



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 20 settembre 2023**



Prime Pagine

20/09/2023	Corriere della Sera	8
<hr/>		
20/09/2023	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
20/09/2023	Il Foglio	10
<hr/>		
20/09/2023	Il Giornale	11
<hr/>		
20/09/2023	Il Giorno	12
<hr/>		
20/09/2023	Il Manifesto	13
<hr/>		
20/09/2023	Il Mattino	14
<hr/>		
20/09/2023	Il Messaggero	15
<hr/>		
20/09/2023	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
20/09/2023	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
20/09/2023	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
20/09/2023	Il Tempo	19
<hr/>		
20/09/2023	Italia Oggi	20
<hr/>		
20/09/2023	La Nazione	21
<hr/>		
20/09/2023	La Repubblica	22
<hr/>		
20/09/2023	La Stampa	23
<hr/>		
20/09/2023	MF	24
<hr/>		

Primo Piano

19/09/2023	Ansa	25
<hr/>		
Per Assoporti la direttiva Ets fa crollare traffici in Italia		

19/09/2023	Borsa Italiana	26
<hr/>		
19/09/2023	Corriere Marittimo	27
<hr/>		
19/09/2023	FerPress	29
<hr/>		
19/09/2023	Informare	31
<hr/>		
19/09/2023	Informazioni Marittime	33
<hr/>		
20/09/2023	La Gazzetta Marittima	35
<hr/>		
20/09/2023	Messaggero Marittimo	36
<hr/>		
19/09/2023	Port Logistic Press	38
<hr/>		
19/09/2023	Port News	40
<hr/>		
19/09/2023	portandshipping.com	41
<hr/>		
19/09/2023	Sea Reporter	43
<hr/>		
19/09/2023	Ship Mag	45
<hr/>		
19/09/2023	Shipping Italy	46
<hr/>		
19/09/2023	The Medi Telegraph	48
<hr/>		
19/09/2023	transportonline.com	49
<hr/>		

Trieste

19/09/2023	Corriere Marittimo	51
<hr/>		
19/09/2023	FerPress	53
<hr/>		
20/09/2023	La Gazzetta Marittima	54
<hr/>		
20/09/2023	La Gazzetta Marittima	56
<hr/>		

Venezia

19/09/2023	Ansa	57
<hr/>		

19/09/2023	Il Nautilus	58
AdSPMAS: Sviluppo del porto e tutela della Laguna: un equilibrio sostenibile è già possibile		
19/09/2023	Informare	59
Vopak cede tre terminal per prodotti chimici nel porto di Rotterdam alla Infracapital Transazione del valore di 407 milioni di euro		
20/09/2023	La Gazzetta Marittima	60
Erasmus day partiti da Capraia		
19/09/2023	Messaggero Marittimo	61
A Venezia si punta a riportare le crociere in città nel 2027		

Savona, Vado

19/09/2023	Savona News	63
Le osservazioni di Savona sul rigassificatore. L'esperto Stevanin: "Non vorrei essere nei panni di quella commissione di VIA"		

Genova, Voltri

19/09/2023	BizJournal Liguria	65
Nautico: Sanlorenzo presenterà SX100		
19/09/2023	Genova Today	66
Cassoni diga, bocciato l'ordine del giorno di Bruzzone (lista Rossoverde): "Chiedevo un ambiente sano a Pra"		
20/09/2023	La Gazzetta Marittima	67
Torna "Un mare di Svizzera"		
20/09/2023	La Gazzetta Marittima	68
Costa cerca cuochi e intrattenitori		
20/09/2023	La Gazzetta Marittima	70
Gli eventi della Genoa Shipping		
19/09/2023	PrimoCanale.it	72
Costa e Grimaldi al Sech? Si riaccende l'ipotesi di cui parlò Primocanale		
19/09/2023	Ship Mag	73
Ferretti Group, avanti tutta		
19/09/2023	Ship Mag	74
Se la nautica italiana naviga a gonfie vele, il turismo nautico può fare molto di più		
19/09/2023	Ship Mag	76
A Genova i sindacati a muso duro contro Toti: "No a ingerenze sulla pelle dei lavoratori"		
19/09/2023	Ship Mag	77
La ex Costa Magica e le altre 22 navi da crociera in disarmo: che fine faranno?		
19/09/2023	The Medi Telegraph	78
Il futuro del porto di Genova tracciato a Singapore: Grimaldi al Sech e terminal di Pra' potenziato		

La Spezia

19/09/2023	Ansa	80
Primo festival per le ostriche made in Italy		

19/09/2023	Citta della Spezia	81
A Porta Paita il primo festival dedicato all'ostrica italiana		

Ravenna

19/09/2023	Ravenna Today	82
Ravenna corre per dire 'no' alla violenza sulle donne: torna la Pink Ranning		
19/09/2023	Ravenna Today	84
Si disputa la competizione di pesca sportiva: divieto di accesso alle dighe di Marina e Porto Corsini		
19/09/2023	Ravenna24Ore.it	85
Domenica a Ravenna torna la Pink Ranning, la corsa per dire NO alla violenza sulle donne		
19/09/2023	RavennaNotizie.it	87
A Ravenna torna la Pink Ranning per correre in sintonia del messaggio "no alla violenza sulle donne"		
19/09/2023	ravennawebtv.it	89
Pink Ranning, torna l'evento che dice no alla violenza sulle donne		

Livorno

19/09/2023	Il Nautilus	91
Progetto di riqualificazione del waterfront e della Stazione Marittima del porto di Piombino		
20/09/2023	La Gazzetta Marittima	92
Carenze di sicurezza all'Elba		

Piombino, Isola d' Elba

20/09/2023	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 62	93
Approvato il regolamento del porto a Marina di Campo		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/09/2023	corriereadriatico.it	94
Crociere e maxi yacht, la nautica di lusso vola nelle Marche. Il balzo è super: +20%		

Napoli

20/09/2023	La Gazzetta Marittima	96
Le congratulazioni a Gratteri		

Bari

19/09/2023	Agenparl	97
IL COMUNE COMUNICA - il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici all'adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione della base navale della guardia costiera e il porto turistico a Bari		

19/09/2023 **Bari Today** 99
A San Cataldo la base della Guardia Costiera e il nuovo porto turistico: "L'anno prossimo i lavori, pronti nel 2025"

20/09/2023 **La Gazzetta Marittima** 101
Accoglienza turistica a Barletta

Brindisi

19/09/2023 **Ansa** 102
Geo Barents a Brindisi con 471 migranti, 173 sono minori soli

19/09/2023 **Brindisi Report** 103
Deposito Edison, appello a una manifestazione popolare: "I lavori non devono iniziare"

19/09/2023 **Brindisi Report** 104
Arrivata la nave di Medici senza frontiere: tanti minorenni e donne in gravidanza a bordo

Taranto

19/09/2023 **Puglia Live** 105
Taranto - "UNIFICARE LE ZES? SPERO NON SIA L'ENNESIMO FRENO ALLO SVILUPPO DEL NOSTRO TERRITORIO"

19/09/2023 **Sea Reporter** 107
Giornata di studio ZES: rotta verso lo sviluppo sostenibile del Sud

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

20/09/2023 **La Gazzetta Marittima** 109
Gioia Tauro AdSP ex segretari prosciolti in penale

20/09/2023 **La Gazzetta Marittima** 110
"Mare Pulito" con Sistema Pelikan

19/09/2023 **Shipping Italy** 112
Grimaldi al fianco di Msc contro l'Ets: "Costerà fino a 15 milioni a nave"

Cagliari

19/09/2023 **Corriere Marittimo** 113
La prima portacontainer partita dall'Ucraina fa scalo a Cagliari, terminal Mito (Grendi)

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

19/09/2023 **Informare** 114
Convegno sulla promozione della salute nei lavoratori portuali dello Stretto

Catania

19/09/2023	Agenparl	115
29 SETTEMBRE a RAGUSA "Blue Economy: Innovazione e Sviluppo Sostenibile" organizzato da ASSOCIAZIONE SICILIANA OPERATORI SPEDIZIONIERI E LOGISTICA		
19/09/2023	Il Nautilus	116
"Blue Economy: Innovazione e Sviluppo Sostenibile"		

Focus

19/09/2023	Il Nautilus	117
Occorre più capacità portuale in Romania per aiutare l'Ucraina		
19/09/2023	Informare	119
Nel 2022 le emissioni di CO2 prodotte dalle navi in Europa sono tornate ai livelli pre-pandemia		
19/09/2023	Informazioni Marittime	121
Galleggia per la prima volta "Utopia of the Seas" di Royal Caribbean		
20/09/2023	La Gazzetta Marittima	122
Le mani di Pechino sui porti europei		
19/09/2023	Ship Mag	123
Maersk e CMA CGM si alleano per sviluppare insieme carburanti più ecologici		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

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



Aveva 87 anni
È morto Vattimo, filosofo
del «pensiero debole»
di **Maurizio Ferraris**
a pagina 43



Lazio 1-1, gol del portiere
Il Milan sbatte
sul muro inglese
servizi, commenti e pagelle
alle pagine 50 e 51



Ighetti urbani

SICUREZZA DUE STORIE ESEMPLARI

di **Goffredo Buccini**

La sicurezza è pacificamente un bene di rilievo costituzionale. Richiamata a vario titolo nella Carta una decina di volte, appare come una sorta di precondizione per il godimento di un'ampia gamma di diritti e libertà: così preziosa da limitare in alcuni casi altri diritti e altre libertà. Dunque, la storia etichettata di recente sul media come «il linciaggio del Quarticciolo» va molto oltre i confini della cronaca nera, narrandoci, a ben guardarla, il groviglio di storture e contraddizioni quotidiane che soffoca un po' tutti noi e in misura assai più pesante gli abitanti delle zone metropolitane meno agiate, con un denominatore comune: la denegata sicurezza. A ragione, la neo istituita Commissione parlamentare d'inchiesta sulle Periferie ha deciso di dedicare uno dei suoi primi sopralluoghi alla travagliata borgata romana. Il pestaggio con il quale un manipolo di picchiatori autoctoni ha inteso punire un immigrato indiano che aveva tentato di scappare una novantenne è un'infamia in sé, naturalmente. Accreditata tra i cittadini un'idea criminale di sicurezza casereccia in contrasto con i principi basilari della statualità (tra i quali, appunto, il monopolio della forza sul territorio) e dunque è da reprimere con rigore. Ma ha anche il torto collaterale di avere confuso i termini della vicenda. I sette giustizieri, in parte gravati a loro volta da pendenze con la giustizia, e la loro balorda azione, subito «virate» in Rete, hanno relegato sullo sfondo i due veri protagonisti.

continua a pagina 30



GIANNELLI
LA MANOVRA: SOLUZIONE MATERASSO

Manovra, l'effetto dei tassi sulle risorse Giorgetti: «Il rialzo ci porta via 15 miliardi»

GLI SCENARI
Il Pd, Gentiloni
e il ruolo futuro

di **Francesco Verderami**

Lo invitano a tornare ma dice di essere impegnato «fino a novembre 2024». Il Commissario europeo Gentiloni è «l'idea» per il dopo Schlein, il «masticce per incollare tutti i pezzi».

di **Federico Fubini**
e **Mario Sensi**
L'aumento dei tassi della Bce «porta via alla prossima manovra 14-15 miliardi di euro». Colpa dei maggiori interessi sul debito. È l'ipotesi del ministro Giorgetti a una settimana dalla presentazione del nuovo quadro dei conti dello Stato. Sulla manovra gli spazi, dunque, sono ristretti. Il rischio è che l'anno prossimo il debito torni a salire.

IL PRESIDENTE EMERITO
Ansia per Napolitano
«Condizioni aggravate»

di **Mario Breda** e **Marco Galluzzo**

Le condizioni di salute del presidente emerito della Repubblica Giorgio Napolitano «sono molto gravi». A giugno ha compiuto 98 anni ed è ricoverato da mesi in una clinica romana. Lo scorso anno era stato operato allo stomaco. I due interventi, le riprese e lo spirito di servizio esemplare.

L'emergenza Ancora sbarchi a Lampedusa. Meloni ai leader mondiali: piano globale per l'Africa

Parigi, militari al confine

Le misure anti-migranti a Mentone. Allarme dei governatori per i nuovi Cpr

di **Rinaldo Frignani**
e **Monica Guerzoni**

Emergenza migranti, Parigi chiude i confini e invia militari alla frontiera con Ventimiglia. I veti dei governatori per i 12 nuovi Centri di permanenza per i rimpatri (Cpr). La premier Meloni: un piano globale per l'Africa.

alle pagine 5 e 6 **Stefanoni**

L'INTERVISTA A STEINMEIER

«Solidarietà permanente tra tutti i Paesi»

di **Mara Gergolet**
e **Paolo Valentino**



Migranti, «il meccanismo di solidarietà dovrà essere permanente» dice il presidente tedesco Steinmeier.

a pagina 8

L'annuncio Il cantante si separa dal marito: momenti dolorosi



Tiziano Ferro, 43 anni, abbraccia Margherita e Andreas, con il marito, l'imprenditore Victor Allen (58)

Il divorzio di Tiziano Ferro «Ora penso ai miei figli»

di **Renato Franco**

«È iniziata una dolorosa separazione». Così Tiziano Ferro sui social ha annunciato la fine del matrimonio con Victor Allen che aveva sposato nel 2019. «Ora devo pensare solo ai miei figli».

a pagina 23

BIDEN: SOSTEGNO A KIEV

Zelensky all'Onu tra gli applausi: Putin ci porta alla guerra finale

di **Viviana Mazza**



Il giorno di Volodymyr Zelensky all'assemblea delle Nazioni Unite a New York. Il presidente ucraino attacca la Russia: «Putin minaccia il mondo intero».

alle pagine 10 e 11

ROMA, L'INCHIESTA E LE CHAT

Così il netturbino narcotizzava le sue vittime

di **Fulvio Fiano**

Sui profili fake sui social, gli approcci sempre uguali. Le chat del netturbino che narcotizzava e violentava donne. «Hai bevuto troppo», diceva alle vittime.

a pagina 21

PIEMME EDIZIONI
LANFRANCO CIRILLO
con FARMETTA SICRINA
**L'ARCHITETTO
DI PUTIN**
LA MIA VITA NELLA RUSSIA DEGLI OLIGARCHI
"La Russia come non l'avete mai letta,
raccontata da chi la conosce da dentro"

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Hai capito la France?

La Francia ha schierato centoventi militari al confine di Ventimiglia per respingere i migranti «invasori» e restituirli premurosamente all'Italia: non potendo rimpatriarli nel paese d'origine, i francesi fanno finta che quel paese sia il nostro. Riuscite a immaginarvi il Texas che manda le truppe a presidiare le porte della Louisiana? Già, ma quelli sono Stati Uniti per davvero, mica un'unione da operetta. Inizialmente si era addirittura sparsa la voce che Macron avesse mobilitato le forze dell'antiterrorismo, e non è che la cosa avesse suscitato particolare scandalo nell'opinione pubblica francese. Men che meno ne suscita la presenza di soldati in stato di allerta al confine di un paese fratello, a parole. Ecco, se cercavamo la riprova dell'abisso che separa le parole dai fatti e l'etichetta dal contenuto, siamo stati serviti. Il governo più europeista d'Europa, nonché il più rapido a impartire lezioni di civiltà cariche di susseguo, appena viene toccato un suo interesse vitale diventa sovranista come e peggio di Orbán. Mentre la sovranista Meloni, che con Orbán si sente in missione per conto di Dio, è costretta dalle circostanze a invocare l'aiuto di Bruxelles e a denunciare il mancato rispetto di quei principi di mutua assistenza che, se vincessero le prossime elezioni europee, si affretterebbe a cambiare.

Alla fine, rimane il dubbio: ma il politico francese sul palco di Pontida accanto a Salvini era madame Le Pen o monsieur Macron?

HERNO





NYT: il missile che uccide 16 civili al mercato, affibbiato da Kiev ai russi, era ucraino
Archivio Disarmo: "Basta propaganda di guerra, serve commissione indipendente"



Mercoledì 20 settembre 2023 - Anno 15 - n° 259
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Abbonati: € 3,00 - € 16,00 con il libro "Destra e Sinistra"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ORFANI UCRAINI

Rischiano di finire al fronte "Ho 17 anni e a Kiev non voglio tornarci"

■ L'11 giugno Andrea sarà maggiorenne e rischia di essere rimpatriato e finire al servizio militare nel suo Paese in guerra. Oggi la battaglia la sta combattendo al Tribunale di Catania per non tornare a casa

MASSARI A PAG. 5



GLI MANCA LA LAUREA

Il rag. Bonomi vuole la deroga Luiss dal Mur



BISBIGLIA A PAG. 14

1 ISPEZIONE OGNI 14 ANNI

Tre mln al lavoro in nero e 30mila ispettori in meno

■ Il contrasto al sommerso in Italia e in Ue: in Germania controlli "porta a porta"

DE MICCO, DELLA SALA, GROSSI E PROVENZANI A PAG. 8 - 9

Il Governo del Lunedì

» Marco Travaglio

È inutile girarci attorno: noi nutriamo una segreta passione per il ministro Piantedosi. Non solo per il cognome, che aveva suscitato speranze in tanti sia per le piante sia per le dosi, purtroppo stroncate dal decreto anti-rave. Ma soprattutto perché, appena apre bocca, tutti traggono il fiato perché può uscire qualsiasi cosa (caratteristica che divide con gli altri due capi dell'opposizione clandestina al governo: Lollobrigida e Giambruno). Il suo eloquio, per forme e contenuti, ricorda quello di un mattinale di questura compilato da un ubriaco: i migranti scampati ai naufragi sono "carichi residuali", quelli che han perso un bambino in mare sono "genitori irresponsabili che fanno partire i figli in condizioni di viaggio pericolose" (rifiutando ostinatamente di imbarcarsi su yacht o navi da crociera), i cinque operai falciati dal treno notturno a Brandizzo hanno pagato "la suggestione dei social e la distrazione da video" e così via. Ma, essendo tutto affidato al caso come la lotteria di Capodanno, può pure capitare che da quella bocca esca qualcosa di sensato. È accaduto ieri, quando ha smentito complotti e regie occulte (la Wagner, la Schlein, Soros, la Francia, la Germania, l'Ue, i rettiliani) dietro il boom di migranti sbarcati, con buona pace di Meloni e Salvini, e ha messo in dubbio che la Tunisia intenda rispettare il memorabile memorandum siglato da Saied con Giorgia e Ursula. Testuale sul complotto: "Salvini può dirlo da leader politico facendo anche delle supposizioni, io da ministro dell'Interno devo avere delle prove". Ora - a parte il fatto che Salvini non è solo un leader: è anche un ministro e un vicepremier - l'idea che Piantedosi ha dei leader è rivelatrice: li considera dei cazzari che possono sparare qualunque panzana passi loro per la testa. E, visti i leader che frequenta, si può capirlo. Non resta che avvisare gli elettori che, caso mai non l'avessero ancora capito, ne saranno entusiasti.

Nel 1999 l'Associazione Arbitri querelò Aldo Biscardi per il mitico moviolo del suo *Processo del Lunedì*. Il giudice gli diede ragione e archiviò il caso con la seguente, decisiva motivazione: "La credibilità oggettiva delle notizie riportate e fatte oggetto di dibattito è riconosciuta assai bassa, secondo l'opinione comune, trattandosi di notizie artatamente create o gonfiate per suscitare la discussione e la polemica... Ne deriva che la credibilità dell'informazione offerta e la conseguente attitudine di questa ad essere, in ipotesi, idonea a ledere l'altrui reputazione sono oltremodo inconsistenti". Ora il *Processo del Lunedì* è stato rimpiazzato dal *Governo del Lunedì*, la cui cialtroneria è così elevata da risultare penalmente irrilevante. Fuorché, forse, per un reato minore: l'abuso della credulità popolare.

MIGRANTI ZAIA: "NUOVI CPT? NON NE SO NULLA". GIANI: "MAI IN TOSCANA"

Non le credono neppure le Regioni

PIANTEDOSI SBUGIARDA SALVINI
"NESSUNA REGIA DIETRO GLI SBARCHI" E IL PATTO CON TUNISI È GIÀ SALTATO. LA PREMIER VA IN UE A MANI VUOTE E GLI AMICI POLACCHI LA SCARICANO

INTERVISTA ALL'EX PRESIDENTE DELLA CAMERA DI AN FINI: "Il blocco navale è soltanto propaganda. La mia legge va cambiata. Ue, rischio xenofobo"

CARIDI E GIARELLI A PAG. 2, 3 E 4

SALVINI A PAG. 3

» FASCINO DELLA DIVISA

Vannacci svolta: da suprematista a sciupafemmine

» Selvaggia Lucarelli

Voi state sottovalutando il fascino carnale del generale Roberto Vannacci. Non avete osservato bene la sua platea, lo stuolo di donne in prima fila alle presentazioni dei suoi libri.

A PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- **Mattei** Gli scioperi politici negli Usa a pag. 11
- **Gentili** Il film per chi "esternalizza" a pag. 11
- **Robecchi** Tutta colpa dei migranti a pag. 11
- **Delbecchi** Woody è 'europeo', evviva a pag. 20
- **Tagliabue** Emily, gli appunti poetici a pag. 18
- **Luttazzi** E se arrivasse Letterman? a pag. 10

MARRONE (FDI) IN PIEMONTE

L'assessore spara sul Musco Egitto

RODANO A PAG. 16



La cattiveria

Giorgia Meloni si appella ai migranti africani: "Non venite in Italia". Ok, anche questo problema è risolto

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

L'ARCHIVIAZIONE A PERUGIA

La "loggia Ungheria" è una lobby: "Azioni per pilotare nomine"

BARBACETTO A PAG. 15



SCOMPARSO A 87 ANNI

Addio Vattimo, pensiero debole e vita fortissima

BOFFANO E CANNAVÀ A PAG. 17



IL FOGGIO



ANNO XXVIII NUMERO 222

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 20 SETTEMBRE 2023 - € 1,80 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 21

Trattare i trafficanti di esseri umani come terroristi è cosa buona e giusta (e pure di sinistra). Gran lezione sull'immigrazione del laburista Starmer

Ma davvero contrariare l'immigrazione irregolare è un atto fascista, una scelta di destra, una svolta estremista? Ken Starmer, lo sapeste, è il leader del Labour in Inghilterra. Il suo partito, ormai da mesi, viaggia con il vento in poppa. I sondaggi gli con-

vi. "Vi sono poteri speciali che sono stati usati per il terrorismo, per il traffico di droga, ma non sono mai stati usati per crimini gravi e organizzati legati all'immigrazione. La mia opinione è che dovrebbe essere usata anche per quello". Se leggendo queste frasi avrete avuto l'impressione di sentire i toni della destra siete pronti ad aggiungere il tema dei suoi partiti, contrariare l'immigrazione irregolare non è di destra, è puro buon senso, è un dovere dello stato e chiunque leasi intendere di non voler occupare del fenomeno non solo va contro gli interessi di un paese ma contribuisce ad alimentare la percezione che la politica sia disinteressata al problema. La linea di Starmer è l'intenzione di seguire non solo perché contribuisce a dare una svolta alla sinistra. Ma anche perché offre spunti di riflessione utili anche alla destra. Noi, dice Starmer, siamo fuori dall'Europa e continueremo a starci ma nonostante questo sappiamo che per risolvere problemi complessi, come l'immigrazione

non possiamo offrire soluzioni semplicistiche e per governare il fenomeno abbiamo bisogno, anche noi, dell'aiuto dell'Europa. Su un tema in particolare: i rimproveri degli irregolari. La sinistra, lo abbiamo visto, finge di non vedere il problema. La destra, da parte sua, finge invece di avere soluzioni facili. E al momento, anche in Italia, ha mostrato sciesta e incapacità di individuare soluzioni concrete per governare il fenomeno. Dimenticandosi che per lavorare a soluzioni non è sufficiente mostrare i muscoli: tocca anche attivare il cervello. E per attivare il cervello, sul tema, i passaggi da mettere a fuoco sono almeno tre. Primo: riuscire ad aprire i rubinetti dell'Unione europea e finanziare la Tunisia per chiudere i rubinetti della portanza (lo abbiamo fatto con la Turchia, possiamo farlo con la Tunisia). Secondo: lavorare a un sistema di quote europee (l'Europa si impegna ad occupare un numero importante di migranti dai paesi africani, mettendo sul tavolo miliardi non associati alle riforme dei singoli paesi,

e in cambio i paesi coinvolti nell'operazione si impegnano a lottare contro i trafficanti). Terzo: applicare per cambiare finalmente i connotati del trattato di Dublino (lo stato competente per l'esame di una domanda di asilo presentata da un migrante è quello di primo approdo) che, fino a quando resterà così come è, rende legittimo che un richiedente asilo venga respinto in Francia e Germania (i quali, quando in modo poco solidale chiedono all'Italia di riprendersi i migranti irregolari che dall'Italia arrivano in Francia e Germania, non fanno altro che applicare un trattato che l'Italia si ostina a non voler cambiare). La destra finge di avere soluzioni che non ha. La sinistra finge di non vedere un problema che esiste. La lezione di Starmer può aiutare a ragionare sul tema seguendo l'emozione di Starmer e concentrandosi sulla sinistra. La pacchia è finita. E anche la chiacchiera, a destra e a sinistra, non sta messa benissimo.

