chiamata' verso le banchine del capoluogo ligure fosse omessa era già emerso nei giorni scorsi e il motivo sarebbe legato al fatto che la nave è salpata dagli Stati Uniti già praticamente carica fino alla massima capacità disponibile. Nelle ultime ore, però, anche grazie a una nota pubblicata dall' Osservatorio sulle armi nei porti europei e mediterranei - The Weapon Watch, si è appreso che in realtà la Bahri Abha farà rotta verso la toscana. Un'informazione confermata dal tracciato Ais che indica la destinazione della stessa nave e dalla programmazione della linea pubblicata sul proprio sito dalla stessa compagnia saudita che prevede l'arrivo al largo delle coste toscane per il prossimo 7 luglio. Da Delta Agenzia Marittima (Gruppo Gastaldi), agente generale di Bahri in Italia, nessun commento sull'operatività e sul carico della nave ma secondo quanto denunciato dall'Osservatorio lo scalo a Talamone non può che essere motivato dall'imbarco "di materiale militare e munizionamento pesante, prodotti dal vicino 'distretto della Valle del Sacco' in cui operano importanti industrie quali Simmel Difesa (munizioni navali, da mortaio, al fosforo, cluster bombs, oggi appartenente al gruppo francese Nexter) e Avio (tra l'altro missili tattici e sistemi antimissile, indirettamente controllata da Leonardo); nonché aziende analoghe del 'polo Tiburtino' come Mes Meccanica per l'Elettronica e Servomeccanismi (di proprietà della famiglia Maccagnani, già titolare di Simmel). Tutte aziende che hanno tra i loro migliori clienti l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti". Se la nave di Bahri ha in programma operazioni di imbarco di questa tipologia di merce (materialmente saranno container caricati al largo utilizzando le gru di bordo della Bahri Abha) evidentemente ha le carte in regola per poterlo fare (così come avviene regolarmente in porto a Genova) ma The Weapon Watch "chiede alle autorità competenti e al Governo se sono a conoscenza delle operazioni commerciali che la nave svolgerà nelle acque italiane e delle merci che vi sono coinvolte; e, nel caso si tratti di materiale militare o esplosivi, se siano state concesse le necessarie autorizzazioni e previste le opportune misure di sicurezza". Sempre secondo quanto segnala l'Osservatorio "è la prima volta che la compagnia saudita organizza il passaggio di una sua nave dal porto toscano". A questo proposito The Weapon Watch segnala che "ritorna così in attività quella catena logistica opaca e talvolta illegale, che dagli anni Ottanta fece di Talamone il crocevia di molti traffici di armamenti di fabbricazione



06/29/2023 22:33

L'Osservatorio sul transito delle armi nei porti (The Weapon Watch) chiede alle autorità competenti e al Governo se siano state concesse le necessarie autorizzazioni e le opportune misure di sicurezza di Redazione SHIPPING ITALY 29 Giugno 2023 La nave con-ro Bahri Abha della compagnia di navigazione saudita Bahri nel prossimo viaggio verso l'Italia salterà il porto di Genova e scalerà invece, per operazioni di imbarco offshore, il piccolo scalo toscano di Talamone. Che la prossima 'chiamata' verso le banchine del capoluogo ligure fosse omessa era già emerso nei giorni scorsi e il motivo sarebbe legato al fatto che la nave è salpata dagli Stati Uniti già praticamente carica fino alla massima capacità disponibile. Nelle ultime ore, però, anche grazie a una nota pubblicata dall' Osservatorio sulle armi nei porti europei e mediterranei - The Weapon Watch, si è appreso che in realtà la Bahri Abha farà rotta verso la toscana. Un'informazione confermata dal tracciato Ais che indica la destinazione della stessa nave e dalla programmazione della linea pubblicata sul proprio sito dalla stessa compagnia saudita che prevede l'arrivo al largo delle coste toscane per il prossimo 7 luglio. Da Delta Agenzia Marittima (Gruppo Gastaldi), agente generale di Bahri in Italia, nessun commento sull'operatività e sul carico della nave ma secondo quanto denunciato dall'Osservatorio lo scalo a Talamone non può che essere motivato dall'imbarco "di materiale militare e munizionamento pesante, prodotti dal vicino 'distretto della Valle del Sacco' in cui operano importanti industrie quali Simmel Difesa (munizioni navali, da mortaio, al fosforo, cluster bombs, oggi appartenente al gruppo francese Nexter) e Avio (tra l'altro missili tattici e sistemi antimissile, indirettamente controllata da Leonardo); nonché aziende analoghe del 'polo Tiburtino' come Mes Meccanica per l'Elettronica e Servomeccanismi (di proprietà della famiglia Maccagnani, già titolare di Simmel). Tutte aziende che hanno tra i loro migliori

Shipping Italy

Focus

italiana, diretti verso paesi sotto embargo e dove si stavano svolgendo conflitti e gravi violazioni dei diritti umani delle popolazioni civili".