VIENI AVANTI DECRETINO

La marcia indietro sul decreto "caro voli", inviso a Ryanair, è solo l'ultima della serie. Primi: taxi, carburanti, rave, reati universali. Usare le leggi non per governare ma per fare propaganda. I pasticci a puntale del governo

Al fine, la guerra dei cieli sostenuta dal governo si conclude con un atterraggio d'emergenza. Il ministro delle Imprese e Attività Produttive, doveva spezzare le ali a Ryanair e invece, alla fine, ha dovuto amputare il suo decreto del tetto ai prezzi. La misura simbolo del provvedimento contro il "caro voli". I due fronti contrapposti erano rappresentati da un lato dalle dichiarazioni di Michael O'Leary, il fondatore della compagnia aerea irlandese, che definiva il decreto del governo "illeale", perché in contrasto con il regolamento europeo, e "di stampo sovietico", perché interferiva con la reg

Dall'altro, dal ministro Urso, che ribatteva: "Qui non siamo nel far west, in cui il potente è libero di approfittare dei più deboli". Il confronto, anche lontano dai media, ad esempio al tavolo convocato al ministero, è proseguito negli stessi termini. Ma con l'emendamento che toglie il tetto al prezzo, implicitamente Urso dà ragione a O'Leary. Più delle minacce di Ryanair, a cui il governo l'avrebbe volentieri fatto pagare, avrà influito l'interlocuzione con la Commissione europea e quindi il rischio reale di una procedura d'infrazione per violazione dell'articolo 107 del trattato. Una sorta di decreto esortativo, che cioè invita l'Antitrust a fare l'antitrust. Le tre condizioni che prima facevano scattare il tetto al prezzo dei biglietti - collegamento con le isole, pezzo di domanda e prezzo del 200 per cento superiore alla tariffa media - ora diventano tre "indizi" di cui l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato "può tener conto" per accertare un'intesa restrittiva della concorrenza o un abuso di posizione dominante. Si tratta, in sintesi, di un rimando alla normativa an-

- CARO CSM, TUTTO NORMALE CON GRATTERI? editoriale a pagina tre
• ATTACCO AZERO IN STILE PUTINIANO AGLI ARMENI Garbareda nell'inserto V

PIEMME EDIZIONI LANFRANCO CIRILLO con FIAMMETTA COZZANI L'ARCHITETTO DI PUTIN LA MIA VITA NELLA RUSSIA DEGLI OLIGARCHI PIEMME "La Russia come non l'avete mai letta, raccontata da chi la conosce da dentro"

Rebus Salvini

Il Ppe lo liquida. Meloni lo teme. Lui rassicura. Ma il precedente del 2019 inquieta Palazzo Chigi

Roma. Le sue supposte buone intenzioni sarebbero dimostrate dal sapere non serviva una sua legge. Il resto che l'offensiva sarebbe stata più aspra se lo aspettavano anche a Palazzo Chigi. "Fara il panico", erano le previsioni della vigilia. E invece ora Matteo Salvini recita la parte di quello che "mi disegnatte più cattivo di quello che sono", che lui non ha alcuna intenzione di sfasciare il governo, e per questo ha richiamato all'ordine i suoi collanelli. "Nessuno attacchi Giorgio". Solo che poi, pure ammettendo come reali le sue esibite buone intenzioni, c'è la realtà dei fatti. C'è Marine Le Pen, c'è il lavoro ai fianchi nei confronti di Meloni sulle alleanze europee. Una mossa così scriteriata, se si sta al merito, che perfino ai vertici del Ppe, chi ha parlato con Manfred Weber nelle scorse ore dice che "l'ipotesi di una coalizione di centrodestra che include anche gli alleati della Lega non esiste, se non nella testa di Salvini". (Valentini segue nell'inserto I)

L'Opa della Cgil

La manifestazione di ottobre certifica che Landini, più che a Pd e M5s, guarda al terzo settore

Nella rendita politica 2023 Maurizio Landini ha obiettivamente saputo ricavarsi uno spazio considerevole. Il segretario molto presente sui media (le sue interviste a tutta pagina sui grandi giornali sono ricorrenti), con la doppia iniziativa di convocare una manifestazione di piazza per il 7 ottobre a Roma e di scrivere una lettera alla premier Giorgia Meloni ha agito con grande abilità. La Cgil è in campo e nelle difficoltà dell'opposizione di trovare un filo di rovine di iniziativa e controproposta appare come un'organizzazione rocciosa e combattiva. Avendo a foto-grafi più volte imballato il leader della Cgil con Ely Schlein e Giuseppe Cossiga, alcuni esecutori hanno anche ipotizzato la formazione sul campo di una sorta di tridente anti governativo qualificabile negli schemi d'attacco combinati fra i tre leader. E dal supporto in retrovia della Cgil come collante e insieme attore più motivato degli altri. (Cassini segue nell'inserto I)

Pnrr, pas trop de zèle

FdI esulta per le modifiche alla quarta rata. Smentendo la litania catastrofista meloniana

Roma. Esultare, ora, pare eccessivo. La soddisfazione di Raffaele Fitto, quella ci sta. L'approvazione delle richieste di modifica alla quarta rata del Pnrr da parte della Commissione europea, ufficializzata ieri, per quanto già preannunciata da Bruxelles, è un risultato positivo. Però addirittura l'ordine sulle chat dei parlamentari da Palazzo Chigi perché tutti si unissero al coro di entusiasmo, e dagli ai "gufi", decisamente un po' troppo, se si pensa che "il successo" riguarda la modifica di obiettivi che, a essere pignoli, erano fissati a giugno - e invece siamo ancora qui ad attendere i 185 miliardi per i ranghi di dicembre scorso. Sul Pnrr, insomma, pas trop de zèle. E non solo nel rivendicare i trionfi, veri o presunti. Perché il trionfalismo spropositato di oggi è l'altra faccia del catastrofismo esasperato con cui qualche mese fa, i vertici di FdI commentavano il Recovery. Sulla sanità, ad esempio. (Valentini segue nell'inserto I)

Il Giambruno della Rai

Non solo Foa! Il "pecco" Lega è Pacchetti del Tgr. Inguale la moglie, promuove il "compare"

Roma. Abbiamo trovato il Giambruno della Rai, il maschio che non è all'altezza della moglie. È di nome Roberto Pacchetti, ed è condirettore del Tgr Rai, la Barbaledù leghista (Marcello Foa è Barbie stramba). Il direttore vero è Alessandro Casirra, ma sanno che a dirigere è Pacchetti. Ebbene, questo Ken Giambruno, che vuole oscurare Barbie, come il vero compare Meloni, fa male alla compagnia che si è meritata l'incarico di capo del politico del Tgr Lombardia. Pacchetti si ostina infatti a mantenere la "delega" sul Tgr lombardo e pure quella sul personale Tgr. Da condirettore ha appena promosso un altro maschio, smanioso, leghista, ancora uno che fa "concorrenza in casa". Sono una categoria gli ossigenati italiani che tolgono il respiro alle donne italiane. (Cassini segue nell'inserto IV)

La lobby Violante

L'ex presidente della Camera (amico di Meloni) sponsorizza il governo dei atenei telematici

Roma. All'inizio era accolto da un moto di stupore: "Che ci fa qui l'ex presidente della Camera?". Poi, con il passare dei mesi, Luciano Violante è diventato uno di casa al ministero della Funzione pubblica e a quello dell'Università. L'ex magistrato, già esponente di tutta la filiera Pci-Pds-Ds-Pd con nobile quinquennio pacifontorio a capo della segreteria di Montecitorio, oggi presiede la fondazione Leonardo. Trasversale per vocazione e suggeritore per sapienza, ha rapporti di confidenza - si sa - con Giorgia Meloni. Tanto che nessuno è caduto dal pero quando la premier lo ha nominato a capo del Comitato per gli anniversari nazionali. Poi Violante è diventato un punto di riferimento per gli interessi delle università telematiche. E in particolare quelle controllate da Multiversy, società gestita dal fondo inglese di private equity Cvc. (Cassini segue nell'inserto IV)

Andrea's Version

Politicamente corretto tu sorella. Gli inventori e vessilliferi del genere, chiamiamolo letterario, che ha rappresentato la più ridicola narrazione del paese, perciò la più indecente e devastante, hanno nomi noti: da Berlinguer a Serra a Murgia, da Saraceno ad Agius, da Gramellini, a Severgnini, alla Miella, che pare a questo punto Scaramacai, alla Gaddina nostra, a Sarzanini (ma se Bianco la ama ancora, diciamo scusi) ad altri molti sui generis cui piacerebbe esser citati ma da me, poverino, da chiunque. Questo nostro amatissimo paese, che non si fa mancare niente, ha pensato perciò di poter contrapporre a una pattanata estrema e di sinistra, quella del politicamente correct, e del perbenismo progressista, una pattanata peggiore che il politicamente correct. Senza volerlo, quella di destra è gente per male. Il politico-scrittore scortato di destra non riconduce alla buona fede dello scortetto di sinistra il quale mai romperà il contatto a Lenin. Se mai, poiché cultura è gente per male, è Filippo Facci. Quanto a me, scrivo queste scemenze perché ho una vaghissima idea del meglio. Mi eliminassero quindi due palle dell'orchide, diciamo che i parassitari i costi dell'urlo.

Pomodori marci

Il sito Rotten Tomatoes dà punteggi farlocchi ai film. Se ne sono accorti al botteghino

Non sono soltanto le liste sindacali a turbare i sonni, a Hollywood le recensioni negative stanno le trattative questa settimana, tra "abbi MARABONDA MANCUSO" biamo offerto il massimo" e "non basta, come la mettiamo con l'intelligenza artificiale". Va a finire che inventeranno un'intelligenza artificiale con diritto di sciopero, e i litiganti si calmeranno. Intanto l'associazione dei produttori - cinema, tv e piattaforme - ha cambiato il rappresentante incaricato di trattare. Succede che il sito Rotten Tomatoes - pomodori marci, dal designato che chiude le recensioni negative un aggressore, hanno un pomodoro verde spiacciato - non è affidabile come abbiamo creduto finora. Molto consultato dagli spettatori e dagli editori, sottovaluta o sopravvaluta i film fuori scala, ed è anche piuttosto facile da truccare. Le percentuali sono calcolate in base alle recensioni positive: "Barbie" di Greta Gerwig raggiunge l'88 per cento di recensioni positive, su 467. "Oppenheimer" di Christopher Nolan ha il 93 per cento di recensioni positive, sulle 465 prese in esame. Viene il dubbio che i critici americani siano in gran parte natchi, ma lo terremo per noi. Penalizza le recensioni complesse, o anche solo un po' complicate da capire, sostiene Paul Schrader (ma quando, quando uscirà il suo splendido "The Master Gardener" che era a Cannes nel 2022?). Spiega: "Ho letto recensioni dei miei film che dicevano: 'non è chiaro il regista si rifiuta a concludere qualcosa, ma il modo in cui non ci riesce è molto interessante'. Un complimento per Paul Schrader, una critica pesante per gli addetti che leggono le recensioni e decidono se sono buone o cattive (tante varrebbe passare direttamente ai punteggi, per questo non le trovate nella pagina del controllo di Fede). Il sito di valutare, sono scomparsi i critici-faro come Pauline Kael o Roger Ebert: i poliziotti alti in segno di approvazione non tutti uguali. (Cassini segue nell'inserto IV)

Come va il Qatargate?

Mentre in Italia come una muovienta bigia "toppa" o Vesuvio volaggia minacciosa la sagoma di Nicola CONTRO MASTRO CILEGIA Gratteri, neo procuratore ammazza-scio di Napoli ("per me parlo le sentenze"), a Bruxelles, nel casino totale dell'inchiesta "fine di mondo" messa in piedi da un degno emulo di Gratteri, il giudice-romanziero Michele Blaise, le sentenze non parleranno per un pezzo. O mai. Il destino, grottesco per gli inquirenti ma doloroso e amaro per arrestati e gli ingustamente vessati dall'inchiesta "Qatargate", è separato L'inchiesta doveva ribaltare il Parlamento europeo e denudare le malefatte dell'Europa politica corrotta e finita nel peggiore dei bluff. Ci vorranno almeno otto mesi, si apprende, soltanto per poter capire se l'inchiesta proseguirà, dopo che gli atti eseguiti dallo "sceriffo" Claise sono stati giudicati nulli. La Camera d'accusa della Corte di Bruxelles, una sorta di Tribunale del rissame, come spiega Giuseppe Guastella del Corriere, è indirizzata ad accogliere le istanze di difesa: in prima quella della ex vicepresidente del Parlamento, Eva Kaili, vittima di una detenzione inutile e scandalosa. Niente prove, niente accuse formalizzate. Tanto fumo, incompienza, populismo politico e giudiziario. L'attesa delle sentenze, parlano (da certe inchieste. (Maurizio Crippa)

Davanti all'Onu

Se Putin resta impunito, il mondo non è al sicuro. Biden e Zelensky denunciano le armi globali di Mosca

Milano. Sovranità, integrità territoriale, diritti umani: queste sono le fondamenta su cui sono fondate le Nazioni Unite e se non le proteggiamo, se "ci voltiamo dall'altra parte di fronte agli abusi", questo nostro mondo verrà giù. Joe Biden, presidente degli Stati Uniti, e il segretario di Stato generale dell'Onu ha parlato di responsabilità: la responsabilità dell'America e quella di tutta la comunità internazionale. Se non si difendono i valori comuni, se l'Onu lascia che la Russia "brutalizzi l'Ucraina senza che ci siano conseguenze", nessuno domani sarà più al sicuro. "Se abbandoniamo i principi fondamentali della Carta dell'Onu per assecondare un aggressore, potremmo uno stato membro di questa assemblea sentirsi sicuro che sarà protetto? Se permettiamo che l'Ucraina venga spazzata, l'Indipendenza di qualsiasi altra nazione sarà al sicuro? La risposta è no", ha detto Biden alla fine di un discorso costruito per ribadire i valori della convivenza globale e la necessità di custodirli. (Fonzi segue nell'inserto V)

Il missile di una strage

A cadere sul mercato fu una bomba ucraina. Kyiv vorrebbe rottamare la pericolosa contraerea sovietica

Roma. Il missile che il 6 settembre ha colpito un mercato all'aperto a Kostiantynivka, nell'est dell'Ucraina, e ha ucciso almeno quindici civili molto probabilmente non era russo, era ucraino. Il giorno della strage, il presidente Volodymyr Zelensky aveva parlato di "un attacco terroristico di Mosca", e la stampa internazionale aveva riportato la notizia scrivendo che erano stati i russi a colpire Kostiantynivka, perché sono i russi a sparare missili contro le città e i villaggi sotto il controllo di Kyiv. Il giorno dopo, invece, a causare il disastro era stato un errore dei vecchi sistemi della contraerea sovietica. Un missile sparato da Kyiv per proteggere una fabbrica di armi, ed era andato a schiantarsi sul mercato. Gli ucraini utilizzano ancora la contraerea sovietica, che fa molti errori, perché non hanno ricevuto i sistemi occidentali e moderni sufficienti a proteggere tutto il proprio territorio. (Solito segue nell'inserto V)

Trudeau contro tutti

Omicidi mirati, proteste e terrorismo. La crisi tra Canada e India si fa sempre più intensa

Roma. L'altro ieri, durante un intervento al Parlamento canadese, il primo ministro Justin Trudeau ha detto di essere in possesso di informazioni di intelligence credibili che accusano il governo indiano di Narendra Modi di essere direttamente coinvolto nell'uccisione di "un cittadino canadese su suolo canadese". Hardeep Singh Nijjar, 45 anni, è stato ucciso a colpi di pistola il 18 giugno scorso nella città di Surrey, nella provincia della Columbia Britannica, dove era presidente del Gurdwarra, il principale centro di aggregazione spirituale e sociale della numerosa comunità Sikh della zona, ed era uno dei leader del movimento separatista Khalistan. Per quell'omicidio le autorità canadesi non hanno ancora eseguito alcun arresto, ma l'episodio si è trasformato in una crisi politica e diplomatica che coinvolge due dei più importanti paesi dell'alleanza occidentale. (Fonzi segue nell'inserto V)



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 20 SETTEMBRE 2023

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno L - Numero 222 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it



MORTO IERI A 87 ANNI
Addio a Vattimo, il filosofo del «pensiero debole»

Abbiati e Zecchi a pagina 23



FINE DELLA FIABA
Tiziano Ferro divorzia dal marito
Proprio come succede agli etero

Braghieri e Giordano a pagina 15



CHAMPIONS: 0-0 CON IL NEWCASTLE
Milan, un'altra delusione
Che spreco contro l'ex Tonali

Ordine e Pagnoni a pagina 28

ARIA DI TEMPESTA PERFETTA

Chi lavora contro l'Italia

I tassi Bce «rubano» 15 miliardi alla manovra e lo spread cresce Meloni punta sull'Onu: «Non diventeremo il campo profughi dell'Europa»

di Alessandro Sallusti

I ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha lanciato ieri l'allarme sul buco da 15 miliardi che l'innalzamento dei tassi deciso dalla Banca centrale europea ha creato nei conti dell'Italia. Va da sé che non è una bella notizia, piove sul bagnato e sarà difficile che l'ombrello riesca a riparare tutto e tutti. È evidente che la politica monetaria europea viaggia su rotte diverse, quasi opposte, a quelle dell'economia reale dei Paesi membri e non si capisce bene per mano di chi e a pro di chi. Tra guerra in Ucraina, bomba immigrati e costo del denaro, ci sono tutte le condizioni perché si abbatta la «tempesta perfetta», termine che descrive un uragano che colpisce in modo inatteso l'area più vulnerabile di una regione, provocando il massimo danno possibile. In natura l'uomo non ha alcun potere di generarla, non altrettanto si può dire in politica, mondo nel quale lo zampino dell'uomo è in grado di agevolare, ritardare o contrastare gli eventi. È presto per dirlo, ma siamo sicuri che non ci sia alcuna regia dietro coincidenze tanto rischiose per chi in questo momento sta governando il Paese?

Pongo questa domanda perché l'ultimo governo di centrodestra che abbiamo avuto, quello Berlusconi 2008-2011, cadde proprio per una «tempesta perfetta», ormai è accertato, fu organizzata a tavolino con una manovra a tenaglia tra poteri politici e finanziari nazionali ed esteri che portò all'innalzamento dello spread a livelli non più sostenibili. E allora mi viene in mente una frase che Giorgia Meloni mi ha detto durante gli incontri per scrivere il libro *La versione di Giorgia*, che riassumo così: «Se riesco ad arrivare viva alle elezioni europee, poi è fatta». Già, ma chi, come e perché dovrebbe fermarla prima? Sul «chi» le impronte sono ovvie: la sinistra. Sul «come», non avendo lei scheletri negli armadi, l'arma dello spread è certamente la più efficace perché fa saltare i conti pubblici. Sul «perché» la risposta è ovvia: se si dimostrasse che può esistere nel cuore dell'Europa un governo di destra affidabile, europeista e atlantista, beh, le prossime elezioni europee potrebbero riservare sorprese sgradite alla sinistra non solo italiana.

Fantasie? Può essere, ma come nel 2011, la prima mossa l'altro giorno l'ha fatta il *Financial Times* con l'articolo, ispirato da economisti di sinistra, «Fine della luna di miele tra gli italiani e il governo». E lo spread è salito. Coinidenze, ma forse anche no.

all'interno

LA PREMIER IN USA
Fiori a Colombo
per respingere la cancel culture

di Adalberto Signore
nostro inviato a New York

Lo sforzo che monopolizza le attenzioni di Giorgia Meloni nella sua «prima» all'Assemblea generale della Nazioni Unite è tutto concentrato sul tentativo di portare al tavolo dell'Onu il delicatissimo dossier immigrazione. La questione è allo studio da settimane.

a pagina 2

EUROPA GREEN
Quel primo sì
che può salvare l'automobile

di Francesco Giubilei

L'impianto generale del Green Deal è in crisi. Ieri, in commissione Trasporti al Parlamento Ue, si-nistre e Verdi sono finiti in minoranza ed è stato dato il via libera al parere sull'utilizzo dei biocarburanti per i mezzi pesanti che potranno tornare ad avere un ruolo centrale.

a pagina 6



Parigi blinda le frontiere

#lepiubellefrasidioso
De Remigis e Micalessin a pagina 2 e un reportage di Biloslavo da Derna a pagina 4

PROVE DI INSABBIAMENTO «Congelato» il Qatargate, la sinistra esulta

Mazzette socialiste a Bruxelles, processo rinviato a dopo le Europee

Lodovica Bulian

Qatargate a fari spenti fino a dopo le elezioni europee. L'inchiesta sui socialisti al Parlamento Ue rallenta. Lo ha deciso il tribunale di Bruxelles.

a pagina 9

la stanza di Feltri
Non ascoltate i gufi su Salvini
alle pagine 18-19

SCONTRO PER IL CDA
Mediobanca,
anche
Francoforte
accende un faro
di Osvaldo De Paolini

Quarantadue anni in Via Filodrammatici (oggi Piazzetta Cuccia) prima come semplice impiegato, poi come dirigente, quindi amministratore delegato. Infine, per tre mandati consecutivi (9 anni), presidente. Chi può credere che Renato Pagliaro, nuovamente candidato presidente di Mediobanca nella lista del cda, sia un presidente super partes, tale da rappresentare la sintesi tra le ambizioni dei soci e le pulsioni del management? E per quale ragione l'amministratore delegato Alberto Nagel insiste nel volerlo proporre quale presidente, ponendo l'istituto in una condizione di relativa instabilità?

a pagina 20

SCUOLA E ANPI
La storia in aula
non è monopolio
dei partigiani
Cofrancesco a pagina 24

LAILA
Calmare l'ansia lieve, per sentirsi più leggeri.
Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).
Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 10/05/2023.

MEZZOGIORNO «NO ALERT»

di Luigi Mascheroni

giù la

Dopo l'allarme fascismo, che in Italia funziona perfettamente, arriva l'allerta emergenza, già meno efficace. Si chiama It-Alert ed è un sistema di allarme pubblico. La Protezione civile ti avverte sul cellulare in caso di catastrofi imminenti: alluvioni, incendi, terremoti, eruzioni, impennata nei consensi di Giorgia Meloni, cose così.

Si sta testando in tutta Italia. Ieri è toccato alla Lombardia. Alle 12 in punto, come prova generale, tutti i telefoni cellulari da Palestro a Sermide si sono messi a squillare contemporaneamente con un suono particolare. Lo scopo è lodevole. Informarti di un pericolo. Ma, si sa, siamo un popolo che non vuole aiuto, sempre sicuro di farcela da solo. Autarchico, egoista, diffidente. Ieri, quando è suonato l'Alert, metà dei lombardi è rimasta indifferente, metà scioccata e l'altra metà - il milanese si fa sempre in tre - ha gridato al complotto. «Violano la nostra privacy!», «È un altro green pass», «Uno strumento di controllo delle masse!». Sono nati i No-Alert. Comunque, il primo effetto non è stato neppure il sospetto, ma la confusione. Nell'asburgica Milano c'è stato chi è sceso in strada. Immaginiamo quando l'Alert suonerà a Somma Vesuviana. *Faccite ammuina*. Chissà se l'Alert, in un'Italia in cui il massimo del movimento genera il minimo spostamento, funzionerà.

Intanto ieri, alle 12.30, c'è stato il picco di accessi al tutor che insegna come disinstallare dal cellulare il generatore di emergenza.

Finiremo spazzati via da una piena del Seveso.

PIEMME EDIZIONI

LANFRANCO CIRILLO
con FABRITTA CECILIA

L'ARCHITETTO
DI PUTIN

LA MIA VITA NELLA RUSSIA DEGLI OLIGARCHI

"La Russia come non l'avete mai letta, raccontata da chi la conosce da dentro"



IL GIORNO

Focus

SALONE NAUTICO

MERCOLEDÌ 20 settembre 2023
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, Blubrake contro Bosch: «Ci ostacola»

La startup e il gigante Sfida sulle bici elettriche davanti all'Antitrust

Palma a pagina 18



Champions, stasera c'è l'Inter

Il Milan spreca Solo un pari col Newcastle

Servizi nel Qs



Nuovi centri di rimpatrio, è già scontro

Il piano del governo: riconvertire ex caserme e aeroporti per realizzare in ogni regione una struttura. Dalle attuali 9 diventeranno 23
Il governatore della Toscana Gianni: «Non daremo mai l'ok». I volontari: «Lì dentro non si vive». Meloni porta all'Onu il caso migranti Servizi alle p. 2, 3 e 5

«Situazione critica»

Ore d'ansia per il presidente Napolitano



Si sono aggravate e risultano «critiche» le condizioni di salute del presidente emerito della Repubblica Giorgio Napolitano, 98 anni. Scatenati sul web gli 'odiatori' da tastiera.

C. Rossi a pagina 7

L'ipotesi in Manovra

Pensioni, donne a riposo a 61-62 anni

Marin a pagina 21

A PROCESSO LA MAMMA DELLA BIMBA TROVATA MORTA NEL LETTINO «DIANA MI MANCA, PENSAVO CHE I BIBERON LE BASTASSERO»

Alessia Pifferi, 37 anni: è imputata di omicidio volontario



«NON SGRIDATEMI»

Giorgi a pagina 12

DALLE CITTÀ

La nostra inchiesta

Sos mezzi pubblici Mancano 373 autisti Scatta il taglio coatto alle corse dei bus

Anastasio nelle Cronache

Dal 2024 lavori al teatro

Scala impacchettata per il restauro della facciata

Mingoia nelle Cronache

Nel Lodigiano

Dengue autoctona I casi riscontrati salgono a ventuno

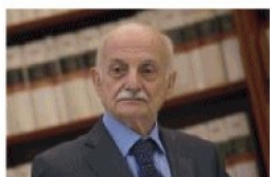
Borra nelle Cronache



Buferà su Rai e Foa

Medico No vax a Radio 1

G. Rossi a pagina 8



Intervista all'ex capo dei Ros

Il generale Mori: mi vendicherò

Pontini a pagina 13



Intervista alla scrittrice Marzano

«L'ombra lunga del patriarcato»

Di Clemente a pagina 24

Calmare l'ansia lieve, per sentirsi più leggeri.



Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.





Ultimora

GIANNI VATTIMO Il filosofo è morto all'età di 87 anni. Fra i suoi libri, «Il pensiero debole», «La fine della modernità», «Addio alla verità»



Visioni

BATTISTI Mentre la tv riesuma i fasti con Mogol, in libreria si riscopre l'artista del «secondo periodo» Francesco Brusco, Stefano Crippa pagina 12



Urbanistica

TERRITORIO RAPITO Roma disperata, aspetta il Giubileo. In Campania mano libera alla proprietà fondiaria Enzo Scandurra, Carlo Iannello pagina 15

il manifesto quotidiano comunista

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

MERCOLEDÌ 20 SETTEMBRE 2023 - ANNO LIII - N° 222

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il ministro della Salute, Orazio Schillaci foto Riccardo Antimiani/Ansa

Il ministro della Salute Schillaci non ha rallentato la sua attività da ricercatore: nel 2023 ha firmato una pubblicazione ogni nove giorni. I collaboratori confermano: «Continua a indirizzare, rivedere e orientare i lavori». Ma il caso delle immagini duplicate scoperto dal manifesto getta un'ombra su questo ritmo forsennato pagina 5



Recordman

Culture



Museo egizio Christian Greco, se la destra va all'attacco

Il direttore, difeso dal Cda e da una lettera internazionale di egittologi, risponde così: «Qualunque cosa è insignificante rispetto alla vita dei nostri oggetti, che hanno 3.500 anni»

VALENTINA PORCHEDDU PAGINA 11

Diritto all'immagine Non mortificate il David mentre Venere va in bici

ARIANNA DI GENOVA

Il David non può essere alterato né mortificato. Soprattutto, va condannata qualsiasi azione che volgarmente tenti di asserire il genio michelangioloesco «a finalità pubblicitarie e commerciali. In tal modo, si umilia e si svilisce - fino ad annichilirlo - l'altissimo valore artistico e culturale dell'opera di cui si discute». È questo il cuore della sentenza del Tribunale di Firenze, che è tornato a pronunciarsi a favore della Galleria dell'Accademia di Firenze.

— segue a pagina 11 —

«OPERAZIONE ANTITERROSIMO». MOSCA: «SIAMO STATI INFORMATI MINUTI PRIMA»

L'Azerbaigian attacca il Nagorno

■ L'Azerbaigian ha attaccato ieri in forze l'enclave armena del Nagorno-Karabakh. Durante la mattina, missili e droni azeri hanno colpito le infrastrutture militari dei separatisti armeni, concentrate soprattutto nella capitale della regione ribelle, Stepanakert, le cui

autorità hanno denunciato 5 morti e 80 feriti. Secondo il ministero della Difesa di Baku, l'Azerbaigian sta conducendo un'operazione antiterroristica per ripristinare il suo ordine costituzionale. Baku ha dichiarato di aver informato gli ufficiali russi dell'inizio dell'o-

perazione ma dal Cremlino hanno precisato che la comunicazione è pervenuta alcuni minuti prima dell'inizio delle ostilità. L'incognita principale è la posizione dell'Iran, confinante e preoccupato dalla presenza di Israele e della Turchia al fianco azero. VIELMINI A PAGINA 9

ASSEMBLEA GENERALE A NEW YORK Zelensky e il clima sulla scena Onu

■ Esordio del presidente Zelensky all'assemblea generale delle Nazioni Unite. «L'obiettivo della guerra contro l'Ucraina è trasformare la nostra ter-

ra, la nostra gente, in un'arma contro di voi». Guterres denuncia la catastrofe climatica e chiede a una riforma dell'Onu. CATUCCI A PAGINA 9

MIGRANTI Centri di detenzione, l'altolà delle regioni



■ La nuova parola magica del governo è Cpr. Nel Cdm di lunedì il via libera alla nuova strategia (che assomiglia alla vecchia, basata sui Cie): nel giro di due mesi ci sarà l'elenco dei siti, almeno uno per regione (12 quelle scoperte). Fedriga entusiasta ma Zaia: «Nessuno ci ha contattati». E Gianì: «Mai in Toscana». POLICCE A PAGINA 2

LA GIUDICE ALBANO «Trattenimento è extrema ratio»

■ La giudice Silvia Albano sulla proposta del governo di detenere in massa tutti i migranti sbarcati: «Il diritto comunitario lo vieta». E sui richiedenti asilo: «Hanno tutele maggiori. Le procedure accelerate in frontiera ne prevedono il trattenimento solo in casi eccezionali». La magistrata risponde alle accuse dei giornali di destra che l'hanno definita «toga rossa» per una sentenza sui respingimenti informali in Slovenia: «Quando rigetto le richieste di risarcimento danni per diffamazione nei confronti di politici a loro vicini tessono le mie lodi». MERLI A PAGINA 3

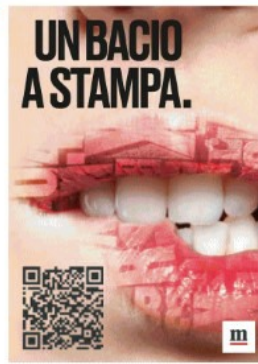
PROCESSO A LUCANO «Non temo la condanna Difendo le mie idee»



■ Si conclude oggi il processo d'appello all'ex sindaco di Riace per la gestione dei progetti di accoglienza ai migranti. Lucano spiega di non avere paura: «Queste persone vengono qui perché l'occidente le ha obbligate. E sul governo Meloni: è più pericoloso delle smargiassate di Salvini. È camaleontico». DIONESALVI, MESSINETTI A PAGINA 4

VERSO LE EUROPEE Il Ppe corteggia gli agricoltori

■ «Siamo il partito degli agricoltori». Per contrastare lo slittamento verso l'estrema destra, a meno di un anno dalle elezioni europee, il capogruppo del Ppe Manfred Weber, durante la conferenza organizzata ieri al Parlamento europeo davanti a una platea di associazioni di categoria, prova a riconquistare l'elettorato rurale. Dall'Olanda alla Bulgaria i trattori sono in agitazione, contro le esportazioni dall'Ucraina, le politiche verdi e l'accordo Mercosur. Nonostante il più grosso budget dell'Unione: 387 miliardi. MERLO A PAGINA 7



30920 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G/pe/CRM/23/2103 9 770925 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO - N° 259 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 20 Settembre 2023 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A DICHA E PRODA: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" € 0,80 L. 3/20

1936-2023

La morte di Vattimo il filosofo che teorizzò il "pensiero debole"

Generoso Picone a pag. 13



Domani a Roma Baglioni kolossal: via al tour extralarge Due tappe a Eboli

Andrea Spinelli a pag. 14



Donne, pensione anticipata

►Tra le misure ipotizzate in Manovra l'uscita a 61 anni con l'Ape sociale agevolata Giorgetti: con i tassi alti persi 14 miliardi. Statali, una tantum in attesa del rinnovo

L'analisi

Ue, l'eterna campagna elettorale

Paolo Pombeni

La crisi dei migranti sta mostrando che le dinamiche nei Paesi della Ue sono assai simili: tutti i partiti guardano alle elezioni europee e fanno i conti con opinioni pubbliche in cui la quota di oppositori e spaventati dall'incremento degli sbarchi in Italia è senz'altro cospicua. Così puntare a governare efficacemente un'emergenza riconosciuta da tutti diventa un'impresa più che difficile.

Emblematica la posizione del ministro dell'Interno francese Darmanin: un giovane leone delle nuove generazioni politiche accreditato di lavorare per una possibile candidatura presidenziale quando scadrà il mandato di Macron (nel 2027). Mostrarsi risoluto nel rifiutare di concorrere ad assorbire i nuovi flussi che approdano sulle nostre coste è diventato per lui una specie di bandiera identitaria. Se dessimo che è una versione di leghista di Pontida alla francese, non saremmo poi così fuori strada, mutando naturalmente quei particolari di schieramento che vanno cambiati.

Del resto è più o meno la posizione di tutti i 27 governi, perché non ne abbiamo visto ancora uno disposto a rivedere a fondo quell'accordo di Dublino che è all'origine di tutti i contenziosi.

Continua a pag. 35

Napoli: si scioglie il sangue, sferzata dell'arcivescovo Battaglia



L'Arcivescovo Battaglia mostra l'ampolla con il sangue liquefatto di San Gennaro

«Il vero miracolo di San Gennaro? Quando il bene sovrasterà il male»

Crimaldi, Menna e Roano in Cronaca

Tra le misure della prossima manovra avanza l'ipotesi di uno scivolo pensionistico a 61 anni per le donne, con l'Ape sociale agevolata e la possibilità di ricevere l'indennità di accompagnamento verso la pensione a partire dai 61/62 anni invece dei 63 previsti attualmente. Ma intanto l'ennesimo rialzo dei tassi di interesse deciso dalla Bce, il decimo consecutivo, ha complicato ancora di più il cammino del provvedimento. Il ministro Giorgetti: «Con i tassi alti persi 14 miliardi». Contratto statali, una tantum in attesa del rinnovo.

Bassi, Bisozzi e Rosana alle pagg. 2 e 3

Il discorso Onu, Zelensky accusa Mosca di genocidio «Ci serve aiuto»



Il presidente ucraino Volodymyr Zelensky ha lanciato ieri l'appello più appassionato che abbia mai pronunciato nei 19 mesi di guerra. Dal podio dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, ha parlato del genocidio russo e ha chiesto aiuto al mondo: «Non ci tradite». E dice sì al piano di pace.

Gunita a pag. 10

Meloni: «Non saremo il campo profughi Ue» Verso il blocco navale

►Piantedosi: va completata la missione Sophia Nuove strutture per migranti, no della Toscana

Il governo si fa portavoce dell'Ue nella battaglia per gestire l'emergenza migranti. Il ministro Piantedosi: «Possibile il blocco navale». E si apre la partita della trattativa con le Regioni per aprire Centri di permanenza entro due mesi. C'è il "no" della Toscana. E Giorgia Meloni da New York: «Non farò dell'Italia il campo profughi dell'Europa».

Bechis e Bulleri alle pagg. 4 e 5

A Corleto Monforte Sindaco "adotta" venti famiglie: così il paese resta vivo

Esperimento di accoglienza diffusa a Corleto Monforte, comune salernitano di appena 500 abitanti che ha accolto 20 famiglie. Il sindaco Filippo Ferraro: «Così il paese resta vivo».

Sorrentino a pag. 6

Alle 21 l'esordio del Napoli in casa del Braga Garcia, missione Champions: dobbiamo prendere meno gol

Pino Taormina

Inviato a Braga

Satsera il Napoli di Rudi Garcia esordisce in Champions League sul campo del Braga. «Vogliamo vincere», chiarisce subito l'allenatore degli azzurri, arrivati in Portogallo con tre ore di ritardo per un problema all'aereo. «Siamo all'inizio della stagione. Non sono sorpreso o deluso, devo. Ci servono continuità, ambizione e determinazione. Kvara? Sta bene, si sbloccherà».

Alle pagg. 15 e 16



SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

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

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACE DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

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





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 145 - N° 258 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 20 Settembre 2023 • S. Eustachio Placido

IL GIORNALE DEL MA

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

1936-2023
Addio a Vattimo
il filosofo
del pensiero debole
nemico dei dogmi

Velardi a pag. 22



Anche una serie su Vasco
Suburra diventa
Eterna e Netflix
punta su Roma

Satta a pag. 22



Mondiali di Francia
L'Italrugby si affida
ai fratelli azzurri
per superare
l'Uruguay e sperare

Ricci Bitti nello Sport



Accordi in salita
L'eterna
campagna
elettorale
dei Paesi Ue

Paolo Pombeni

La crisi dei migranti sta mostrando che le dinamiche nei Paesi della Ue sono assai simili: tutti i partiti guardano alle elezioni europee e fanno i conti con opinioni pubbliche in cui la quota di oppositori e spaventati dall'incremento degli sbarchi in Italia è senz'altro cospicua. Così puntare a governare efficacemente un'emergenza riconosciuta da tutti diventa un'impresa più che difficile.

Emblematica la posizione del ministro dell'Interno francese Darmanin: un giovane leone delle nuove generazioni politiche accreditato di lavorare per una possibile candidatura presidenziale quando scadrà il mandato di Macron (nel 2027).

Mostrarsi risoluto nel rifiutare di concorrere ad assorbire i nuovi flussi che approdano sulle nostre coste è diventato per tutti una specie di bandiera identitaria. Se dicessimo che è una versione di leghista di Pontida alla francese, non saremmo poi così fuori strada, mutando naturalmente quei particolari di schiarimento che vanno cambiati.

Del resto è più o meno la posizione di tutti i 27 governi, perché non ne abbiamo visto ancora uno disposto a rivedere a fondo quell'accordo di Dublino che è all'origine di tutti i contenziosi e che impedisce serie ed efficaci politiche redistributive: registrazione degli sbarcati nel Paese di approdo, in gran parte sulle nostre coste, significa far ricadere su di noi il dovere del respingimento di chi non ha i requisiti.

Continua a pag. 25

Pensioni, anticipo per le donne

► Uscita a 61 anni per le lavoratrici con l'Ape. Giorgetti: con i tassi alti persi 14 miliardi
► Statali, in attesa dei rinnovi arriva l'una tantum: bonus medio da 30 euro al mese

ROMA Tra le misure della prossima manovra avanza l'ipotesi di un'Ape sociale agevolata per le donne: uno scivolo pensionistico a 61 anni. Intanto, però, l'ennesimo rialzo dei tassi deciso dalla Bce ha complicato ancora di più il cammino del provvedimento. Il ministro Giorgetti: con i tassi alti persi 14 miliardi. In attesa dei rinnovi contrattuali dei dipendenti statali, per i quali ancora non si arriva alla firma, è stato messo a punto un provvedimento una tantum per coprire il 2024: bonus medio di 30 euro mensili.

Bassi, Bisozzi e Rosana alle pag. 2 e 3

Il ministro: completare la missione Sophia

Migranti, nuovi centri in due mesi
Piantedosi: «Blocco navale possibile»

Francesco Rechis

«C» e lo chiede l'Europa». Un appello all'unisono, da Roma a New York. Il ministro dell'Interno Piantedosi: «Il blocco navale è possibile. Occor-



re completare la missione Sophia, la Ue è d'accordo». Nuovi centri in due mesi, un tema su cui arrivano le proteste di alcune Regioni. Parte così il piano-lampo contro gli sbarchi approvato dal governo. A pag. 2 Servizi alle pag. 2 e 3

Positivi aumentati del 40% in una settimana

Covid, ripartenza veloce dei contagi
Il ministero: vaccini da inizio ottobre

Mauro Evangelisti

Accelerazione sulla campagna vaccinale contro il Covid mentre la diffusione del virus si espande con un incremento settimanale dell'incidenza vicino al 40%. E numeri sono



assai sottodimensionati, perché da quando non è più obbligatorio l'isolamento c'è un minore ricorso ai test ma anche alla comunicazione dell'esito nel caso dei "fai da te". Il ministero: da inizio ottobre i vaccini. A pag. 13

Clamoroso in Champions, il portiere di testa firma l'1-1 con l'Atletico



Il bomber è Provedel, Lazio salva al 95'

Il portiere della Lazio, Ivan Provedel, in gol di testa nell'ultima azione (Foto Getty) Servizi nello Sport

Il pm: «È innocente» Ma da tre anni aspetta in carcere

► I giudici di Cagliari credono al pastore in cella dal '91 ma a Roma il caso è fermo dal 2020

ROMA Il sospetto, fondato, è che Beniamino Zuncheddu sia innocente - lo sostiene la stessa Procura di Cagliari - e che abbia trascorso gli ultimi 32 anni della sua vita in carcere ingiustamente dopo la condanna per un triplice omicidio. Ma a tre anni dalla richiesta di revisione del processo, la Procura generale di Roma, investita del caso, non si è ancora pronunciata. Ieri è arrivato l'ennesimo rinvio per ascoltare ulteriori testimoni. Errante a pag. 15

Pifferi choc in aula
Figlia muore di stenti
«Pensavo bastasse
un biberon di latte»

MILANO La figlioletta di 18 mesi morì di stenti. Ora lei, Alessia Pifferi, si presenta in aula con affermazioni choc: «L'avevo lasciata con un biberon, pensavo bastasse. Ora non mi sgridate». Zaniboni a pag. 14

Tensione in Libia



È rivolta a Derna
dopo l'inondazione
Cacciati i reporter

TRIPOLI In Libia scoppia la rivolta dopo le inondazioni che hanno causato migliaia di morti: «Non avete riparato le dighe». Derna ha perso tutto, ma non l'anima ribelle: incendiata la casa del sindaco. Pierantozzi a pag. 11

Calmare l'ansia lieve, per sentirsi più leggeri.

LAILA
80 mg capsule molli
olio essenziale di lavanda

Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula **Silexan®** (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.

A. MENARINI

Il Segno di LUCA

SAGITTARIO
OLTRE LA PAURA

Nel pomeriggio la Luna entra nel tuo segno e viene a enfatizzare una serie di preoccupazioni che ti porti dietro rispetto a temi legati al lavoro e alle tue responsabilità crescenti in questo ambito. Ma al tempo stesso questo ti aiuta a definire i limiti che intendi rispettare ed eventualmente a fare i passi necessari per operare un cambiamento, o almeno per mandare il primo segno in questo senso. Oggi sei più forte delle tue paure. **MANTRA DEL GIORNO** Le supposizioni avvelenano i rapporti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 25

* Tariffa con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): 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, in 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 • € 6,80 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 20 settembre 2023
1,70 Euro*

Nazionale +

Focus

SALONE NAUTICO

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Reportage dal paese più colpito

Sfollati, tende e paura
La notte di Tredozio, ferita dal terremoto

Donati e Caporaletti alle pagine 10 e 11



Appennino emiliano-romagnolo

Gessi e grotte
patrimonio dell'Unesco

Donati a pagina 13

Nuovi centri di rimpatrio, è già scontro

Il piano del governo: riconvertire ex caserme e aeroporti per realizzare in ogni regione una struttura. Dalle attuali 9 diventeranno 23 Servizi
Il governatore della Toscana Gianni: «Non daremo mai l'ok». I volontari: «Li dentro non si vive». Meloni porta all'Onu il caso migranti alle p. 2, 3 e 5

«Situazione critica»

Ore d'ansia
per il presidente
Napolitano



Si sono aggravate e risultano «critiche» le condizioni di salute del presidente emerito della Repubblica Giorgio Napolitano, 98 anni. Scatenati sul web gli 'odiatori' da tastiera.

C. Rossi a pagina 7

L'ipotesi in Manovra

Pensioni,
donne a riposo
a 61-62 anni

Marin a pagina 21

A PROCESSO LA MAMMA DELLA BIMBA TROVATA MORTA NEL LETTINO
«DIANA MI MANCA, PENSAVO CHE I BIBERON LE BASTASSERO»

Alessia Pifferi, 37 anni: è imputata di omicidio volontario



«NON SGRIDATEMI»

Giorgi a pagina 14

DALLE CITTÀ

Crevalcore, scatta lo sciopero

Marelli choc:
chiude la sede
A rischio i posti
di 230 dipendenti

Servizi a pagina 22 e in Cronaca

Bologna, parla Rescigno

La prof minacciata
torna a lezione
«Una vera gioia»

Caravelli in Cronaca

Bologna, per le parole di Zanetti

Virtus senza pace
Scariolo valuta
una causa al club

Selleri nel QS



Bufera su Rai e Foa

Medico No vax
a Radio 1

G. Rossi a pagina 8



Intervista all'ex capo dei Ros

Il generale Mori:
mi vendicherò

Pontini a pagina 15



Intervista alla scrittrice Marzano

«L'ombra lunga
del patriarcato»

Di Clemente a pagina 24

Calmare l'ansia lieve, per sentirsi più leggeri.



Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.



IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 20 SETTEMBRE 2023

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXVII - NUMERO 221, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

GENOVA, LA LEGALE CONDANNATA
Riti voodoo per uccidere:
cinque anni all'avvocata

TOMMASO FREGATTI / PAGINA 15



ALLA SBARRA I MANAGER PUBBLICI
«I controlli sul Morandi?
Così Aspi ci rassicurava»

MATTED INDICE / PAGINA 24



IL FILOSOFO AVEVA 87 ANNI
È morto Gianni Vattimo,
ideò il pensiero debole

CESARE MARTINETTI, MICHELA MARZANO / PAGINA 36



SUL TAVOLO ANCHE UNO SCONTO PER OGNI FIGLIO, MA LE RISORSE SONO LIMITATE. IL MINISTRO GIORGETTI: «MI FANNO PAURA LE VALUTAZIONI DEI MERCATI»

Pensioni, prima le donne

Il governo e l'ipotesi Ape sociale: lavoratrici a riposo due anni in anticipo. Quota 103 verso la conferma

Il governo è al lavoro sul dossier pensioni ma deve fare i conti con le risorse sempre più limitate a disposizione. Per il prossimo anno c'è l'impegno alla conferma di Quota 103, e questo sarà il punto di partenza. Per il resto, l'intenzione è quella di dare risposte prioritariamente alle donne. L'ipotesi sul tavolo è quella dell'Ape sociale, che consentirebbe di andare in pensione a 63 anni, con due anni di anticipo. Il ministro Giorgetti è preoccupato per le conseguenze dell'aumento dei tassi: «Mi fanno paura le valutazioni dei mercati». SERVIZI / PAGINE 2-5

IL MURO DI VENTIMIGLIA: PARIGI SCHIERA L'ANTITERRORISMO. MELONI E TAJANI ALL'ONU CHIEDONO AIUTI PER L'AFRICA



Un gruppo di migranti torna verso Ventimiglia dopo avere provato a entrare in Francia L'INVIATO ZANCAN / PAGINA 8

Via dalla Francia

ROLLI



ACCIAIERIE D'ITALIA

Gilda Ferrari / PAGINA 17

Ex Ilva di Cornigliano, guasti e incidenti
Il dossier dei sindacati

«Solo nell'ultima settimana abbiamo registrato tre incidenti a gru-carroponte che per fortuna non hanno provocato conseguenze sui lavoratori». Fim, Fiom e Uilma alzano il velo sullo stabilimento ex Ilva di Cornigliano, segnalando 47 guasti in un anno e mezzo.