The Medi Telegraph

Focus

Economia del mare: i 12 punti del Centro Giuseppe Bono per la crescita del settore

Ponzellini: "Il nostro obiettivo prioritario è quello di trasformare la risorsa mare, in tutte le sue declinazioni, da un disvalore, o in un asset sottovalutato, nel motore principale del sistema Paese, favorendo il dialogo fra tutte le componenti di una filiera che è stata negli ultimi cinquant'anni ignorata nelle sue potenzialità" Il Centro Giuseppe Bono di analisi e consulenza strategica sul mare, dopo l'organizzazione del Mare Global Forum ha messo a punto in queste settimane un programma di dettaglio di intervento nei vari settori non solo economici, connessi con il mare, individuando dodici punti prioritari di intervento, anche nella chiave di porre risorse professionali e di ricerca al servizio delle Istituzioni nazionali e regionali. Lo si legge in una nota. "Abbiamo intenzione di essere fedeli, anche e specialmente nel nome di Peppino Bono - afferma il Cavaliere del Lavoro Massimo Ponzellini, presidente del Centro - a quello che abbiamo dichiarato pubblicamente essere il nostro obiettivo prioritario: quello di trasformare la risorsa mare, in tutte le sue declinazioni, da un disvalore, o in un asset sottovalutato, nel motore principale del sistema Paese, favorendo il dialogo fra tutte le componenti di una filiera che è stata negli ultimi cinquant'anni ignorata nelle sue potenzialità". "Ecco in dodici punti quella che noi crediamo essere una chiave di lettura per il settore mare e un contributo concreto che intendiamo fornire a tutti quelli che in questi mesi hanno scoperto, o forse riscoperto, il valore dell'economia del mare".

1. Difesa del patrimonio delle coste italiane dai fenomeni di erosione e inquinamento, nonché loro valorizzazione in chiave turistica.
2. Abbattimento delle barriere e dei vincoli burocratici che impediscono uno sviluppo della presenza della flotta battente bandiera italiana sulle grandi rotte mercantili.
3. Definizione di una connessione permanente, che sfoci in scelte sinergiche, fra le esigenze prioritarie del sistema economico, energetico e industriale del Paese e gli investimenti in porti, impianti costieri e navi.
4. Il caso dei rigassificatori, delle navi gasiere e della possibilità di creare una tecnologia costruttiva in Italia.

5. Cambio di rotta nelle scelte di realizzazione e di priorità delle infrastrutture che dovranno rispondere a una logica di sistema integrato. Nel caso dei porti, investimenti in opere marittime ma in contemporanea nei sistemi integrati di logistica che rendano produttive queste opere.



Ponzellini: "Il nostro obiettivo prioritario è quello di trasformare la risorsa mare, in tutte le sue declinazioni, da un disvalore, o in un asset sottovalutato, nel motore principale del sistema Paese, favorendo il dialogo fra tutte le componenti di una filiera che è stata negli ultimi cinquant'anni ignorata nelle sue potenzialità" Il Centro Giuseppe Bono di analisi e consulenza strategica sul mare, dopo l'organizzazione del Mare Global Forum ha messo a punto in queste settimane un programma di dettaglio di intervento nei vari settori non solo economici, connessi con il mare, individuando dodici punti prioritari di intervento, anche nella chiave di porre risorse professionali e di ricerca al servizio delle Istituzioni nazionali e regionali. Lo si legge in una nota. "Abbiamo intenzione di essere fedeli, anche e specialmente nel nome di Peppino Bono - afferma il Cavaliere del Lavoro Massimo Ponzellini, presidente del Centro - a quello che abbiamo dichiarato pubblicamente essere il nostro obiettivo prioritario: quello di trasformare la risorsa mare, in tutte le sue declinazioni, da un disvalore, o in un asset sottovalutato, nel motore principale del sistema Paese, favorendo il dialogo fra tutte le componenti di una filiera che è stata negli ultimi cinquant'anni ignorata nelle sue potenzialità". "Ecco in dodici punti quella che noi crediamo essere una chiave di lettura per il settore mare e un contributo concreto che intendiamo fornire a tutti quelli che in questi mesi hanno scoperto, o forse riscoperto, il valore dell'economia del mare". 1. Difesa del patrimonio delle coste italiane dai fenomeni di erosione e inquinamento, nonché loro valorizzazione in chiave turistica. 2. Abbattimento delle barriere e dei vincoli burocratici che impediscono uno sviluppo della presenza della flotta battente bandiera italiana sulle grandi rotte mercantili. 3. Definizione di una connessione permanente, che sfoci in scelte sinergiche, fra le esigenze prioritarie del sistema economico, energetico e industriale del Paese e gli investimenti in porti, impianti costieri e navi.