SCONTRO SUI RIMPATRI

Eleonora Camilli / PAGINA 8

Le Regioni in trincea
contro i nuovi Cpr:
«Non funzioneranno»

Cresce la tensione tra Regioni e governo sui nuovi Centri di permanenza e rimpatrio. Il presidente della Toscana Gianni: «Non darò mai l'ok a un Cpr». Il governatore del Veneto Zaia: «Puntare sui rimpatri è come svuotare il mare con un secchio».

L'FONDATORE DI «O' SCIA'»

Tiziana Leone / PAGINA 9

Baglioni: «Da 30 anni
la mia Lampedusa
aspetta delle risposte»

Il cantautore Claudio Baglioni fino al 2012 ha organizzato a Lampedusa il festival «O' Scia'», per sensibilizzare gli italiani sul tema dell'immigrazione. «Trent'anni fa c'era il tempo di fare qualcosa per l'accoglienza. Ora inseguiamo l'emergenza».

L'OPERATORE GENOVESE

Silvia Pedemonte / PAGINA 21

Kan, il mediatore:
«Arrivato sul barcone
adesso aiuto gli altri»

Kan Onic ha 23 anni ed è nato nel Bangladesh. Sette anni fa ha raggiunto l'Italia su un barcone. Ieri ha accolto i migranti nella tendopoli di Voltri, come mediatore culturale. «Aiuto gli altri come me, qui è possibile rinascere».

CULTURA

IL PROFILO
PER GUIDARE
IL DUCALE

VITTORIO COLETTI / PAGINA 16

La ricerca del nuovo direttore di Palazzo Ducale, a Genova, rischia di farsi difficile e l'alto numero di chi ha fatto domanda, se ribadisce l'appealabilità e l'importanza del posto, non tranquillizza sulla facilità e sicurezza della scelta finale di chi dovrà ricoprirlo. Perché il Ducale è un'istituzione atipica in Italia.

ALL'ASSEMBLEA ONU

COSÌ GENOVA
AIUTA A RIDARE
VITA AL MARE

TONY DINATALE / PAGINA 18

Questa estate così calda ci ha fatto riflettere sull'importanza del mare per noi e per la vita sulla Terra. Ma siamo in grado di assicurare all'Oceano le sue funzioni vitali essenziali, indispensabili per la vita sul pianeta e per noi? Attualmente, purtroppo la risposta è negativa.

PARTENZA IN SALITA

LA CRISI SAMP
VA RISOLTA
CON SEMPLICITÀ

PAOLO GIAMPIERI / PAGINA 42

Nessuno, tra i nuovi dirigenti buccerchiani, si aspettava una SAMPdoria in testa al campionato dopo cinque partite. Ma sempre nessuno, tra loro, si aspettava una SAMPdoria al quintultimo posto con due soli punti, distante undici lunghezze dalla vetta della classifica.

BUONGIORNO

Nelle previsioni di un allarmato studio illustrato al Forum di Cernobbio, a causa della bassa natalità e dell'alta mortalità, e del Paese che dunque invecchia, e più invecchia meno fa figli, l'ultimo italiano verrà al mondo intorno al 2230 e morirà all'inizio del secolo successivo, chiudendo la storia di un'etnia. Che, come tutti sanno, non esiste. Infatti, con tutto il rispetto, lo studio in questione mi pare giungere a conclusioni di maestosa insensatezza. In particolare è ignoto che cosa significhi "l'ultimo italiano", poiché essere italiani non attiene a questioni genetiche ma burocratiche: è italiano chi per nascita o naturalizzazione ha diritto al passaporto. E, peraltro, questioni burocratiche piuttosto recenti, siccome l'Italia esiste da poco più di 170 anni. Prima, per millenni, si è formata una ricca mescolanza di

L'ultimo italiano | MATTIA FELTRI

genti, a cominciare da Roma prima della fondazione, il cui territorio era abitato da gruppi provenienti dall'attuale Ucraina (caspita, un motivo in più per aiutarla) e dal Medio Oriente, come spiega Alfredo Coppa, antropologo della Sapienza. Da lì in poi, fra Impero romano, invasioni barbariche, cristianesimo, secoli di scorrerie, guerre e dominazioni, è stato un andirivieni di popoli di ogni discendenza, e noi siamo il risultato anche glorioso di un'infinita ibridazione. E va avanti oggi, sebbene a ritmi così serrati che ci fanno paura più del diavolo. L'ultimo italiano? Fra duecento anni gli italiani ci saranno ancora, soltanto un po' diversi da noi, come noi siamo diversi da chi c'era lo scorso millennio e il precedente. Soprattutto, spero, saranno un po' meno spaventati e un po' meno ottusi. —

STERLINE, MARENGHI, LINGOTTI ORO
DIERRE
VIA FIESCHI 1/12 - GENOVA
www.dierregold.it
Tel 010.581518

STERLINE, MARENGHI, LINGOTTI ORO
DIERRE
LA STERLINA DI RE CARLO INCORONATO
www.dierregold.it



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Il convegno del Sole Speciale Telefisco
oggi in diretta dalle 9
Definizione delle liti:
più garanzie
per l'errore incolpevole

Appuntamento con Speciale Telefisco oggi in diretta dalle 9 alle 13. Sul Sole di domani tutti i chiarimenti. Oggi l'anticipazione con l'apertura delle Entrate su definizione delle liti ed errori incolpevoli.
Ambrosi e Torio — a pag. 32



FTSE MIB 28757,63 +0,60% | SPREAD BUND 10Y 178,70 -1,10 | SOLE24ESG MORN. 1190,81 +0,31% | SOLE40 MORN. 1040,76 +0,67% | **Indici & Numeri** → p. 37-41

FINANZA GLOBALE

Per il debito mondiale aumento al livello record di 307mila miliardi di \$

Maximilian Cellino — a pag. 3

336%

DEBITO/PIL GLOBALE
Negli ultimi due trimestri l'indebitamento è tornato a crescere in rapporto al Pil globale per attestarsi intorno al 336%, livello destinato a salire ma ancora lontano dal picco toccato dopo lo scoppio dell'epidemia Covid

IL CASO

Negli Usa il saldo negativo trainato dalle spese per la difesa, in 20 anni raddoppiate

— Servizi a pag. 3

LE PREVISIONI

L'Ocse corregge al rialzo le stime sul Pil mondiale Ma per l'Italia arriva il ribasso

Di Donfrancesco — a pag. 3

Allarme fallimenti: industria +5,2%

Segnali preoccupanti

È la prima volta che aumentano dal settembre 2021. Male le costruzioni

Pesano l'inflazione e la crescita dei tassi Sotto pressione le Pmi

Per la prima volta da settembre 2021 i fallimenti in Italia tornano a risalire, con i dati Cerved ad indicare un inasprimento che coinvolge anzitutto l'industria. L'aumento medio del secondo trimestre rispetto allo stesso periodo 2022 è limitato all'1,5%, che sale però al 5,2% nell'area manifatturiera, mentre nel settore delle costruzioni si registra un calo. A fallire, in particolare, sono le Pmi. In generale pesano l'impennata dell'inflazione e l'aumento dei tassi. **Naso Orlando** — a pag. 5

RIASSETTI

Filiera automotive, Kkr chiude lo stabilimento della Marelli di Crevalcore (230 dipendenti)

Filomena Greco — a pag. 18

AGROALIMENTARE



Processo industriale. La fase finale dell'estrazione dell'olio di oliva

Olio d'oliva, prezzi record e produzione 2023 in calo

Micaela Cappellini — a pag. 25

PANORAMA

L'ASSEMBLEA DELL'ONU

Biden: con l'Ucraina per evitare altre aggressioni Zelensky: la Russia va fermata

«Dobbiamo resistere a questa aggressione oggi per scoraggiare potenziali aggressori domani» è quanto ha affermato il presidente Usa Joe Biden ieri all'Assemblea generale Onu, confermando il sostegno all'Ucraina contro la Russia. Nella stessa sede il presidente Zelensky ha avvertito: «Siamo ad un momento di svolta nella storia. La Russia va fermata», chiudendo il duello tra democrazie e autocratie. — a pagina 14



ISTITUZIONI

Napolitano, in fin di vita il presidente ex comunista

— Servizi a pagina 13

NAGORNO KARABAKH

L'Azerbaigian all'attacco per conquistare la regione

L'Azerbaigian ha lanciato un'operazione militare per la conquista della regione contesa del Nagorno Karabakh, dove vive una maggioranza di armeni. — a pagina 15

LA SCELTA DEL GOVERNO

Superbonus, si ai crediti acquisiti dalle partecipate

Il Governo non impugnerà la legge della Basilicata sulla circolazione dei crediti fiscali, aprendo così alla cessione dei bonus incagliati alle partecipate fuori dalla Pa. — a pagina 35

CODICE DELLA STRADA

Alla guida vietati i cellulari ma non i computer di bordo

La stretta del nuovo Codice della strada riguarda l'utilizzo mentre si guida di tablet e telefonini, ma non può essere applicata ai computer di bordo installati sul veicolo. — a pagina 36

Lavoro 24

I giovani in Italia Tre milioni fuori dal lavoro

Cristina Casadei — a pagina 24

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

2 mesi a solo 19,90€. Per info: ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

Giorgetti: «Deficit ragionevole, non temo la Ue ma i mercati»

Conti pubblici

Con il rialzo dei tassi 14-15 miliardi d'interessi in più pesano sulla manovra

Il «numero» del deficit 2024 sarà «ragionevole», perché è chiamato a «dimostrare la volontà del Paese di tornare a una politica fiscale prudente e che sia compatibile con il nostro livello di debito». Lo ha detto ieri il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, che ha sottolineato: «A me non fa paura la commissione Ue, mi fanno paura le valutazioni dei mercati». Anche perché con il rialzo dei tassi ci saranno 14-15 miliardi in più di interessi, per cui «la rendita porta via la manovra», ha detto il ministro. **Gianni Trovati** — a pag. 7



Ministro. Raffaele Fitto guida il dicastero per gli Affari europei, il Sud, le Politiche di coesione e il Pnrr

RECOVERY FUND

Pnrr, via libera della Ue ai target della quarta rata Pagamento entro l'anno

Perrone e Trovati — a pag. 6

5,2%

L'INFLAZIONE IN EUROPA
Ad agosto i prezzi in Europa sono saliti del 5,2% - contro il 5,3% annunciato con il dato flash a fine mese.

CONGIUNTURA

La frenata dell'energia fa rallentare l'inflazione europea in agosto

Riccardo Sorrentino — a pag. 8



La pressione della Fed. La sede della Federal Reserve a Washington

CREDITO

Effetto tassi sulle banche Usa, minusvalenze per 558 miliardi

Alessandro Graziani — a pag. 26

INNOVA GROUP
50 ANNI
ADVANCED PACKAGING SOLUTIONS

PER PREVEDERE IL FUTURO È NECESSARIO AVERE UNA STORIA
INNOVA GROUP DA 50 ANNI LEADER NEL MERCATO DEGLI IMBALLI E DELLA CARTOTECNICA

ENTRA NEL PACKAGING DEL FUTURO CON INNOVA GROUP

- Innovazione tecnologica ai massimi livelli
- Produzione autonoma della materia prima al prodotto finito
- Miglior cliente qualità prezzo sul mercato.

www.innovagroup.it



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 20 settembre 2023
Anno LXXX - Numero 259 - € 1,20
Santi Andrea Kim Tae-gon, Paolo Chung He-sang e compagni

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

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

EMERGENZA MIGRANTI

I soliti sabotatori rossi

Primi no al piano Meloni
Giani: «Mai centri in Toscana»
Bonaccini: «Improvvisazione»

Ad aprile i Governatori dem
avevano negato la firma
dello stato di emergenza

Sui clandestini alta tensione Ue
Macron schiera elicotteri e 007
al confine di Ventimiglia

Trasporti
Metro B chiusa con il trucco
Tratta B1 sospesa
Treni recuperati usati per la Ryder Cup
Gobbi a pagina 17

Giubileo
Parte il cantiere di Termini
Piazza dei Cinquecento
A ottobre via ai lavori della riqualificazione
Zanchi a pagina 16

Sanità
Banca del sangue senza donatori
Lazio maglia nera nella raccolta
Aiuti da altre Regioni
Sbraga a pagina 20

Scuola
Sos supplenti in nidi e materne
Graduatorie in ritardo
Mancano maestre
Bimbi rimandati a casa
Conti a pagina 18

COMMENTI
• MAZZONI
Piano von der Leyen sui clandestini tra luci e ombre
• GIACOBINO
Sospiro di sollievo per gli azionisti di Cinecittà
• BAILOR
110 punti di Ursula e conti con la realtà
a pagina 13

Il Tempo di Osho

Di Maio sceicco d'Arabia con un tesoretto di 1,8 milioni



"Sai a quante offerte ho rinunciato in Italia pe veni qui da voi?"

"E che noo so..."

Martini a pagina 5

Valditara ai partigiani: alla Liberazione parteciparono anche cattolici e repubblicani

«La Resistenza non è solo di Anpi»

Previsioni Ocse per l'Italia
Crescita del Pil 2023 rivista al ribasso: +0,8%

Ventura a pagina 11

••• La Resistenza spiegata agli studenti non sarà più solo monopolio dei partigiani rossi, quelli rappresentati dall'Anpi. Valditara rinnoverà la convenzione per ricordare sui banchi di scuola la Liberazione con tutte le altre associazioni. «I valori dell'antifascismo sono anche miei» ha replicato il ministro alle critiche dell'Anpi.

Campigli a pagina 4

••• I Governatori delle Regioni rosse «sabotatori» del governo nella lotta ai clandestini. Quello toscano, Giani, ha alzato le barricate contro la costruzione di nuovi centri di rimpatrio. Critiche anche dall'emiliano Bonaccini: piano inadeguato. Ad aprile 5 presidenti avevano rifiutato lo stato di emergenza. Macron schiera elicotteri e 007 al confine di Ventimiglia.

Barbieri e Bonanni alle pagine 2 e 3

Leader nel mirino
Schlein e Calenda sotto scacco
Si giocano il futuro in Europa
Romagnoli a pagina 7

Parla Siclari (ex senatore FI)
«Io vittima di malagiustizia
Ora libero dall'infamia»
China a pagina 8

In Champions è 1-1 con l'Atletico
Lazio all'ultimo secondo
Il portiere Provedel segna il gol del pareggio



Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 26 e 27

AMMIRAGLIO DE FELICE:

STOP!

AGLI SBARCHI



WWW.HERALDEITORE.IT

Consigli non richiesti

DI CICISBEO

Il fronte sinistro dello schieramento politico è già pronto ad innalzare barricate contro il progetto di premiato che la ministra Casellati presenterà ad uno dei prossimi consigli dei ministri. La grande ammucciata da Fratoianni a Calenda, passando per Schlein, Conte, Magi e qualche cespuglio del gruppo misto è di fatto già pronta, e non c'è nulla di nuovo sotto il sole, perché da quando è nata la Repubblica sulle riforme istituzionali non c'è mai stato verso quadrare il cerchio. L'unica voce dissonante è quella di Renzi, e ci mancherebbe altro, visto (...)

Segue a pagina 13



PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 35

TROPPI REQUISITI
Il flop dell'Isero, l'Indennità straordinaria per i lavoratori autonomi introdotta nel 2020
Damiani a pag. 37

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
IO CONCILIO
Impresa - Il regolamento Ue sulla tassazione delle emissioni (Cbam)

Antiriciclaggio - Segnalazioni dalle p.a., la circolare della Rgs

Pestaggi - La sentenza della Cassazione sul risarcimento dovuto anche da chi assiste

Castellani (Luiss): sui migranti la Meloni rischia poco perché la Schlein ha delle idee confuse
Alessandra Ricciardi a pag. 7

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Italia Oggi
Promo **BACK TO WORK**
Riparti informato con tutte le novità per la tua professione
ABBONATI ORA
italiaoggi.it/abbonamenti

Sconti fiscali, tagli minimi

Il riordino previsto dalla riforma fiscale sarà in realtà solo un intervento chirurgico. Intoccabili le detrazioni su spese sanitarie, muti, istruzione. Risparmi di un miliardo

Il grande riordino sarà un intervento chirurgico e selettivo: blindate le spese fiscali sanitarie, i mutui, l'istruzione e le deduzioni relative ai contributi. Delle 626 spese fiscali rendicontate dal ministero dell'economia oggetto di un riordino per far cassa e per attuare la legge delega fiscale si potrà intervenire su un numero residuale di voci legate, in particolare, alle erogazioni liberali. Risparmio previsto, un miliardo.
Bartelli a pag. 31

FARÀ 67 RIFORME
La Grecia economicamente va molto meglio dell'Italia
Valentini a pag. 6

La tragedia rimossa dei 600 mila italiani che non aderirono alla Repubblica di Salò



DI PIERLUIGI MAGNASCHI
Con la resa militare dell'Italia agli alleati firmata l'8 settembre 1943 e la fuga del re Vittorio Emanuele III e di Badoglio da Roma, per i soldati dell'esercito italiano, abbandonati a loro stessi ed esposti alla rabbiosa reazione dei nazisti, comincia una terribile pagina. Coloro (e sono quasi tutti: 600 mila) che rifiutano di aderire alla Repubblica di Salò, vengono subito deportati in Germania dove vengono sfruttati in condizioni disumane, al limite della sopravvivenza, senza nemmeno l'assistenza della Croce Rossa internazionale che pure vigilava sugli altri prigionieri di guerra, quelli,
continua a pag. 8

DIRITTO & ROVESCIO
La posizione del governatore della Regione Veneto, il laghiere Luca Zaia, sui problemi sessuali è da tempo limpida ed indiscutibile. La riasunzione, tempo fa, in poche e inequivocabili parole: «L'omosessualità» disse Zaia «non è una patologia, l'omofobia sì». Per cui quando il segretario della Lega, Matteo Salvini, impressionato dalla vendita dei libri del generale Vaananeei, si schierò a favore di questo militare che rivendicava il diritto all'odio nei confronti di chi, sotto le lenzuola, non si comportava come lui (lui, chiaro) e due big leghisti sono entrati in linea di collisione. Ma a questo punto, contro ogni previsione, è stato Salvini a cambiare parere e Piredda disse ha detto che «l'amore non è, non sarà mai una questione di Stato, evviva il diritto di amare sempre e comunque. L'eterosessualità e l'omosessualità sono la normalità». Il bello (anzi il brutto) è che l'opposizione è rimasto deluso da queste affermazioni. Credono di averne il copyright, dimenticando la loro demonizzazione di Pasolini.

S[IN] 63° SALONE NAUTICO

SEA MORE

Genova 21-26 SETTEMBRE 2023

Ancora più barche. Ancora più mare.
Acquista i biglietti online a un prezzo speciale.

salonenautico.com
salonenautico.it
salonenautico.gov.it
CONFERMA NAUTICA
L'ESPOSIZIONE NAUTICA
SALONI NAUTICI

LA NAZIONE

Focus

SALONE NAUTICO

MERCOLEDÌ 20 settembre 2023
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La studentessa vittima di Portanova

Stuprata dal calciatore attacca il cronista Rai «Tocasse a sua figlia?»

Valdesi a pagina 18



Multiutility e quotazione

Pd cambia idea Ora la Borsa è solo sospesa

Caroppo a pagina 16

ristora
INSTANT DRINKS

Nuovi centri di rimpatrio, è già scontro

Il piano del governo: riconvertire ex caserme e aeroporti per realizzare in ogni regione una struttura. Dalle attuali 9 diventeranno 23. Servizi Il governatore della Toscana Gianni: «Non daremo mai l'ok». I volontari: «Lì dentro non si vive». Meloni porta all'Onu il caso migranti alle p. 2, 3 e 5

«Situazione critica»

Ore d'ansia per il presidente Napolitano



Si sono aggravate e risultano «critiche» le condizioni di salute del presidente emerito della Repubblica Giorgio Napolitano, 98 anni. Scatenati sul web gli 'odiatori' da tastiera.

C. Rossi a pagina 7

L'ipotesi in Manovra

Pensioni, donne a riposo a 61-62 anni

Marin a pagina 21

A PROCESSO LA MAMMA DELLA BIMBA TROVATA MORTA NEL LETTINO «DIANA MI MANCA, PENSAVO CHE I BIBERON LE BASTASSERO»

Alessia Pifferi, 37 anni: è imputata di omicidio volontario



«NON SGRIDATEMI»

Giorgi a pagina 12

DALLE CITTÀ

Empolese Valdelsa

Caro affitti Prezzi alle stelle «Trovare casa è un'impresa»

Servizio in Cronaca

Castelfiorentino

Omicidio in A13 a colpi di cacciavite Scatta l'arresto

Servizio in Cronaca

Vinci

Brucia gli scarti Imprenditore finisce nei guai

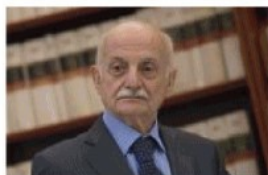
Servizio in Cronaca



Bufera su Rai e Foa

Medico No vax a Radio 1

G. Rossi a pagina 8



Intervista all'ex capo dei Ros

Il generale Mori: mi vendicherò

Pontini a pagina 13



Intervista alla scrittrice Marzano

«L'ombra lunga del patriarcato»

Di Clemente a pagina 24

Calmare l'ansia lieve, per sentirsi più leggeri.



Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.



SEVENTY
VENEZIA

la Repubblica

SEVENTY
VENEZIA

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*



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

Mercoledì 20 settembre 2023

Oggi con *Design*

Anno 48 N°221 - In Italia €1,70

EMERGENZA MIGRANTI

La rivolta dei governatori

L'individuazione delle località per i nuovi Centri di permanenza e rimpatrio si scontra con il muro delle Regioni. No della Toscana, gelo di Veneto ed Emilia. Meloni all'Onu: "Non saremo il campo profughi della Ue". E la Francia si blinda

I tormenti di Giorgetti: "I tassi e il debito si portano via la Manovra"

Il caso

Cento milioni in più per l'accoglienza

di **Giuliano Foschini**

Lbonus edilizi sono bloccati. Gli appalti del Pnrr procedono a singhiozzo. C'è però un nuovo capitolo di spesa che potrebbe dare una mano all'economia del Paese: quello dell'accoglienza. Perché proprio il governo di destra propone un pacchetto di norme che di fatto triplicherà il giro di affari del settore.

● a pagina 3

Il commento

Si gioca in Italia la partita di Le Pen

di **Tahar Ben Jelloun**

Lampedusa dovrebbe diventare la capitale d'Europa, per il semplice fatto che quello che sta accadendo lì da tanto tempo riguarda tutti i Paesi europei. Non è giusto lasciare l'Italia in una pericolosa solitudine. L'arrivo, quasi ogni giorno, di migliaia di migranti non cesserà.

● a pagina 33

Braccio di ferro tra governo e Regioni sul Cpr, i Centri di permanenza per il rimpatrio dei migranti. L'esecutivo annuncia il varo del piano in due mesi. Il presidente della Toscana, Giani, guida la protesta. La Francia blinda il confine. Legge di bilancio, il ministro Giorgetti: «Tassi e debito si portano via la manovra».

di **Berizzi, Ciriaco, Colombo Macor, Mastrobuoni, Mastroianni Tito e Ziniti** ● da pagina 2 a 10



Giorgia Meloni all'Onu

Tunisia

Il bluff di Saied Via da Sfax ma spinti a salpare

di **Leonardo Martinelli**

● a pagina 6

Nagorno?arabakh



▲ Erevan Scontri tra manifestanti e forze dell'ordine vicino al palazzo del governo armeno

Bombe azere sull'enclave armena

di **Luna De Bartolo, Daniele Raineri e Luca Steinmann** ● alle pagine 16 e 17

Politica

Valditara sfratta l'Anpi dalle scuole "No al monopolio della Resistenza"



L'antifascismo «è un patrimonio prezioso ma non è monopolio dell'Anpi»: il ministro dell'Istruzione, Giuseppe Valditara, polemizza con l'Associazione nazionale partigiani d'Italia.

di **Giovanna Casadio** ● a pagina 13

Microfono NoVax a Radiol Bufera su Foa La Rai si dissocia



È polemica sulla trasmissione di Radiol *Giù la maschera*, condotta da Marcello Foa. L'ex presidente della Rai dà voce a un medico No Vax, sospeso dall'Ordine nel 2021. Viale Mazzini prende le distanze.

di **Giovanna Vitale** ● a pagina 12



SEVENTY
VENEZIA

SEVENTYVENEZIA.COM

Il film

"Caftano blu" Il coraggio di vivere una passione proibita

di **Natalia Aspesi**

Viene dal Marocco, è diretto da una donna marocchina, Maryam Touzani, si svolge nel Marocco di oggi con signore in caftano che pregano a ogni grido di muezzin. Non parrebbe fatto per i nostri tentennanti cultori del cinema, eppure... Se io fossi una donna che un tempo adorava film "da piangere" o addirittura il bel cinema, correrei a vederlo.

● a pagina 38

Cultura



Museo egizio la destra attacca Greco Torino insorge

di **Paglieri e Strippoli** ● alle pagine 36 e 37

Champions League



Una notte a metà Milan a reti bianche Lazio pari al fotofinish

di **Azzi, Cardone e Currò** ● alle pagine 42 e 43

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Soci: Abn.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



LA GIUSTIZIA
 “Nella rete segreta di Amara anche Piantedosi e Verdini”
 GIUSEPPE SALVAGGIULO

L'INCHIESTA
 Caselle, l'ultimo bird-strike soltanto due settimane fa
 GIANNI GIACOMINO

RIsale a due settimane fa l'ultimo bird-strike all'aeroporto di Caselle dove, sabato scorso, un Aeromacchi delle Frece Tricolori si è schiantato dopo che alcuni volatili sono stati risucchiati dal motore. - PAGINA 19



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 20 SETTEMBRE 2023

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 157 II N. 258 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DC8-TO II www.lastampa.it **GNN**

BANCHE, UN EMENDAMENTO DEL GOVERNO FRENA LA CESSIONE DEI CREDITI DETERIORATI. PENSIONI: DONNE VIA 2 ANNI PRIMA

Allarme Giorgetti: “I mercati mi fanno paura”

IL COMMENTO
BASTA CONTENTINI ALLE LAVORATRICI
 ELSA FORNERO

Se non fosse per le sofferenze, le delusioni e le speranze che vi sono dietro, verrebbe da dire “tanto tuono, che piovve”. Dopo le promesse di cancellazione e poi di “superamento della Fornero”, il governo si accorge che le risorse per una contro-riforma non ci sono. - PAGINA 3

BARONI, MONTICELLI, RUSSO
 «A me fanno paura non le valutazioni dell'Ue, ma quelle dei mercati che comprano il debito pubblico». Giorgetti non nasconde la sua preoccupazione. - PAGINE 2-5



LE RIFORME
Casellati: col premierato il Colle non perde poteri
 SERENA RIFORMATO

Il disegno di legge sul premierato è sul tavolo del premier per il traguardo finale, garantisce la ministra per le Riforme istituzionali Maria Elisabetta Alberti Casellati, intervistata dal direttore de La Stampa Massimo Giannini, all'evento “Le buone leggi”. - PAGINA 11

L'INFORMAZIONE
Foa scivola sul No Vax Ira Rai: deve riparare
 MICHELA TAMBURRINO

A poche ore dalla messa in onda del programma di Radio1 di Marcello Foa, “Giù la maschera”, scoppia la bufera. Un ospite del programma, Massimo Citro della Riva, psicoterapeuta No Vax, si è espresso contro i vaccini recuendo tesi complottiste. - PAGINA 15

L'APPELLO

Io, Bebe Vio, vi dico “Miei cari coetanei non cercate scuse adesso lavorate”



È molto bello essere qui a rappresentare i giovani. Settantacinque anni della Costituzione sono tantissimi. - PAGINA 25
 FABIO MARTINI - PAGINA 10

DA ZAIA A DE LUCA, REGIONI CONTRO I NUOVI CENTRI PER I RIMPATRI. INTERVISTA A BAGLIONI: “A LAMPEDUSA PERDIAMO TUTTI”

Migranti, la rivolta dei governatori

Meloni all'Onu: fermare le partenze, non siamo il campo profughi Ue. Biden e Zelensky: Putin non vuole la pace

BARBERA, BRESOLIN, CAMILLI, DONDONI, LOMBARDO E ZANCAN
 Giorgia Meloni debutta all'Onu: «Non permetterò che l'Italia diventi il campo profughi d'Europa». Sul fronte migranti, le Regioni si schierano contro il Cpr. - PAGINE 6-8 E 17

LA GEOPOLITICA

Il Nagorno-Karabakh e la guerra del gas
 GIORDANO STABILE

Gli armeni sono soli. L'invasione dell'Ucraina ha reso inestricabile il groviglio fra la necessità degli approvvigionamenti energetici, ovvero il gas, e la difesa dei popoli e dei diritti umani. Un effetto domino che il segretario generale delle Nazioni Unite, Antonio Guterres, ha denunciato ancora ieri al Palazzo di Vetro. La popolazione del Nagorno-Karabakh, l'enclave armena all'interno dell'Azerbaigian, è diventata una pedina sacrificabile. È quasi impossibile da proteggere. - PAGINA 25

ADDIO A UN GIGANTE DELLA FILOSOFIA DEL NOVECENTO: CATTOLICO E GAY MILITANTE, AVEVA 87 ANNI

Vattimo, la forza del pensiero

CISSARE MARTINETTI

Il dubbio, il suo vero amore MICHELA MARZANO
L'erede di Eco e di Nietzsche FEDERICO VERCELLONE

ALBERTO RAMELLA

I DIRTTI

Il divorzio di Ferro e i figli arcobaleno senza tutele in Italia



Il 28 febbraio 2022 Tiziano Ferro annunciava la sua paternità ai fan su Instagram con queste parole: «Due telefonate mi hanno reso l'uomo più felice del mondo. La prima qualche mese fa». - PAGINA 25
 SIKI - PAGINA 21

LA POLEMICA

Greco, il museo Egizio e i “beghini” di destra
 GIOVANNI DEL LUNA

Bisogna assolutamente evitare di paragonare questa destra che ci governa al fascismo e men che mai è possibile ogni riferimento a Mussolini parlando di Giorgia Meloni. - PAGINA 25
 RIGATIELLI - PAGINA 20

LANFRANCO CIRILLO
 con FRANCESCA CECILIANA

L'ARCHITETTO DI PUTIN

LA MIA VITA NELLA RUSSIA DEGLI OLIGARCHI

“La Russia come non l'avete mai letta, raccontata da chi la conosce da dentro”

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

BUONGIORNO

Nelle previsioni di un allarmato studio illustrato al Forum di Cernobbio, a causa della bassa natalità e del paese che dunque invecchia, e più invecchia meno fa figli, l'ultimo italiano verrà al mondo intorno al 2230 e morirà all'inizio del secolo successivo, chiudendo la storia di un'etnia. Che, come tutti sanno, non esiste. Infatti, con tutto il rispetto, lo studio in questione mi pare giungere a conclusioni di maestosa insensatezza. In particolare è ignoto che cosa significhi “l'ultimo italiano”, poiché essere italiani non attiene a questioni genetiche ma burocratiche: è italiano chi per nascita o naturalizzazione ha diritto al passaporto. E, peraltro, questioni burocratiche piuttosto recenti, siccome l'Italia esiste da poco più di 170 anni. Prima, per millenni, si è formata una ricca mescolanza di

L'ultimo italiano

genti, a cominciare da Roma prima della fondazione, il cui territorio era abitato da gruppi provenienti dall'attuale Ucraina (caspita, un motivo in più per aiutarla) e dal Medio Oriente, come spiega Alfredo Coppa, antropologo della Sapienza. Da lì in poi, fra Impero romano, invasioni barbariche, cristianesimo, secoli di scorrerie, guerre e dominazioni, è stato un andirivieni di popoli di ogni discendenza, e noi siamo il risultato anche glorioso di un'infinita ibridazione. E va avanti oggi, sebbene a ritmi così serrati che ci fanno paura più del dovuto. L'ultimo italiano? Fra duecento anni gli italiani ci saranno ancora, soltanto un po' diversi da noi, come noi siamo diversi da chi c'era lo scorso millennio e il precedente. Soprattutto, spero, saranno un po' meno spaventati e un po' meno ottusi.

MATTIA FELTRI



IL NUOVO HUB DIGITALE DELLA MODA

ONLINE NOW

Classeditori MFMIANO

La moda in Italia vale 103 miliardi di ricavi. E Milano chiede un giorno in più di sfilate

20 pagine in MFF

Nel centro di Milano le case arrivano a 24 mila euro al metro quadro

Mapelli e Valente a 10

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

MFF

IN EDICOLA E IN DIGITALE

Anno XXXIV n. 184

Mercoledì 20 Settembre 2023

€2,00 *Classeditori*

MF TV MODA

INSIEME SU MILANOFINANZA.IT

FTSE MIB +0,60% 28.758 DOW JONES -0,36% 34.499** NASDAQ -0,28% 13.672** DAX -0,40% 15.664 SPREAD 178 (-2) €/S 1,0713

PIÙ VICINA LA SVOLTA PER LA PARTITA SULLA RETE

Mano tesa a Vivendi su Tim

Dopo la richiesta di **apertura** giunta da Parigi, il governo Meloni avvia un **confronto** sull'**offerta** avanzata dal fondo americano **Kkr**. Probabile un rinvio di due settimane

L'INFLAZIONE FRENA CON PIÙ FORZA: IN AGOSTO AL 5,2% IN EUROPA. BORSE POSITIVE

Mapelli e commento di Sommella a pagina 2, Savojardo a pagina 4



CORSA CONTRO IL TEMPO

Per il salvataggio di Eurovita servono almeno 400 milioni

Messa a pagina 11

GOVERNANCE

Pucci e Panizza nella rosa Delfin per il nuovo cda di Mediobanca

Gualtieri e Massaro a pagina 9

EFFETTO CARO-TASSI

Allarme del Mef sulle garanzie alle banche: rischiano di diventare npl

Pira a pagina 3



IL PUNTO È AVERE IL VOUCHER CONNETTIVITÀ ANCHE PER LA MIA ATTIVITÀ.

INTERNET A PARTIRE DA 0€ AL MESE PIÙ IVA CON SCONTO IN BOLLETTA.

Chiamata il 180 | Contatta il tuo agente di fiducia | Vieni nei negozi Vodafone

Siama Vodafone Business. E andiamo #DRITTIALPUNTO

Together we can **vodafone business**

Affrettati. I Fondi del Governo Italiano stanno per terminare.

Voucher Connettività con Fondi del Governo Italiano. Loggazione subordinata al receipt di cui al DM WISE (G) n. 418/2021 e al regolamento fondi. A seconda della tipologia di voucher potrebbe essere richiesta la sottoscrizione di un contratto di abbonamento a un servizio di attivazione in un'ora. La promozione è valida fino al 30/09/2023. Per informazioni vai su www.vodafone.it

Per Assoportri la direttiva Ets fa crollare traffici in Italia

Assoportri lancia l'allarme sugli effetti della direttiva Eu-Ets (European emission trading scheme) sulla riduzione delle emissioni anche nel trasporto marittimo. "Avrà effetti gravi sul sistema portuale italiano" avverte l'associazione dei porti italiani che ha scritto alla Commissione europea chiedendo una revisione della direttiva e la sospensione dell'applicazione al trasporto marittimo delle merci. "E' di tutta evidenza che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano" dice **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoportri**. "In questo contesto è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla direttiva Ets (destinata ad integrare il Fondo di coesione) venga conteggiata per i paesi Ue al 100%, per quelli extra Ue al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'Ue - continua -. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione". La direttiva sulla riduzione delle emissioni ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio e dovrà essere recepita dagli Stati membri entro fine anno, ma secondo **Assoportri** l'incremento dei costi provocato dalla tassa potrebbe avere l'effetto di far spostare i traffici verso aree che non ne sono soggette.



Borsa Italiana

Primo Piano

Assoporti: sospendere applicazione direttiva Ets al settore marittimo

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 19 set - E' 'pienamente condivisibile' l'obiettivo di ridurre le emissioni, ma bisogna garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano. E' la premessa con la quale il presidente di **Assoporti Rodolfo Giampieri**, interviene sulla direttiva Eu-Ets ('European emission trading scheme', destinata a integrare il Fondo di Coesione) definendo 'impensabile' che la tassa prevista per le navi 'venga conteggiata per i paesi Ue al 100%, per quelli extra Ue al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'Ue'. Così, sottolinea **Assoporti**, 'si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo'. La direttiva Ets sulla riduzione delle emissioni ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Per **Assoporti**, però, gli effetti derivanti da queste norme in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per questo, **Assoporti** ha scritto alla Commissione europea chiedendo di sospendere l'applicazione della direttiva al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli hub europei di contenitori; di rendere il costo marittimo presso gli hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra Ue; infine di accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione della direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventano potenzialmente irreversibili. com - Sam (RADIOCOR) 19-09-23 11:12:28 (0145)INF,EURO 5 NNNN.



Assoporti: Direttiva ETS, l'UE garantisca regole di mercato certe e uguali per tutti

La direttiva ETS avrà effetti gravi sul sistema portuale italiano. Assoporti interviene evidenziando la necessità di agire presto per evitare danni al settore portuale. ROMA - Assoporti interviene sulla Direttiva EU-ETS (European Emission Trading Scheme) - il presidente dell'associazione dei porti italiani, **Rodolfo Giampieri** chiede garanzie all'Europa perchè tutti giochino una partita sullo stesso piano in uno scenario globale con regole di mercato certe e uguali per tutti: "È di tutta evidenza" - dice **Giampieri** - "che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione." Una Direttiva sulla riduzione delle emissioni che ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio, e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per tale motivo, Assoporti ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a : sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; Rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; Accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione della Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventino potenzialmente irreversibili. "Parlare della portualità significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via," ha proseguito **Giampieri**, "e dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. Nel frattempo, come Assoporti, abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea



Corriere Marittimo

Primo Piano

che ne analizza nel dettaglio gli effetti . L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno , in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti, "ha concluso.

Assoport: direttiva ETS avrà effetti gravi sul sistema portuale italiano

(FERPRESS) Roma, 19 SET È di tutta evidenza che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano quello che in inglese viene chiamato level playing field principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione, ha dichiarato il Presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, riferendosi alla Direttiva EU-ETS (European Emission Trading Scheme). Una Direttiva sulla riduzione delle emissioni che ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio, e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per tale motivo, **Assoport** ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospenderne l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventino potenzialmente irreversibili. Parlare della portualità significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via, ha proseguito Giampieri, e dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. Nel frattempo, come **Assoport**, abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea che ne analizza nel dettaglio gli effetti. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando



FerPress

Primo Piano

nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti, ha concluso.

Informare

Primo Piano

Giampieri (Assoport): abbiamo spiegato alla Commissione UE perché l'ETS pone a rischio la competitività dei porti italiani

Occorre garantire - ha sottolineato - che tutti giochino la partita sullo stesso piano. Un nuovo allarme sugli effetti negativi sui porti italiani che avrà l'inclusione del trasporto marittimo nel sistema per lo scambio delle quote di emissione (ETS) dell'Unione Europea, con direttiva che entrerà in vigore il prossimo primo gennaio, è stato lanciato dall'Associazione dei Porti Italiani. La nuova norma introduce nell'EU ETS la tariffazione del carbonio a carico delle navi che viaggiano tra i paesi dell'Unione Europea, ma la direttiva ha anche un ambito di applicazione extraterritoriale essendo soggette all'EU ETS metà delle emissioni di una nave che naviga tra un porto dell'UE e un porto extraeuropeo. La preoccupazione di **Assoport**, così come di altre organizzazioni marittimo-portuali europee, è che per evitare il pagamento di quote di emissioni diverse attività di trasbordo dei carichi vengano trasferite in porti extraeuropei e che, in ogni caso, questi ultimi accrescano la propria competitività ai danni di quella dei porti europei. «È di tutta evidenza - ha osservato il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri** - che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore.

Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano, quello che in inglese viene chiamato "level playing field", principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così - ha denunciato il presidente dell'associazione delle Autorità di Sistema Portuale italiane - si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione». Evidenziando che gli effetti di incremento dei costi derivanti dalla direttiva, che dovrà essere recepita dagli Stati membri entro fine anno, rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani, **Assoport** ha reso noto di aver inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione della direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventino potenzialmente irreversibili. «Parlare della portualità - ha sottolineato **Giampieri**



09/19/2023 11:35

Occorre garantire - ha sottolineato - che tutti giochino la partita sullo stesso piano. Un nuovo allarme sugli effetti negativi sui porti italiani che avrà l'inclusione del trasporto marittimo nel sistema per lo scambio delle quote di emissione (ETS) dell'Unione Europea, con direttiva che entrerà in vigore il prossimo primo gennaio, è stato lanciato dall'Associazione dei Porti Italiani. La nuova norma introduce nell'EU ETS la tariffazione del carbonio a carico delle navi che viaggiano tra i paesi dell'Unione Europea, ma la direttiva ha anche un ambito di applicazione extraterritoriale essendo soggette all'EU ETS metà delle emissioni di una nave che naviga tra un porto dell'UE e un porto extraeuropeo. La preoccupazione di Assoport, così come di altre organizzazioni marittimo-portuali europee, è che per evitare il pagamento di quote di emissioni diverse attività di trasbordo dei carichi vengano trasferite in porti extraeuropei e che, in ogni caso, questi ultimi accrescano la propria competitività ai danni di quella dei porti europei. «È di tutta evidenza - ha osservato il presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri - che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano, quello che in inglese viene chiamato "level playing field", principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così - ha denunciato il presidente dell'associazione delle Autorità di Sistema Portuale italiane - si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta

Informare

Primo Piano

- significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via e dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto - ha proseguito il presidente di **Assoport** - che l'argomento è all'attenzione sia del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. Nel frattempo, come **Assoport**, abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea che ne analizza nel dettaglio gli effetti. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale - ha concluso **Giampieri** - deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti».

Informazioni Marittime

Primo Piano

Emissioni 2024 e direttiva ETS, anche Assoportri chiede eccezioni

Allineandosi alle istanze dei sindacati, l'associazione dei porti italiani scrive alla Commissione europea chiedendo una revisione della direttiva, che dal prossimo anno rischia di avvantaggiare i porti extra europei. Gennaio 2024 si avvicina. Mancano pochi mesi all'ingresso dello shipping nel sistema di scambio delle quote di carbonio, l'Emission Trading System (ETS), che obbligherà i mercantili sopra le 5 mila tonnellate di stazza a ridurre drasticamente le loro emissioni. Non è una misura che piace agli armatori, ovviamente non tanto per il fine in sé quanto per un'altra serie di ragioni: per la velocità con cui viene introdotto, per l'enorme investimento in poco tempo che richiede per permettere ai motori delle navi utilizzare combustibili non fossili o per far costruire altre navi già predisposte; e infine, forse il fattore più importante, per il fatto che è un sistema di mercato europeo, non internazionale, cosa che rischia di ridurre la competitività di mercato dei porti del continente. Alla posizione degli ultimi anni delle compagnie marittime si è aggiunta nelle scorse settimane quella analoga dei sindacati. Ora si fa avanti anche **Assoportri**, l'associazione dei porti italiani, rimarcando grossomodo questa posizione e inviando una nota alla Commissione europea in cui chiede di applicare qualche eccezione in alcuni tipi di porti del continente, come Gioia Tauro, per esempio, perché c'è il rischio a partire dall'anno prossimo che una parte dei traffici diretti in Europa deva verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva. «È di tutta evidenza - afferma il presidente di **Assoportri**, **Rodolfo Giampieri** - che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano, principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi Ue al 100 per cento, per quelli extra Ue al 50 per cento e addirittura a zero per le navi che pur attraversando il Mediterraneo non sostano in porti dell'Ue. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione». La direttiva ETS che ha incluso il trasporto marittimo nel sistema è stata approvata dal Parlamento europeo a maggio e dovrà essere recepita dagli Stati membri entro fine anno. La nota che **Assoportri** ha inviato alla Commissione europea chiede: di sospendere la direttiva per il trasporto marittimo delle merci diretto verso gli hub europei di contenitori, come per esempio in Italia è Gioia Tauro; di rendere il costo marittimo presso gli hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra Ue; di accelerare l'analisi prevista



Informazioni Marittime

Primo Piano

dalla Commissione europea che riguarda una revisione della direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventino potenzialmente irreversibili. «Parlare della portualità significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via», prosegue **Giampieri**, «e dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti». Come funziona l'Emission Trading System Come spiega in una pagina dedicata il ministero dell'Ambiente, il meccanismo dell'ETS è di tipo cap&trade, ovvero fissa un tetto massimo complessivo alle emissioni consentite sul territorio europeo nei settori interessati (cap) cui corrisponde un equivalente numero "quote" (1 ton di CO₂eq. = 1 quota) che possono essere acquistate/vendute su un apposito mercato (trade). Ogni operatore industriale/aereo attivo nei settori coperti dallo schema deve "compensare" su base annuale le proprie emissioni effettive (verificate da un soggetto terzo indipendente) con un corrispondente quantitativo di quote. La contabilità delle compensazioni è tenuta attraverso il Registro Unico dell'Unione mentre il controllo su scadenze e rispetto delle regole del meccanismo è affidato alle Autorità Nazionali Competenti (ANC). Le quote possono essere allocate a titolo oneroso o gratuito. Nel primo caso vengono vendute attraverso aste pubbliche alle quali partecipano soggetti accreditati che acquistano principalmente per compensare le proprie emissioni ma possono alimentare il mercato secondario del carbonio. Nel secondo caso, le quote vengono assegnate gratuitamente agli operatori a rischio di delocalizzazione delle produzioni in Paesi caratterizzati da standard ambientali meno stringenti rispetto a quelli europei (i cosiddetti carbon leakage o fuga di carbonio). Le assegnazioni gratuite sono appannaggio dei settori manifatturieri e sono calcolate prendendo a riferimento le emissioni degli impianti più "virtuosi" (i cosiddetti benchmarks, prevalentemente basati sulle produzioni più efficienti). Indipendentemente dal metodo di allocazione, il quantitativo complessivo di quote disponibili per gli operatori (cap) diminuisce nel tempo imponendo di fatto una riduzione delle emissioni di gas serra nei settori ETS: in particolare, al 2030, il meccanismo garantirà un calo del 43 per cento rispetto ai livelli del 2005. L'ETS, in tutta Europa, interessa oltre 11.000 impianti industriali e circa 600 operatori aerei. In Italia sono disciplinati più di 1.200 soggetti che coprono circa il 40 per cento delle emissioni di gas serra nazionali. Condividi Tag **assoporti** ambiente bruxelles Articoli correlati.

Assoporti "bacchetta" Zaccheo

ROMA I presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane esprimono forte disappunto per le dichiarazioni di Nicola Zaccheo, presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, rese in occasione della presentazione del Rapporto annuale, presso la Camera dei Deputati, lo scorso 12 settembre. Lo scrive in una sua nota ufficiale **Assoporti**, l'associazione presieduta da **Rodolfo Giampieri**. Zaccheo, in relazione allo specifico settore portuale continua la nota ha infatti rivendicato l'introduzione di criteri trasparenti e certi per il rilascio delle concessioni portuali, assicurando un esercizio più efficace, promuovendo ART a un ruolo di presidio di legalità nei diversi contesti in cui opera, ivi comprese le concessioni demaniali. ART in ragione delle vesti di terzietà sarebbe idonea ad assumere un ruolo di rilevanza nelle azioni di vigilanza sulla sostenibilità economica degli investimenti. È di tutta evidenza la presenza di un inaccettabile giudizio di valore sul ruolo e sull'operato delle AdSP, presentate come caratterizzate da procedure opache e incerte, gestioni inefficienti, procedure con evidenti e diffusi profili di illegittimità. I presidenti ricordano ancora la nota di **Assoporti** che il testo vigente della legge 84/94 (all'art. 6 comma 4 lett. e) attribuisce alle Autorità di Sistema Portuale quindi terze per definizione della norma l'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, senza previsione alcuna di supervisione o vigilanza da parte di soggetti terzi, non coinvolti da alcuna legge in attività amministrative e gestore delle stesse. Non pertinente appare, altresì, il riferimento ad altri due documenti il Regolamento 202 del 28 dicembre 2022 di disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine e le Linee guida dello stesso (approvate con DM 110 del 21 aprile 2023) che non sono, secondo i principi generali del nostro ordinamento, in grado di modificare il dettato normativo del citato art. 6 comma 4 lett. e). Nel respingere con decisione tali considerazioni, rese pubblicamente in una sede e in una occasione istituzionale, i presidenti delle AdSP ribadiscono con fermezza come l'azione delle stesse Autorità, i cui compiti sono affidati dalla normativa vigente, sia sempre orientata a operare secondo i principi di trasparenza e terzietà, a garanzia di un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Si invita pertanto il presidente Zaccheo conclude **Assoporti** a voler rettificare le proprie dichiarazioni. In difetto di tale rettifica, si valuterà di tutelare in tutte le sedi, l'immagine, la correttezza, trasparenza e terzietà dell'operato delle AdSP italiane.



Direttiva Ets: Assoportri chiede misure per evitare un crollo dei traffici

ROMA A mano a mano che la data di entrata in vigore della direttiva Ets si avvicina, crescono le preoccupazioni del settore dello shipping. Il nuovo sistema infatti, è un dato ormai di fatto, avrà un impatto non positivo sul trasporto marittimo globale. Questo non escluderà il sistema portuale italiano che tramite l'associazione dei porti **Assoportri** chiede di fare qualcosa per evitare danni, che come ha evidenziato lo studio dell'**AdSp** di Gioia Tauro penalizzerà alcuni scali come, appunto quello calabrese. È di tutta evidenza - si dice dall'associazione con il presidente Rodolfo Giampieri che l'obiettivo di riduzione delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano quello che in inglese viene chiamato level playing field principio cardine per l'Unione europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva Ets (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi Ue al 100%, per quelli extra Ue al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'Ue. Il rischio più grande è un crollo dei traffici, in particolare negli hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione continua Giampieri. La Direttiva Ets sulla riduzione delle emissioni, lo ricordiamo, ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso Maggio, e dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Ecco il motivo per il quale **Assoportri** ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione europea con questi obiettivi base: sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli hub europei di contenitori rendere il costo marittimo presso gli hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra Ue accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventano potenzialmente irreversibili Parlare della portualità significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via, dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. L'auspicio



Messaggero Marittimo

Primo Piano

è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti.

Port Logistic Press

Primo Piano

The ETS directive will have serious effects on the Italian port system: Assoportì warns: act quickly to avoid damage

Reading time: minutes Rome - "It is clear that the emission reduction objective can be fully supported by our sector". "Tuttavia - ha proseguito il Presidente di Assoportì, **Rodolfo Giampieri**, riferendosi alla Direttiva EU-ETS (European Emission Trading Scheme) - occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea". E ancora: "In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione". Una Direttiva sulla riduzione delle emissioni che ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio, e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per tale motivo, Assoportì ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventino potenzialmente irreversibili. "Parlare della portualità significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via - ha proseguito **Giampieri** - e dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. Nel frattempo, come Assoportì, abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea che ne analizza nel dettaglio gli effetti. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando



Reading time: minutes Rome - "It is clear that the emission reduction objective can be fully supported by our sector". "Tuttavia - ha proseguito il Presidente di Assoportì, Rodolfo Giampieri, riferendosi alla Direttiva EU-ETS (European Emission Trading Scheme) - occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea". E ancora: "In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione". Una Direttiva sulla riduzione delle emissioni che ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio, e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per tale motivo, Assoportì ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventino

Port Logistic Press

Primo Piano

nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti, "ha concluso.

Port News

Primo Piano

Dalla Direttiva ETS "effetti gravi sui porti italiani"

E' impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi decidano di sostare in un porto che si trovi al di fuori dell'UE, ma a meno di 300 miglia nautiche da uno scalo europeo. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, prende una posizione netta sulla questione del sistema europeo di scambio di quote di emissioni nel trasporto (Emission trading scheme), istituito dalla Direttiva 2003/87/CE, che dovrà essere recepita dagli Stati Membri entro fine anno. È di tutta evidenza che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano quello che in inglese viene chiamato level playing field principio cardine per l'Unione Europea sottolinea ancora **Giampieri**, secondo il quale gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. **Assoport** comunica di aver inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione della Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventano potenzialmente irreversibili. Parlare della portualità significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via, ha proseguito **Giampieri**, e dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. Il n.1 dell'Associazione dei Porti Italiani esprime l'auspicio che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti ha concluso.



Assoporti: 'La direttiva ETS avrà effetti gravi sul sistema portuale italiano'

Assoporti chiede 'tutti giochino la partita sullo stesso piano - il level playing field' principio cardine per l'Unione Europea. E' impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva EU-ETS, l'European Emission Trading Scheme, destinata ad integrare il Fondo di Coesione, venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione' ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri. La Direttiva 2003/87/CE prevede che dal 1° gennaio 2005 gli impianti grandi emettitori dell'Unione Europa non possano funzionare senza un'autorizzazione alle emissioni di gas serra. Ogni impianto autorizzato deve compensare annualmente le proprie emissioni con quote (European Union Allowances - EUA, equivalenti a 1 tonnellata di CO₂eq) che possono essere comprate e vendute dai singoli operatori interessati. Gli impianti possono acquistare le quote nell'ambito di aste pubbliche europee o riceverne a titolo gratuito. In alternativa, possono approvvigionarsene sul mercato (www.mase.gov.it) La Direttiva sulla riduzione delle emissioni ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio, e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per tale motivo, **Assoporti** ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventino potenzialmente irreversibili. 'Parlare della portualità significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via, ha proseguito Giampieri, e dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. Nel frattempo, come **Assoporti**, abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea che ne analizza



nel dettaglio gli effetti. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti'

Direttiva ETS, Assoport: agire presto per evitare danni al settore portuale

Roma, 19 settembre 2023 - " È di tutta evidenza che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione, " ha dichiarato il Presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, riferendosi alla Direttiva EU-ETS (European Emission Trading Scheme). Una Direttiva sulla riduzione delle emissioni che ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio, e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per tale motivo, **Assoport** ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventano potenzialmente irreversibili. "Parlare della portualità significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via, " ha proseguito **Giampieri**, "e dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. Nel frattempo, come **Assoport**, abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea che ne analizza nel dettaglio gli effetti. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la



Roma, 19 settembre 2023 - " È di tutta evidenza che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione, " ha dichiarato il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, riferendosi alla Direttiva EU-ETS (European Emission Trading Scheme). Una Direttiva sulla riduzione delle emissioni che ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio, e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per tale motivo, Assoport ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime

Sea Reporter

Primo Piano

portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti, "ha concluso.

L'affondo di Assoporti: "La direttiva ETS avrà effetti gravi sul sistema portuale italiano"

Il presidente **Giampieri**: "Si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment come Gioia Tauro, ma non solo" Roma - È di tutta evidenza che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione, " ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, riferendosi alla Direttiva EU-ETS (European Emission Trading Scheme). **Assoporti** ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE e accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventano potenzialmente irreversibili", si legge nella nota dell'associazione. E' preoccupato **Giampieri** che lancia l'allarme : "Abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea che ne analizza nel dettaglio gli effetti. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti", ha concluso.



Il presidente Giampieri: "Si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment come Gioia Tauro, ma non solo" Roma - È di tutta evidenza che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata: per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione, " ha dichiarato il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, riferendosi alla Direttiva EU-ETS (European Emission Trading Scheme). Assoporti ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE e accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventano potenzialmente irreversibili", si legge nella nota dell'associazione. E' preoccupato Giampieri che lancia l'allarme : "Abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea che ne analizza nel dettaglio gli effetti. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in

Shipping Italy

Primo Piano

Assoporti ha scritto a Bruxelles per chiedere una revisione dell'Emission Trading System

Fra le richieste dell'associazione all'Europa c'è quella di rendere il costo marittimo presso gli hub portuali europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo negli scali extra Ue 19 Settembre 2023 Dopo Msc, Grimaldi e la port authority di Gioia Tauro, anche Assoporti è ora scesa pubblicamente in campo sul tema dell'Emission Trading System per difendere i porti italiani dal rischio di perdere competitività rispetto ad altri scali extra-Ue. "Occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'Ue" scrive in una nota l'associazione delle port authority italiane. Aggiungendo che "così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione" ha dichiarato il presidente **Rodolfo Giampieri**, riferendosi alla Direttiva Eu-Ets sulla riduzione delle emissioni che ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. L'associazione ritiene che gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando di fatto una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per questo motivo Assoporti fa sapere di avere "inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli hub europei di contenitori; rendere il costo marittimo presso gli hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra Ue; accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione delle Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventano potenzialmente irreversibili". Secondo **Giampieri** "rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. Nel frattempo, come Assoporti, abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea che ne analizza nel dettaglio gli effetti. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista



Fra le richieste dell'associazione all'Europa c'è quella di rendere il costo marittimo presso gli hub portuali europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo negli scali extra Ue 19 Settembre 2023 Dopo Msc, Grimaldi e la port authority di Gioia Tauro, anche Assoporti è ora scesa pubblicamente in campo sul tema dell'Emission Trading System per difendere i porti italiani dal rischio di perdere competitività rispetto ad altri scali extra-Ue. "Occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'Ue" scrive in una nota l'associazione delle port authority italiane. Aggiungendo che "così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione" ha dichiarato il presidente Rodolfo Giampieri, riferendosi alla Direttiva Eu-Ets sulla riduzione delle emissioni che ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. L'associazione ritiene che gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando di fatto una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per questo motivo Assoporti fa sapere di avere "inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: sospendere

Shipping Italy

Primo Piano

che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti" ha concluso.

The Medi Telegraph

Primo Piano

Assoporti: "Sospendere l'applicazione della direttiva Ets al settore marittimo"

"Si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli hub di transshipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo" **Genova** - È "pienamente condivisibile" l'obiettivo di ridurre le emissioni, ma bisogna garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano. È la premessa con la quale il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri, interviene sulla direttiva Eu-Ets ('European emission trading scheme', destinata a integrare il Fondo di Coesione) definendo 'impensabile' che la tassa prevista per le navi "venga conteggiata per i paesi Ue al 100%, per quelli extra Ue al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'Ue". Così, sottolinea Assoporti, "si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli hub di transshipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo". La direttiva Ets sulla riduzione delle emissioni ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Per Assoporti, però, gli effetti derivanti da queste norme in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per questo, Assoporti ha scritto alla Commissione europea chiedendo di sospendere l'applicazione della direttiva al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli hub europei di contenitori; di rendere il costo marittimo presso gli hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra Ue; infine di accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione della direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventino potenzialmente irreversibili.



Assoporti: "La direttiva ETS avrà effetti gravi sul sistema portuale italiano"

Necessario di agire presto per evitare danni al settore portuale.

ROMA - È di tutta evidenza che l'obiettivo di riduzioni delle emissioni è pienamente condivisibile da parte del nostro settore. Tuttavia, occorre garantire che tutti giochino la partita sullo stesso piano - quello che in inglese viene chiamato "level playing field" - principio cardine per l'Unione Europea. In questo contesto, è impensabile che la tassa prevista per le navi dalla Direttiva ETS (destinata ad integrare il Fondo di Coesione) venga conteggiata per i paesi UE al 100%, per quelli extra UE al 50% e addirittura a zero per le navi, che pur attraversando il Mediterraneo, non sostano in porti dell'UE. Così si rischia un crollo dei traffici, in particolare negli Hub di transhipment, a cominciare da Gioia Tauro, ma non solo. Teniamo presente che, allo stesso tempo, il traffico portuale sta iniziando a subire gli effetti di una contrazione dei consumi dovuta all'inflazione, " ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, riferendosi alla Direttiva EU-ETS (European Emission Trading Scheme). Una Direttiva sulla riduzione delle emissioni che ha incluso il trasporto marittimo con provvedimento dello scorso maggio, e che dovrà essere recepito dagli Stati Membri entro fine anno. Gli effetti derivanti dalle norme in questione in termini di incremento dei costi rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree che non sono soggette alla stessa direttiva, creando, di fatto, una distorsione della concorrenza con un impatto molto negativo sui porti italiani. Per tale motivo, **Assoporti** ha inviato una formale nota argomentata e approfondita di richiesta alla Commissione Europea che mira a: > sospendere l'applicazione al trasporto marittimo delle merci, in particolare agli Hub europei di contenitori; > rendere il costo marittimo presso gli Hub europei (partenza/arrivo) pari a quelli che si registrerebbero per un trasbordo nei porti extra UE; > accelerare l'analisi prevista dalla Commissione che riguarda una revisione della Direttiva prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventano potenzialmente irreversibili. "Parlare della portualità significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via, " ha proseguito Giampieri, "e dobbiamo preservare il valore economico e sociale che tutto questo significa, intervenendo su quelle norme che possono danneggiare questo ecosistema con regole non uguali per tutti. Rassicura il fatto che l'argomento è all'attenzione sia del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Governo, per essere poi oggetto di discussione nelle sedi preposte. Nel frattempo, come **Assoporti**, abbiamo inviato un documento alla Commissione Europea che ne analizza nel dettaglio gli effetti. L'auspicio è che si arrivi in brevissimo tempo a sanare le criticità, in modo che si possano rivedere alcune parti che mettono la nostra portualità in grave affanno, in una situazione di mercato già di per sé molto complicata. Il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario



globale deve avere come base regole di mercato certe e uguali per tutti, "ha concluso.

MSC alla scalata di HHLA - Dal porto di Amburgo fronte compatto contro gli Aponte

Cresce l'opposizione degli operatori del porto di Amburgo e dei maggiori imprenditori tedeschi contro l'offerta di acquisto delle azioni di HHLA da parte di MSC, AMBURGO -Nel porto di Amburgo, oggi pomeriggio alle 17, una marcia indetta dai sindacati Ver.di partirà dal quartier generale di HHLA, per raggiungere il Municipio (HafenCity) manifestando contro l'espansione di MSC nel porto di Amburgo accusando i vertici di HHLA, di MSC e i politici della città di avere ordito alle spalle un tradimento al porto e alla città. Riguarda l'OPA lanciata da MSC per l'acquisizione del 49,9% dell'operatore logistico Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) in joint venture con la città-stato di Amburgo, infatti il gruppo terminalistico HHLA fa capo alla municipalità di Amburgo, pertanto l'ingresso del gruppo della famiglia Aponte. Un'offerta annunciata dal tedesco la scorsa settimana, per un valore di 1.4 miliardi di dollari. Il 50,1% azionario rimarrebbe a HGV, società controllata di FHH (Free and Hanseatic City of Hamburg). Ad oggi il porto di Amburgo è il quartiere generale della compagnia tedesca Hapag Lloyd e questa acquisizione aprirebbe le porte al competitor svizzero, numero uno al mondo, che invece nel Nord Europa si è consolidato soprattutto nel porto belga di Anversa. A **Trieste** Ripercussioni anche in Italia dove HHLA controlla, a **Trieste**, la piattaforma logistica HHLA Italy, base per il futuro Molo VIII. A **Trieste**, MSC gestisce il Terminal Container - **Trieste** Marine Terminal (TMT), partecipazione azionaria passata di recente all'80% nella mani della famiglia Aponte, attraverso TIL (Terminal Investment Limited) a seguito della cessione del 30% delle quote da parte di TO Delta. Proprio a **Trieste** i vertici societari di MSC, il 4 settembre scorso, hanno varato la Nicola Mastro, terza mega portacontainer da oltre 24 mila teu che l'armatore elvetico ha immesso in flotta. Pertanto l'offerta d'acquisto delle azioni di HHLA getterebbe una luce diversa sulla composizione degli operatori nello scalo giuliano, dove la piattaforma logistica vedrebbe la partecipazione di MSC. Ad Amburgo L'offerta di acquisto delle azioni di HHLA ha messo in subbuglio gli operatori del porto, e i più noti uomini d'affari che stanno facendo fronte comune contro l'espansione della famiglia Aponte nello scalo anseatico. Così oggi si è svolta una manifestazione, annunciata dai sindacati Ver.di di una manifestazione di protesta. L'obiettivo di MSC, ha spiegato HHLA, è quello di fare di Amburgo l'hub centrale per la rete globale di servizi container di MSC, così che lo scalo vedrebbe un incremento pari ad 1 milione di teu, nuovi uffici, nuove assunzioni di personale che sarebbe raddoppiato. Inoltre sempre su Amburgo sarebbe inoltre dirottato il quartier generale del settore crocieristico tedesco. Target e numeri che tuttavia non sarebbero abbastanza appetibili per gli operatori locali Klaus-Michael Kühne, l'86enne che controlla Kuehne + Nagel e detiene una partecipazione del 30% nella top line di Hapag-Lloyd su Amburgo, ha dichiarato



09/19/2023 15:58

Lucia Nappi

Cresce l'opposizione degli operatori del porto di Amburgo e dei maggiori imprenditori tedeschi contro l'offerta di acquisto delle azioni di HHLA da parte di MSC, AMBURGO -Nel porto di Amburgo, oggi pomeriggio alle 17, una marcia indetta dai sindacati Ver.di partirà dal quartier generale di HHLA, per raggiungere il Municipio (HafenCity) manifestando contro l'espansione di MSC nel porto di Amburgo accusando i vertici di HHLA, di MSC e i politici della città di avere ordito alle spalle un tradimento al porto e alla città. Riguarda l'OPA lanciata da MSC per l'acquisizione del 49,9% dell'operatore logistico Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) in joint venture con la città-stato di Amburgo, infatti il gruppo terminalistico HHLA fa capo alla municipalità di Amburgo, pertanto l'ingresso del gruppo della famiglia Aponte. Un'offerta annunciata dal tedesco la scorsa settimana, per un valore di 1.4 miliardi di dollari. Il 50,1% azionario rimarrebbe a HGV, società controllata di FHH (Free and Hanseatic City of Hamburg). Ad oggi il porto di Amburgo è il quartiere generale della compagnia tedesca Hapag Lloyd e questa acquisizione aprirebbe le porte al competitor svizzero, numero uno al mondo, che invece nel Nord Europa si è consolidato soprattutto nel porto belga di Anversa. A Trieste Ripercussioni anche in Italia dove HHLA controlla, a Trieste, la piattaforma logistica HHLA Italy, base per il futuro Molo VIII. A Trieste, MSC gestisce il Terminal Container - Trieste Marine Terminal (TMT), partecipazione azionaria passata di recente all'80% nella mani della famiglia Aponte, attraverso TIL (Terminal Investment Limited) a seguito della cessione del 30% delle quote da parte di TO Delta. Proprio a Trieste i vertici societari di MSC, il 4 settembre scorso, hanno varato la Nicola Mastro, terza mega portacontainer da oltre 24 mila teu che l'armatore elvetico ha immesso in flotta. Pertanto l'offerta d'acquisto delle azioni di HHLA getterebbe una luce diversa sulla composizione degli operatori nello scalo giuliano.

Corriere Marittimo

Trieste

di volere fare una contro offerta per HHLA, anche in partnership con Hapag-Lloyd. Ritenendo l'accordo un "affronto" per Hapag-Lloyd, il maggiore vettore del porto di Amburgo, con oltre il 50% traffico container. Tuttavia, al momento non risulta che Kühne abbia presentato alcuna offerta. L'amministratore delegato di Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen, parlando con Reuters non ha confermato la volontà di partecipare ad una contro offerta per l'acquisizione di HHLA, tuttavia ha minacciato di spostare le proprie attività e traffici da Amburgo fino a ridurre del 70-80% gli attuali volumi da e per l'Europa centrale attraverso Amburgo. Anche Thomas Eckelmann, il cui gruppo Eurokai controlla Eurogate operatore terminalistico ad Amburgo ha dichiarato: "Questo accordo sarebbe una catastrofe per il porto di Amburgo. Ecco perché sto considerando di presentare una controproposta a MSC al Senato a nome del gruppo Eurokai alle stesse condizioni", ha detto Eckelmann. Il ministro federale dell'economia Robert Habeck ha detto che l'ingresso di MSC non rischia di affrontare lo stesso tipo di controllo del governo che è arrivato con l'investimento di minoranza cinese di COSCO in un terminal di Amburgo all'inizio di quest'anno. Nello stesso evento di ieri, Olaf Scholz, cancelliere tedesco, ha promesso un maggiore sostegno finanziario federale per i porti della nazione sulla scia delle richieste da parte degli stati e degli operatori portuali all'inizio della settimana per maggiori investimenti da Berlino.

VTG_Steel Train event

Data / Ora Date(s) - 28 Settembre 2023 12:00 am Categorie EVIDENZA (FERPRESS) Roma, 19 SET Si terrà il prossimo 28 settembre a Gorizia, l'evento VTG_Steel Train event. Di seguito il programma della giornata: 10:30 Welcome coffee e Registrazione 11:00 11:20 Saluti Istituzionali Rodolfo Ziberna (Sindaco di Gorizia) Antonio Paoletti (Presidente CCIAA Venezia Giulia) **Zeno D'Agostino** (Presidente AdSPMAO) Michelangelo Agrusti (Presidente Confindustria Alto Adriatico) 11:20 11:40 Introduzione dei lavori Cristina Amirante (Assessore Regionale alle Infrastrutture e Territorio) à chiedere titolo 11:40 12:40 Presentazione dell'iniziativa e dell'officina Giuliano Grendene (Amministratore Unico SDAG) Maurizio Cociancich (Amministratore Unico ARS) Fabrizio Magioncalda + Delegato Amburgo VTG (in fase di definizione) 12:40 13:00 Intervento Sottosegretario al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi* (in attesa di conferma) Conclusioni e Taglio del nastro (Amirante D'**Agostino** Rixi*) Light Lunch 13:45 Visita Steel Train

FerPress

VTG_Steel Train event



09/19/2023 13:22

Data / Ora Date(s) - 28 Settembre 2023 12:00 am Categorie (FERPRESS) - Roma, 19 SET - Si terrà il prossimo 28 settembre a Gorizia, l'evento "VTG_Steel Train event". Di seguito il programma della giornata: 10:30 Welcome coffee e Registrazione 11:00 - 11:20 Saluti Istituzionali Rodolfo Ziberna (Sindaco di Gorizia) Antonio Paoletti (Presidente CCIAA Venezia Giulia) Zeno D'Agostino (Presidente AdSPMAO) Michelangelo Agrusti (Presidente Confindustria Alto Adriatico) 11:20 - 11:40 Introduzione dei lavori Cristina Amirante (Assessore Regionale alle Infrastrutture e Territorio) à chiedere titolo 11:40 - 12:40 Presentazione dell'iniziativa e dell'officina Giuliano Grendene (Amministratore Unico SDAG) Maurizio Cociancich (Amministratore Unico ARS) Fabrizio Magioncalda + Delegato Amburgo VTG (in fase di definizione) 12:40 - 13:00 Intervento Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi* (in attesa di conferma) Conclusioni e Taglio del nastro (Amirante - D'Agostino - Rixi*) Light Lunch 13:45 Visita Steel Train.

Parte il "Piano del Mare"

TRIESTE Si è svolta a **Trieste** la prima edizione del Forum Risorsa Mare, realizzato da The European House Ambrosetti in collaborazione con il ministero per la Protezione Civile e le Politiche del mare e con il patrocinio della presidenza del Consiglio dei Ministri. L'iniziativa prevede un appuntamento di confronto annuale e itinerante (una città portuale del Paese diversa per ogni edizione). Il Forum è nato a seguito dell'elaborazione e approvazione da parte del CIPOM (Comitato interministeriale per le Politiche del Mare) del Piano Nazionale del Mare, lo strumento di programmazione di cui si sono dotati Governo e Parlamento per avviare una politica marittima unitaria e strategica, da aggiornarsi con cadenza triennale. Il Piano Nazionale del Mare considera 16 direttrici che prevedono tutela e valorizzazione della Risorsa Mare è stato il tema della due giorni di lavori dal punto di vista ambientale, logistico, economico; valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale; promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole; promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale e infine valorizzazione del demanio marittimo. The European House Ambrosetti ha recepito le sedici direttrici contenute nel Piano del Mare e, attraverso interviste con stakeholder, ingaggio dei partner della piattaforma, analisi proprietarie ed elaborazioni di studi strategici internazionali, ha identificato otto macro-aree di attività ed elaborato per ognuna una serie di proposte per liberare il potenziale del sistema-Paese: logistica e portualità, industria marittima, energia del mare, filiera ittica, tutela ambientale, subacquea, turismo costiero e cooperazione internazionale. Non poteva che essere **Trieste**, per la sua storia, per la sua forza evocativa, per il suo ruolo geopolitico e marittimo, ad ospitare il primo appuntamento del governo sulle strategie per il mare. Per la prima volta l'Italia si dota di uno strumento di programmazione, il Piano del Mare, e lo abbiamo illustrato nel corso della due giorni al porto. Con il governo Meloni il mare, non solo come risorsa, torna al centro dell'agenda politica ha dichiarato Nello Musumeci, ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare. Il Piano del Mare è un ottimo punto di partenza per semplificare la governance di un comparto molto complesso e soggetto ad una forte competizione internazionale. L'Italia ha le carte in regola per affermarsi come un player di rilievo internazionale in tutti gli ambiti come quello del Floating Wind offshore o della Subacquea che possono dare un contributo importante non solo in termini di crescita ma anche nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del nostro Paese. In particolare, nelle sedici direttrici del Piano del Mare, abbiamo individuato otto aree di investimento strategico per il sistema-Paese. In questo senso la nostra iniziativa, complementare al Piano del Mare, si prefigge di orientare gli investimenti pubblici e privati legati al mare nelle filiere più promettenti,



La Gazzetta Marittima

Trieste

promuovendo una sempre maggiore coesione tra gli operatori del settore e stimolando nel concreto la collaborazione tra pubblico e privato ha detto Valerio De Molli, managing partner & ceo, The European House Ambrosetti. Sugli aspetti più specifici della due giorni di **Trieste** torneremo con gli ultimi dettagli prossimamente.

La Gazzetta Marittima

Trieste

Piloti, ok a gara unica

La nostra recente intervista al capo dei piloti portuali di Livorno comandante Biancotti ha suscitato un forte interesse tra gli interessati, tanto che stanno arrivando numerose segnalazioni sul web in sostegno alla sua proposta di un concorso unico nazionale d'ingresso. Eccone due, la prima delle quali da un pilota di annosa esperienza del porto di Trieste. Franco Tonelli: La graduatoria dura tre anni. Ok al concorso unico a livello nazionale e chi lo passa entra in graduatoria ed entra nel primo porto che ne fa richiesta; come per altri concorsi pubblici può rifiutare la prima destinazione, se rifiuta anche la seconda scivola all'ultimo posto della graduatoria. I tempi burocratici e le spese per visite mediche sarebbero notevolmente ridotti e si eviterebbe che i concorrenti possano presentarsi a più concorsi scegliendo poi il porto che più li aggrada lasciando vacante di organico il porto di provenienza. Si può prendere in considerazione di suddividere il territorio nazionale in due settori comprendenti uno i porti da Savona a Civitavecchia e da Trieste a Ravenna Sardegna ed Elba comprese e l'altro per i restanti porti continentali e Sicilia. Leonardo Costagliola. Lo stesso pensiero: pensate un po', oggi ci sono porti che vengono gestiti da un solo pratico (ed hanno un traffico di 600/700 ed oltre manovre annue) * Non abbiamo alcun commento da aggiungere se non la constatazione e che Biancotti ha centrato il problema. Ci auguriamo che sul fondamentale tema per l'efficienza dei porti vogliano muoversi in supporto anche le AdSP attraverso Assoporti, e le categorie degli armatori.



Ansa

Venezia

Brugnaro, a Venezia navi da crociera a Marghera e Marittima

"Sul **Porto** di **Venezia** si sta proseguendo sulla linea che ho sempre sostenuto e sulla quale i cittadini mi hanno dato fiducia. In particolare, la soluzione prevede che le navi da crociera non passino più davanti al bacino di San Marco, ma entrino dalla bocca di Malamocco". Lo afferma il sindaco di **Venezia**, Luigi Brugnaro, sul passaggio in città delle navi da crociera. "Quelle più grandi accosteranno a Marghera, mentre quelle più piccole raggiungeranno la Stazione Marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele, come spiegato all'Unesco - rileva -. È la dimostrazione che lo sviluppo sostenibile è possibile, coniugando lavoro e ambiente, guardando al futuro dei nostri figli". "Quello di **Venezia** è un **porto** fondamentale per tutta la pianura padana ed il sistema Italia, ora può favorire la crescita dell'intero territorio - conclude Brugnaro -. C'è chi vorrebbe continuare ad aggrovigliare le competenze, ma coerentemente, passo dopo passo, si stanno compiendo gli atti amministrativi per poi avviare i cantieri".



Ansa

Brugnaro, a Venezia navi da crociera a Marghera e Marittima



09/19/2023 18:10

*Sul Porto di Venezia si sta proseguendo sulla linea che ho sempre sostenuto e sulla quale i cittadini mi hanno dato fiducia. In particolare, la soluzione prevede che le navi da crociera non passino più davanti al bacino di San Marco, ma entrino dalla bocca di Malamocco". Lo afferma il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, sul passaggio in città delle navi da crociera. "Quelle più grandi accosteranno a Marghera, mentre quelle più piccole raggiungeranno la Stazione Marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele, come spiegato all'Unesco - rileva -. È la dimostrazione che lo sviluppo sostenibile è possibile, coniugando lavoro e ambiente, guardando al futuro dei nostri figli". "Quello di Venezia è un porto fondamentale per tutta la pianura padana ed il sistema Italia, ora può favorire la crescita dell'intero territorio - conclude Brugnaro -. C'è chi vorrebbe continuare ad aggrovigliare le competenze, ma coerentemente, passo dopo passo, si stanno compiendo gli atti amministrativi per poi avviare i cantieri".

Il Nautilus

Venezia

AdSPMAS: Sviluppo del porto e tutela della Laguna: un equilibrio sostenibile è già possibile

Giovedì 21 settembre alle ore 8.45 alle Procuratie Vecchie di Piazza San Marco si terrà l'evento Sviluppo del porto e tutela della Laguna: un equilibrio sostenibile è già possibile, collaterale della Biennale della Sostenibilità promossa dalla Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità, durante il quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale presenterà metodologia e risultati della ricerca internazionale condotta nell'ambito del progetto "Channeling the Green Deal for Venice". Lo studio, dal valore totale di 1,7 milioni di euro, cofinanziato dalla Commissione Europea attraverso il Programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia identificando soluzioni scientifiche e operative nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Nel corso della giornata verranno inoltre approfonditi gli aspetti economici, tecnologici e ambientali della sfida strategica per il raggiungimento di un equilibrio tra competitività, connettività e sostenibilità al servizio dei porti e del sistema produttivo del Nord-Est. A

seguire e in allegato il programma della giornata Moderatore: Mario Tozzi, Primo ricercatore Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e divulgatore scientifico 08:45 - Accreditamento partecipanti 09:15 - Saluti Iniziali Filippo Marini, Comandante del Porto di Venezia e Direttore Marittimo del Veneto Luigi Brugnaro, Sindaco di Venezia e Sindaco della Città Metropolitana di Venezia Elisa De Berti, Vice Presidente Regione del Veneto 10:00 Sessione tecnica Inquadramento strategico del sistema portuale veneto Antonio Revedin, Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo, ADSP Mare Adriatico Settentrionale Presentazione dei risultati del progetto VENICE CHANNELING Paolo Menegazzo, Area Pianificazione Strategica, ADSP Mare Adriatico Settentrionale Presentazione dei risultati del progetto VENICE CHANNELING Video del progetto CHANNELING 10:45 - 11:15 Coffee break 11:15 Tavola rotonda: La sfida strategica dell'equilibrio tra competitività, connettività, sostenibilità per porti e sistema produttivo Nord-Est Leopoldo Destro, Presidente Confindustria Veneto Est Alessandro Santi, Presidente Federagenti Pietro Baratono, Presidente Sezione II Opere Idrauliche e Marittime - Consiglio Superiore Lavori Pubblici (MIT) Jane da Mosto, Presidente Associazione We are here Venice Chiara Biscarini, Co-Chair of UNESCO Chair on Water resources management and culture, Professore Associato di Ingegneria Idraulica, Università degli Studi di Perugia 12:30 Chiusura lavori Fulvio Lino Di Blasio, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale 12:45 Pranzo buffet.



Giovedì 21 settembre alle ore 8.45 alle Procuratie Vecchie di Piazza San Marco si terrà l'evento Sviluppo del porto e tutela della Laguna: un equilibrio sostenibile è già possibile, collaterale della Biennale della Sostenibilità promossa dalla Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità, durante il quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale presenterà metodologia e risultati della ricerca internazionale condotta nell'ambito del progetto "Channeling the Green Deal for Venice". Lo studio, dal valore totale di 1,7 milioni di euro, cofinanziato dalla Commissione Europea attraverso il Programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia identificando soluzioni scientifiche e operative nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Nel corso della giornata verranno inoltre approfonditi gli aspetti economici, tecnologici e ambientali della sfida strategica per il raggiungimento di un equilibrio tra competitività, connettività e sostenibilità al servizio dei porti e del sistema produttivo del Nord-Est. A seguire e in allegato il programma della giornata Moderatore: Mario Tozzi, Primo ricercatore Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e divulgatore scientifico • 08:45 - Accreditamento partecipanti • 09:15 - Saluti Iniziali Filippo Marini, Comandante del Porto di Venezia e Direttore Marittimo del Veneto Luigi Brugnaro, Sindaco di Venezia e Sindaco della Città Metropolitana di Venezia Elisa De Berti, Vice Presidente Regione del Veneto • 10:00 Sessione tecnica Inquadramento strategico del sistema portuale veneto Antonio Revedin, Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo, ADSP Mare Adriatico Settentrionale Presentazione dei risultati del progetto VENICE CHANNELING Paolo Menegazzo, Area Pianificazione Strategica, ADSP Mare Adriatico Settentrionale Presentazione dei risultati del progetto VENICE CHANNELING Video del progetto CHANNELING 10:45 - 11:15 Coffee break 11:15 Tavola rotonda: La sfida strategica dell'equilibrio tra competitività, connettività, sostenibilità per porti e sistema produttivo Nord-Est Leopoldo Destro, Presidente Confindustria Veneto Est Alessandro Santi, Presidente Federagenti Pietro Baratono, Presidente Sezione II Opere Idrauliche e Marittime - Consiglio Superiore Lavori Pubblici (MIT) Jane da Mosto, Presidente Associazione We are here Venice Chiara Biscarini, Co-Chair of UNESCO Chair on Water resources management and culture, Professore Associato di Ingegneria Idraulica, Università degli Studi di Perugia 12:30 Chiusura lavori Fulvio Lino Di Blasio, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale 12:45 Pranzo buffet.

Informare

Venezia

Vopak cede tre terminal per prodotti chimici nel porto di Rotterdam alla Infracapital Transazione del valore di 407 milioni di euro

Infracapital, la divisione di investimenti in infrastrutture della società di investimenti M&G plc, ha stretto un accordo per comprare i tre terminal per prodotti chimici Botlek, TTR e Chemiehaven dell'olandese Vopak nel porto di Rotterdam per complessivi 407 milioni di euro. Si tratta di terminal che hanno una capacità complessiva di 1,4 milioni di metri cubi e che andranno ad aggiungersi al portafoglio nel settore portuale della Infracapital che vede tra gli altri la partecipazione nell'italiana Gruppo Investimenti Portuali (GIP) che a sua volta partecipa alle società che operano container terminal nei porti di Genova (PSA Genova Pra' e SECH), Livorno (TDT) e **Venezia** (Vecon). Vopak ha chiuso il primo semestre di quest'anno con ricavi pari a 720,8 milioni di euro, in crescita del +8,9% sulla prima metà del 2022. L'utile operativo e l'utile netto sono stati pari rispettivamente a 378,3 milioni e 243,4 milioni di euro contro risultati entrambi di segno negativo nel primo semestre dello scorso anno e pari a -207,7 milioni e -321,2 milioni di euro.

Informare

Vopak cede tre terminal per prodotti chimici nel porto di Rotterdam alla Infracapital Transazione del valore di 407 milioni di euro



09/19/2023 12:08

Infracapital, la divisione di investimenti in infrastrutture della società di investimenti M&G plc, ha stretto un accordo per comprare i tre terminal per prodotti chimici Botlek, TTR e Chemiehaven dell'olandese Vopak nel porto di Rotterdam per complessivi 407 milioni di euro. Si tratta di terminal che hanno una capacità complessiva di 1,4 milioni di metri cubi e che andranno ad aggiungersi al portafoglio nel settore portuale della Infracapital che vede tra gli altri la partecipazione nell'italiana Gruppo Investimenti Portuali (GIP) che a sua volta partecipa alle società che operano container terminal nei porti di Genova (PSA Genova Pra' e SECH), Livorno (TDT) e Venezia (Vecon). Vopak ha chiuso il primo semestre di quest'anno con ricavi pari a 720,8 milioni di euro, in crescita del +8,9% sulla prima metà del 2022. L'utile operativo e l'utile netto sono stati pari rispettivamente a 378,3 milioni e 243,4 milioni di euro contro risultati entrambi di segno negativo nel primo semestre dello scorso anno e pari a -207,7 milioni e -321,2 milioni di euro.

Erasmus day partiti da Capraia

Nella foto: Gastronomia in piazza a Capraia. LIVORNO - Quattro iniziative a tema nei porti di competenza per celebrare la settima edizione degli Erasmus day, promossa dall'UE per mettere in luce, nell'ambito del programma comunitario Erasmus+ 2021-2027, la diversità culturale dell'Europa e le numerose opportunità di apprendimento che offre. A Capraia, lunedì scorso e ieri e nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio, il 6,7 e 9 Ottobre, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha puntato i riflettori sulla ricchezza della mobilità europea e sui risultati raggiunti con il progetto "Ports and Skill": il programma di scambio e formazione che in questi anni si è focalizzato sul tema delle nuove competenze portuali e sull'impatto dei processi di digitalizzazione, automazione, sostenibilità ambientale e transizione energetica, favorendo attività di scambio formativo tra i porti aderenti: oltre a Livorno, Rotterdam, Valencia, Sagunto, Piombino e **Venezia**. Lunedì scorso, nel porto di Capraia l'AdSP ha inaugurato l'anno scolastico assieme all'ufficio Scolastico Territoriale di Livorno, all'Istituto Comprensivo Micali, e in collaborazione con Indire, l'Istituto nazionale di documentazione innovazione e ricerca educativa. Per l'occasione ha avuto luogo una cerimonia di apertura con il sindaco di Capraia, Lorenzo Renzi, il mondo scolastico, il team dell'Area Formazione e Promozione dell'AdSP, l'Autorità Marittima e le imprese locali. Inoltre presenti la presidente di Indire Cristina Grieco, e un referente dell'agenzia nazionale Erasmus* Indire, quale struttura finanziatrice del programma. Nel corso della giornata ha avuto anche luogo una Tavola Rotonda con le imprese del mare per parlare delle professionalità, lo sviluppo, la valorizzazione e l'internazionalizzazione dell'Isola. Il giorno successivo, cioè ieri, sono state organizzate attività didattiche, di orientamento, e iniziative per valorizzare le tradizioni eno-gastronomiche di Capraia, dove vengono prodotti eccellenti vini a La piana e marmellate varie con i frutti locali. Nei porti di Piombino, Portoferraio e Livorno, rispettivamente nei giorni 6, 7 e 9 ottobre, verranno invece organizzate delle giornate formative dedicate all'evoluzione delle competenze per le professioni del mare.



Nella foto: Gastronomia in piazza a Capraia. LIVORNO - Quattro iniziative a tema nei porti di competenza per celebrare la settima edizione degli Erasmus day, promossa dall'UE per mettere in luce, nell'ambito del programma comunitario Erasmus+ 2021-2027, la diversità culturale dell'Europa e le numerose opportunità di apprendimento che offre. A Capraia, lunedì scorso e ieri e nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio, il 6,7 e 9 Ottobre, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha puntato i riflettori sulla ricchezza della mobilità europea e sui risultati raggiunti con il progetto "Ports and Skill": il programma di scambio e formazione che in questi anni si è focalizzato sul tema delle nuove competenze portuali e sull'impatto dei processi di digitalizzazione, automazione, sostenibilità ambientale e transizione energetica, favorendo attività di scambio formativo tra i porti aderenti: oltre a Livorno, Rotterdam, Valencia, Sagunto, Piombino e Venezia. Lunedì scorso, nel porto di Capraia l'AdSP ha inaugurato l'anno scolastico assieme all'ufficio Scolastico Territoriale di Livorno, all'Istituto Comprensivo Micali, e in collaborazione con Indire, l'Istituto nazionale di documentazione innovazione e ricerca educativa. Per l'occasione ha avuto luogo una cerimonia di apertura con il sindaco di Capraia, Lorenzo Renzi, il mondo scolastico, il team dell'Area Formazione e Promozione dell'AdSP, l'Autorità Marittima e le imprese locali. Inoltre presenti la presidente di Indire Cristina Grieco, e un referente dell'agenzia nazionale Erasmus* Indire, quale struttura finanziatrice del programma. Nel corso della giornata ha avuto anche luogo una Tavola Rotonda con le imprese del mare per parlare delle professionalità, lo sviluppo, la valorizzazione e l'internazionalizzazione dell'Isola. Il giorno successivo, cioè ieri, sono state organizzate attività didattiche, di orientamento, e iniziative per valorizzare le tradizioni eno-gastronomiche di Capraia, dove vengono prodotti eccellenti vini a La piana e marmellate varie con i frutti locali. Nei porti di Piombino, Portoferraio e Livorno, rispettivamente nei giorni 6, 7 e 9 ottobre, verranno invece organizzate delle giornate formative dedicate all'evoluzione delle competenze per le professioni del mare.

A Venezia si punta a riportare le crociere in città nel 2027

VENEZIA L'obiettivo primario è quello di riportare le navi da crociera alla stazione marittima di Venezia, situata nel cuore della città storica, entro la primavera del 2027. Dopo le proteste, sollevate anche a livello internazionale e che avevano portato allo stop da parte del governo Draghi nel 2021, l'Amministrazione comunale e l'AdSp della città della Laguna puntano a riavvicinare unità di una certa stazza, fino a 60mila tonnellate e una lunghezza di 250 metri. Tuttavia, non attraverseranno più il bacino di San Marco per entrare in laguna dalla bocca di porto del Lido, come accadeva fino a due anni fa. Invece, le navi raggiungeranno la stazione marittima passando da Marghera, dopo aver attraversato la bocca di porto di Malamocco e il canale dei petroli. Secondo le previsioni, si prevede che circa ottanta navi faranno ritorno il primo anno, con un aumento previsto fino a 150-160 navi, almeno secondo la volontà annunciata dal presidente dell'Autorità portuale nonché commissario alle crociere, Fulvio Lino Di Blasio, nel corso di una conferenza stampa convocata nelle scorse ore. Per realizzare questo obiettivo, la stessa

Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale ha annunciato che a breve verrà pubblicato un bando per la progettazione dello scavo del canale Vittorio Emanuele III, che è una via d'acqua parallela al ponte translagunare che collega Marghera alla stazione marittima. Di Blasio, assieme al subcommissario Fabio Russo ha effettuato ricerche storiche che dimostrano che in passato questo canale aveva una profondità di 11 metri. Attualmente, la profondità media è di 7,5 metri, con alcune parti che superano i 9 metri, e una larghezza compresa tra 50 e 60 metri. L'intenzione è di riportare la profondità a 9 metri e allargare il canale a 80 metri, ma inizieranno con un primo stralcio che raggiungerà gli 8 metri per 70. Complessivamente, saranno necessari 1 milione e 280 mila metri cubi di dragaggio, di cui la metà sarà realizzata nel primo stralcio, con un costo di 21 milioni di euro, fondi già disponibili. Inoltre, è previsto un altro bando per l'adeguamento del canale dei petroli, il Malamocco-Marghera, per rendere la navigazione più sicura: si seguiranno le indicazioni fornite dal progetto Channeling, con un intervento suddiviso in stralci e che mira a ridurre l'impatto del traffico navale attraverso soluzioni come l'eliminazione di ostacoli e la creazione di aree laterali per migliorare la sicurezza della navigazione. Un terzo bando riguarderà la realizzazione di una nuova isola artificiale in laguna, di fronte a Marghera, per lo smaltimento di milioni di metri cubi di fango scavati durante questi interventi. Queste sono questioni complesse e dibattute da tempo, con opinioni contrastanti tra il Comune, che sostiene lo scavo del Vittorio Emanuele per il ritorno delle navi in Marittima, e i gruppi ambientalisti che sono contrari a questa idea. Inoltre, l'Unesco ha ribadito la raccomandazione di escludere le grandi navi dalla laguna. Sempre Di Blasio, nel corso della conferenza stampa, ha sottolineato l'importanza



Messaggero Marittimo

Venezia

di trovare un equilibrio tra lo sviluppo economico e la morfologia della laguna, sottolineando la necessità di essere proattivi rispetto a questi problemi. Ha affermato che nuovi scavi sono necessari per garantire l'operatività del porto e che il dragaggio è una priorità nazionale. Tuttavia, il processo è ancora nei suoi primi passi, e potrebbero sorgere ostacoli durante l'iter autorizzativo. Il bando per la progettazione dello scavo del Vittorio Emanuele prevede simulazioni e stralci operativi, con diverse profondità per consentire il transito di navi di diverse dimensioni. Saranno necessarie approvazioni ambientali prima di iniziare qualsiasi lavoro. Il presidente Di Blasio ha sottolineato la scelta di seguire una Via statale per garantire la massima verifica dal punto di vista ambientale. L'obiettivo, almeno sulla carta, resta comunque quello di iniziare i lavori del primo stralcio nel 2025-2026 e di far arrivare le prime navi nella stazione marittima nella primavera del 2027, con un aumento delle navi previsto dopo la realizzazione del secondo stralcio. Per le navi più grandi, si sta lavorando a una nuova stazione nel canale industriale nord di Marghera. Infine, resta aperta l'ipotesi di un porto offshore per estromettere le grandi navi dalla laguna, ma questo è ancora in fase di valutazione e potrebbe richiedere un concorso o una riapertura dei termini dopo un periodo di stop. Questa idea è ancora in fase di valutazione, dopo la recente sentenza del Consiglio di Stato che ha accolto parzialmente il ricorso di Duferco. La principale sfida in tutto questo resta però l'ostacolo tutt'altro che secondario della mancanza di fondi sufficienti per coprire le spese. I 157 milioni di euro stanziati inizialmente non sono sufficienti per gli interventi complessi, e il presidente Di Blasio ha già richiesto un aumento dei fondi ai ministri Fitto e Salvini, con il supporto del sindaco Brugnaro e del presidente della Regione Zaia, ma finora è in attesa di una risposta.

Savona News

Savona, Vado

Le osservazioni di Savona sul rigassificatore. L'esperto Stevanin: "Non vorrei essere nei panni di quella commissione di VIA"

Secondo l'ingegnere sarebbero molte le incongruenze sul progetto presentato da Snam, a partire dalla mancato inserimento di Savona tra i soggetti che possono partecipare alla conferenza dei servizi fino al cronoprogramma che potrebbe non essere rispettato "Un vizio di forma o un difetto d'istruttoria grande come una casa". Così Marco Stevanin, che con un'equipe di altri 7 esperti ha fatto le osservazioni al progetto del rigassificatore per il Comuni di Bergeggi, Quiliano e Savona, ha definito "bizzarro" il fatto che Savona non sia tra i Comuni compresi nella conferenza dei servizi. Le osservazioni del Comune di Savona sono state presentate a Palazzo Sisto, in videoconferenza Stevanin, il sindaco di Quiliano Nicola Isetta e quello di Bergeggi Rebagliati. "Ribadiamo - ha affermato il sindaco savonese Russo - la nostra contrarietà al progetto e abbiamo rinnovato l'istanza di essere inseriti nella conferenza dei servizi. Chiediamo che le considerazioni vengano recepite dal commissario".

Le osservazioni sono divise in due parti. "Nella prima - ha spiegato Russo - evidenziamo come il progetto confligga con il piano di sviluppo che stiamo costruendo non solo a Savona ma a livello comprensoriale. Nella seconda, invece, ci sono considerazioni sul progetto in senso stretto". La seconda parte del documento contenente le osservazioni, in tutto 150 pagine, è stata brevemente illustrata da Stevanin. "Ci sono molte cose che sono bizzarre - ha detto Stevanin - E' bizzarro che Savona non sia stata inserita nella Conferenza dei servizi quando nei con ottici della relazione paesaggistica si vede la vicinanza alla costa della città. Inoltre il quadro ex ante in base al quale vengono fatte le valutazioni sanitarie e ambientali a nostro parere non è corretto. Non vorrei essere nei panni dei commissari della VIA". C'è poi la questione dei tempi che sono molto stretti. "Le amministrazioni sono incanalate in una procedura velocissima - ha proseguito Stevanin - entro febbraio si vuole arrivare alle autorizzazioni. Snam ha un impegno con Piombino in base al quale dal 2026 la Golar Tundra deve andarsene dal **porto**. Ma considerando i tempi dell'istruttoria, dei lavori da fare per l'impianto a mare e a terra, il fatto che la nave debba essere resa efficiente per stare offshore credo, da tecnico, che i tempi si allungheranno e il cronoprogramma salterà". Tra le osservazioni tecniche elencate nel documento che verrà inviato al commissario viene rilevata la mancata indicazione della quantità di ipoclorito di sodio che si prevede di detenere e che sarà prodotto "in situ" con un impianto di elettrolisi dell'acqua di mare; si sollevano osservazioni sull'all'idoneità della Golar Tundra a garantire con continuità il servizio di rigassificazione operando in mare aperto, il Rpd e gli altri documenti progettuali non indicano e non descrivono nessun intervento di modifica dei serbatoi. Riguardo al sistema di invio gas naturale da Fsr al gasdotto non vengono fornite soluzioni progettuali definitive ma vengono fornite informazioni generiche poiché attualmente



Secondo l'ingegnere sarebbero molte le incongruenze sul progetto presentato da Snam, a partire dalla mancato inserimento di Savona tra i soggetti che possono partecipare alla conferenza dei servizi fino al cronoprogramma che potrebbe non essere rispettato "Un vizio di forma o un difetto d'istruttoria grande come una casa". Così Marco Stevanin, che con un'equipe di altri 7 esperti ha fatto le osservazioni al progetto del rigassificatore per il Comuni di Bergeggi, Quiliano e Savona, ha definito "bizzarro" il fatto che Savona non sia tra i Comuni compresi nella conferenza dei servizi. Le osservazioni del Comune di Savona sono state presentate a Palazzo Sisto, in videoconferenza Stevanin, il sindaco di Quiliano Nicola Isetta e quello di Bergeggi Rebagliati. "Ribadiamo - ha affermato il sindaco savonese Russo - la nostra contrarietà al progetto e abbiamo rinnovato l'istanza di essere inseriti nella conferenza dei servizi. Chiediamo che le considerazioni vengano recepite dal commissario". Le osservazioni sono divise in due parti. "Nella prima - ha spiegato Russo - evidenziamo come il progetto confligga con il piano di sviluppo che stiamo costruendo non solo a Savona ma a livello comprensoriale. Nella seconda, invece, ci sono considerazioni sul progetto in senso stretto". La seconda parte del documento contenente le osservazioni, in tutto 150 pagine, è stata brevemente illustrata da Stevanin. "Ci sono molte cose che sono bizzarre - ha detto Stevanin - E' bizzarro che Savona non sia stata inserita nella Conferenza dei servizi quando nei con ottici della relazione paesaggistica si vede la vicinanza alla costa della città. Inoltre il quadro ex ante in base al quale vengono fatte le valutazioni sanitarie e ambientali a nostro parere non è corretto. Non vorrei essere nei panni dei

Savona News

Savona, Vado

il progetto risulta essere ancora in fase di studio. Non risulta essere ancora stata presa alcuna decisione sulle interferenze con la navigazione costiera e non sono state elaborate analisi dei traffici e dei rischi connessi a supporto delle previste disposizioni interdittive. Nel SIA viene riscontrata un'inadeguata trattazione dei seguenti argomenti: valutazione delle alternative progettuali per quanto riguarda la scelta del sito offshore/portuale e del tracciato a terra, valutazione degli impatti cumulativi con lo stato di fatto, valutazione degli impatti sul clima.

Nautico: Sanlorenzo presenterà SX100

Sanlorenzo e Bluegame avranno due stand separati, studiati per comunicare le rispettive anime dei due brand Salone Nautico di Genova, in programma dal 21 al 26 settembre. Nello spazio del waterfront di Levante progettato da Renzo Piano, Sanlorenzo presenterà SX100, affiancato da alcuni dei modelli più rappresentativi della maison SX100 è uno yacht crossover dove spazi e funzioni si uniscono in ambienti ampi e aperti. Nato dal dialogo costante del cantiere con i suoi armatori, SX100 si inserisce con disinvoltura nella gamma SX, riprendendone e rielaborandone gli stilemi per un'ulteriore ottimizzazione dei contenuti di bordo. SX100 offre una grande libertà al suo armatore che, in continuo contatto con il mare, può esaltare il piacere del navigare. Eleganza, linearità, connessione: il concept e le linee esterne dell'imbarcazione sono stati sviluppati dallo studio Zuccon International Project mentre gli interni dell'unità esposta al salone sono custom made su progetto di Piero Lissoni. Insieme a SX100, Sanlorenzo presenterà alcuni dei modelli che hanno saputo esprimere in ogni dettaglio la filosofia e la visione del cantiere, in costante equilibrio tra tradizione e innovazione, artigianalità e alta tecnologia: SL78: grazie alla sua linea elegante e proporzionata, questo modello è ancora oggi uno dei principali successi della gamma planante. SL90A e SL106A: elogio all'asimmetria, entrambi i modelli riscrivono i canonici equilibri di bordo ridisegnando gli spazi e offrendo prospettive nuove e modi inediti di percepire il mare. SD90 e SD96: due modelli che esaltano la vivibilità a bordo attraverso la flessibilità degli spazi interni, una visione progettuale che si focalizza sull'efficienza tecnologica trasversale permettendo di ampliare gli orizzonti di navigazione. SP110: questo innovativo open coupé unisce sensibilità green alla propulsione water jet che assicura efficienza e comfort ad ogni velocità. SX76 e SX88: sintesi tra il motoryacht classico con flying bridge e la tipologia explorer; due esemplari di una gamma che ha rivoluzionato il concetto di vivibilità in mare. Gli yacht si alterneranno tra le banchine del **porto** mentre, novità di quest'anno, Sanlorenzo e Bluegame avranno due stand separati, studiati in ogni dettaglio per comunicare le rispettive anime dei due brand. Una scelta strategica pensata per dedicare il giusto spazio alle due realtà che condividono gli stessi valori di eccellenza, innovazione e passione.



Genova Today

Genova, Voltri

Cassoni diga, bocciato l'ordine del giorno di Bruzzone (lista Rossoverde): "Chiedevo un ambiente sano a Pra"

L'ordine del giorno è stato respinto e Bruzzone ha esposto in aula un cartello che gli è costato un'ammonizione, tra le proteste di parte del pubblico arrivato dal ponente. È stato respinto, con 23 voti contrari e 14 favorevoli, l'ordine del giorno fuori sacco portato in consiglio comunale da Filippo Bruzzone (lista Rossoverde) e firmato dagli altri capigruppo di minoranza, con i quali si chiedeva alla giunta di esporsi per un definitivo 'stop' al cantiere per la diga a Pra'. Bruzzone ripercorre gli ultimi fatti: l'impegno del viceministro Rixi a maggio a non realizzare i cassoni per la diga a Pra', poi l'intenzione di procedere invece con la creazione di cassoni piccoli emersa ad agosto, e la nota del commissario di **Autorità di Sistema Portuale**, Paolo Piacenza che il 13 settembre spiegava che le "attività previste presso alcune aree del porto di Pra' connesse alla realizzazione della nuova diga foranea di Genova non contemplano in alcun modo la produzione di cassoni né grandi né piccoli". Il consigliere ricorda però che sono ancora in vigore gli accordi che riguardano la piattaforma **portuale** di Pra', e il suo ordine del giorno impegna la giunta "a ribadire l'impegno assunto in sede istituzionale il 19 maggio, a fare propria la nota del 13 settembre di **Autorità Portuale**, a farsi parte attiva affinché si svolga la commissione consiliare alla presenza degli enti preposti per l'illustrazione delle cosiddette attività accessorie che dovrebbero svolgersi presso la piattaforma **portuale** di Pra'". E, infine, forse questo il punto più divisivo, "a farsi portavoce della contrarietà emersa nel dibattito pubblico all'utilizzo di parte della piattaforma **portuale** di Pra' con finalità logistiche inerenti la costruzione della nuova diga di Genova". L'ordine del giorno però è stato respinto e Bruzzone ha esposto in aula un cartello ("Sindaco il ponente chiede rispetto") che gli è costato un'ammonizione, tra le proteste di parte del pubblico arrivato dal ponente. "Oggi si chiedeva una cosa semplice: anche il Ponente di Genova ha diritto ad un ambiente sano, per chi ci vive e per chi ci lavora" è il commento del consigliere.



L'ordine del giorno è stato respinto e Bruzzone ha esposto in aula un cartello che gli è costato un'ammonizione, tra le proteste di parte del pubblico arrivato dal ponente. È stato respinto, con 23 voti contrari e 14 favorevoli, l'ordine del giorno fuori sacco portato in consiglio comunale da Filippo Bruzzone (lista Rossoverde) e firmato dagli altri capigruppo di minoranza, con i quali si chiedeva alla giunta di esporsi per un definitivo 'stop' al cantiere per la diga a Pra'. Bruzzone ripercorre gli ultimi fatti: l'impegno del viceministro Rixi a maggio a non realizzare i cassoni per la diga a Pra', poi l'intenzione di procedere invece con la creazione di cassoni piccoli emersa ad agosto, e la nota del commissario di **Autorità di Sistema Portuale**, Paolo Piacenza che il 13 settembre spiegava che le "attività previste presso alcune aree del porto di Pra' connesse alla realizzazione della nuova diga foranea di Genova non contemplano in alcun modo la produzione di cassoni né grandi né piccoli". Il consigliere ricorda però che sono ancora in vigore gli accordi che riguardano la piattaforma portuale di Pra', e il suo ordine del giorno impegna la giunta "a ribadire l'impegno assunto in sede istituzionale il 19 maggio, a fare propria la nota del 13 settembre di **Autorità Portuale**, a farsi parte attiva affinché si svolga la commissione consiliare alla presenza degli enti preposti per l'illustrazione delle cosiddette attività accessorie che dovrebbero svolgersi presso la piattaforma portuale di Pra'". E, infine, forse questo il punto più divisivo, "a farsi portavoce della contrarietà emersa nel dibattito pubblico all'utilizzo di parte della piattaforma portuale di Pra' con finalità logistiche inerenti la costruzione della nuova diga di Genova". L'ordine del giorno però è stato respinto e Bruzzone ha esposto in aula un

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Torna "Un mare di Svizzera"

LUGANO - Conto alla rovescia per la sesta edizione di "Un mare di Svizzera" che si terrà il 2 ottobre prossimo a Lugano, nella consueta sede del Lac. Tre le principali sessioni del meeting, la prima sarà focalizzata sul rapporto fra autotrasporto e ferrovie e sulle prospettive concrete non solo di transizione, ma anche di integrazione fra due modalità di trasporto che resteranno; la seconda diretta dal sistema portuale di Genova e Savona sul rapporto mare-territori e la terza sul tema logistico con particolare riferimento a retroporti, centri merce e flussi di traffico. Ecco il programma per esteso: Ore 9.30 Inizio Lavori: Saluti. Michele Foletti, sindaco della Città di Lugano; Marco Bucci, sindaco di Genova; Raffaele De Rosa, presidente del Consiglio di Stato; Adriano Sala, presidente ASTAG Ticino; Filippo Lombardi, presidente LILF (Lugano International Logistics Forum). Ore 10.15 Prima Sessione: Ferro-gomma: integrazione, non contrapposizione. Alexander Muhm, responsabile Traffico merci SBB CFF FFS; Reto Jaussi, direttore ASTAG. I. Tavola Rotonda: Il ruolo dell'autotrasporto e la transizione energetica possibile. Francesco Romano, managing director Scania Schweiz AG - La transizione ecologica e gli autocarri di nuova generazione. Quali le sfide e i tempi di attuazione verso minori o nessuna emissione. Giuseppe Di Iorio, direttore Camion Transport SA - L'utilizzo di autocarri elettrici, a idrogeno o con carburanti alternativi. Quali le sfide per gli imprenditori dell'autotrasporto in termini di realizzazione delle infrastrutture necessarie, gestione delle flotte e utilizzo. Maurizio Longo, segretario generale Trasportounito - La situazione italiana. Ore 11.00 Seconda Sessione: Rotta verso il Mediterraneo. Paolo Piacenza, commissario straordinario dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale - Dalla Diga foranea al futuro del più grande hub logistico del sud Europa.



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Costa cerca cuochi e intrattenitori

GENOVA - Ci sono nuove opportunità disponibili in Liguria per lavorare a bordo delle navi Costa Crociere. L'Accademia Italiana della Marina Mercantile, in collaborazione con la compagnia italiana, ha aperto due nuovi corsi ITS, dedicati rispettivamente alla formazione delle figure professionali di cuoco di bordo e multimedia technician (i professionisti che gestiscono le infrastrutture tecniche dell'intrattenimento di bordo). Grazie al sostegno della Regione Liguria, i corsi saranno totalmente gratuiti per gli iscritti. I posti disponibili sono in tutto 44, di cui 22 per i cuochi e 22 per i multimedia technician. Entrambi i corsi hanno durata biennale, suddivisi tra una parte didattica in aula, che si svolgerà presso il centro di formazione di Villa Figoli des Geneys ad Arenzano, ed una di stage a bordo delle navi Costa. Costa Crociere si impegna ad assumere almeno il 70% degli allievi che completeranno i percorsi formativi con esito positivo. Dal 2017 ad oggi, i corsi ITS realizzati in Liguria con la collaborazione di Costa sono stati in tutto 5, ed hanno fatto registrare una percentuale di assunzione del 93% circa, ben al di sopra della soglia minima garantita. La scadenza dei bandi è prevista il 6 ottobre per l'ITS Multimedia Technician, e il 12 ottobre per l'ITS Cuoco di bordo. Le domande di iscrizione e le scheda informativa dei corsi, con i contenuti e le modalità di selezione, sono disponibili sui siti web www.academiamarinamercantile.it e <https://career.costacrociere.it/academy/>. Per ulteriori informazioni è possibile rivolgersi a Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile contattando i numeri 010 8998424 /010 8998411 oppure tramite e-mail all'indirizzo: selezioni-arenzano@faimm.it. I due corsi ITS sono aperti a cittadini dell'Unione Europea di età compresa tra i 18 e i 35 anni, in possesso di una buona conoscenza della lingua italiana e della lingua inglese. Inoltre, per l'ITS Cuoco di bordo è necessario il diploma di scuola secondaria superiore di secondo grado conseguito presso Istituti Professionali di Stato per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera, indirizzo settore cucina. In alternativa, è accettato anche il diploma di scuola secondaria superiore di secondo grado, con l'aggiunta di almeno 6 mesi di esperienza lavorativa, anche non continuativi, e/o corsi di formazione o stage nel settore cucina; oppure il diploma quadriennale di istruzione e formazione professionale, insieme a un certificato di specializzazione tecnica superiore conseguito tramite corsi di istruzione e formazione tecnica superiore della durata di almeno 800 ore, e almeno 6 mesi di esperienza lavorativa, anche non continuativi, e/o corsi di formazione o stage nel settore cucina. Per l'ITS Multimedia Technician è richiesto il diploma di scuola secondaria superiore di secondo grado, o in alternativa il diploma quadriennale di istruzione e formazione professionale, insieme a un certificato di specializzazione tecnica superiore conseguito tramite corsi di istruzione e formazione tecnica superiore della durata



09/20/2023 00:14

GENOVA - Ci sono nuove opportunità disponibili in Liguria per lavorare a bordo delle navi Costa Crociere. L'Accademia Italiana della Marina Mercantile, in collaborazione con la compagnia italiana, ha aperto due nuovi corsi ITS, dedicati rispettivamente alla formazione delle figure professionali di cuoco di bordo e multimedia technician (i professionisti che gestiscono le infrastrutture tecniche dell'intrattenimento di bordo). Grazie al sostegno della Regione Liguria, i corsi saranno totalmente gratuiti per gli iscritti. I posti disponibili sono in tutto 44, di cui 22 per i cuochi e 22 per i multimedia technician. Entrambi i corsi hanno durata biennale, suddivisi tra una parte didattica in aula, che si svolgerà presso il centro di formazione di Villa Figoli des Geneys ad Arenzano, ed una di stage a bordo delle navi Costa. Costa Crociere si impegna ad assumere almeno il 70% degli allievi che completeranno i percorsi formativi con esito positivo. Dal 2017 ad oggi, i corsi ITS realizzati in Liguria con la collaborazione di Costa sono stati in tutto 5, ed hanno fatto registrare una percentuale di assunzione del 93% circa, ben al di sopra della soglia minima garantita. La scadenza dei bandi è prevista il 6 ottobre per l'ITS Multimedia Technician, e il 12 ottobre per l'ITS Cuoco di bordo. Le domande di iscrizione e le scheda informativa dei corsi, con i contenuti e le modalità di selezione, sono disponibili sui siti web www.academiamarinamercantile.it e <https://career.costacrociere.it/academy/>. Per ulteriori informazioni è possibile rivolgersi a Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile contattando i numeri 010 8998424 /010 8998411 oppure tramite e-mail all'indirizzo: selezioni-arenzano@faimm.it. I due corsi ITS sono aperti a cittadini dell'Unione Europea di età compresa tra i 18 e i 35 anni, in possesso di una buona conoscenza della lingua italiana e della lingua inglese. Inoltre, per l'ITS Cuoco di bordo è necessario il diploma di scuola secondaria superiore di secondo grado conseguito presso Istituti Professionali di Stato per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera, indirizzo

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

di almeno 800 ore. Oltre ai due nuovi corsi ITS, rimangono aperte sino al 28 settembre le iscrizioni al corso breve, di 448 ore, anch'esso gratuito, dedicato alla formazione di animatori per ragazzi e bambini, che lavoreranno a bordo delle navi Costa. I posti disponibili sono in tutto 15 e la sede del corso è **Genova**. Ulteriori informazioni disponibili sempre sui siti web www.accademiamarinamercantile.it e <https://career.costacrociere.it/academy/>.

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Gli eventi della Genoa Shipping

GENOVA - Siamo ormai alla vigilia della 6° edizione della Genoa Shipping Week, in programma da lunedì 9 a sabato 14 ottobre a palazzo San Giorgio. E il palinsesto dei lavori è stato definito giornalmente, con grande impegno nei principali filoni dell'attualità. Ecco di seguito, giorno per giorno, la sequenza degli eventi. Lunedì 9 : Mattino, Palazzo San Giorgio - Conferenza Stampa Genoa Shipping Week. Mattino, Palazzo San Giorgio - Convegno apertura GSW. Mediterraneo: rotta fra gli scogli a cura di Assagenti. Sera, Villa Lo Zerbino - Shipping ed assicurazioni "marine": due sfide in parallelo (su invito) a cura di The International Propeller Club Port of Genoa. Martedì 10: Intera Giornata, Palazzo della Borsa - Cool Logistics Global (su invito) a cura di C.I.S.Co. Intera Giornata, Camera di Commercio di **Genova** - InBuyer Marine a cura di Promos Italia. Mattino, Palazzo San Giorgio - Lo shipping nell'ottica della semplificazione: la "regia" consolare a cura di The International Propeller Club Port of Genoa. Pomeriggio, Palazzo San Giorgio - Convegno a cura di Spediporto. Pomeriggio, Evento solo online - The first match-making event a cura di Assagenti. Con il supporto della Camera di Commercio di **Genova**.

Pomeriggio, Museo Galata - Incontri in BLU a cura di MuMA. Sera, Cool Logistics cocktail (su invito) a cura di C.I.S.Co. Mercoledì 11: Intera Giornata, Palazzo della Borsa - Cool Logistics Global (su invito) a cura di C.I.S.Co. Intera Giornata, Camera di Commercio di **Genova** - InBuyer Marine a cura di Promos Italia. Mattino, Palazzo San Giorgio - Andamento dei noli marittimi a cura del Gruppo Giovani Assagenti. Pomeriggio, Palazzo San Giorgio - Port&ShippingTech - Main Conference a cura di ClickutilityTeam. Pomeriggio, Evento solo online - The first match-making event a cura di Assagenti. Con il supporto della Camera di Commercio di **Genova**. Sera, Eataly - Port&Shipping Tech Special Night (su invito) a cura di ClickutilityTeam. Giovedì 12: Intera Giornata, Palazzo della Borsa - Cool Logistics Global (su invito) a cura di C.I.S.Co. Mattino, Palazzo Ducale - 49° Convegno Internazionale delle Comunicazioni "Colombiano". Terzo Valico: **Genova** Porta d'Europa. Il Mediterraneo al Centro del Mondo a cura di IIC - Istituto Internazionale delle Comunicazioni. Special Session di Port&Shipping Tech Main Conference Mattino, Evento solo online - The first match-making event a cura di Assagenti. Con il supporto della Camera di Commercio di **Genova**. Pomeriggio, Palazzo San Giorgio - Port&ShippingTech - Main Conference a cura di ClickutilityTeam. Sera, Padiglione Jean Nouvel - Fiera di **Genova** - XVI Shipbrokers and Shipagents Dinner (su invito) a cura di Assagenti. Sera, Spettacolo Pirotecnico. Venerdì 13: Intera Giornata, Palazzo San Giorgio - Port&Shipping Tech - Main Conference a cura di ClickutilityTeam. Mattino, Torneo Tennis a cura di Spediporto. Sera, Cocktail Spediporto Terrazza Colombo (su invito). Sabato 14 : Mattino, Genoa Shipping Run.



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Mattino, Torneo Tennis a cura di Spediporto.

Costa e Grimaldi al Sech? Si riaccende l'ipotesi di cui parlò Primocanale

Era il 10 gennaio quando Primocanale scrisse di un possibile approdo di Costa crociere e Grimaldi al terminal Sech, prontamente smentiti da Psa. Ora la notizia torna a circolare nell'ambiente portuale (leggiamo sul Secolo XIX di oggi), sotto forma di possibili alleanze, dopo la visita di ieri del presidente della Regione e dei vertici di Psa e Sech a Singapore. L'ipotesi che le crociere possano tornare al terminal Sech è stata più volte ventilata sia dall'autorità portuale che dalle istituzioni locali, avallata da diversi esponenti del mondo portuale. Lo stesso padrone di casa del Sech, Giulio Schenone, ventilò la possibilità. Il tutto, vista la collocazione naturale del terminal nella zona dove approdano crociere e traghetti. Ovviamente, come scritto da Primocanale che si è più volte occupata del tema "in cambio", diciamo così, Psa si potrebbe espandere a Prà, dove il terminalista aveva già affidato uno studio di fattibilità, per utilizzare uno spazio, una banchina, già esistente ma non ancora utilizzata. Ma i comitati si sono sempre espressi contro qualsiasi espansione, non solo a est e ovest ma anche a sud. Il fronte si fa sempre più caldo.



PrimoCanale.it

Costa e Grimaldi al Sech? Si riaccende l'ipotesi di cui parlò Primocanale



09/19/2023 13:32
ELISABETTA BIANCALANI

Si riaccende il fronte del ponente genovese di Elisabetta Biancalani. Era il 10 gennaio quando Primocanale scrisse di un possibile approdo di Costa crociere e Grimaldi al terminal Sech, (LEGGI QUI), prontamente smentiti da Psa (LEGGI QUI) . Ora la notizia torna a circolare nell'ambiente portuale (leggiamo sul Secolo XIX di oggi), sotto forma di possibili alleanze, dopo la visita di ieri del presidente della Regione e dei vertici di Psa e Sech a Singapore (LEGGI QUI). L'ipotesi che le crociere possano tornare al terminal Sech è stata più volte ventilata sia dall'autorità portuale che dalle istituzioni locali, avallata da diversi esponenti del mondo portuale (LEGGI QUI) (LEGGI QUI) (LEGGI QUI) (LEGGI QUI) . Lo stesso padrone di casa del Sech, Giulio Schenone, ventilò la possibilità (LEGGI QUI) . Il tutto, vista la collocazione naturale del terminal nella zona dove approdano crociere e traghetti. Ovviamente, come scritto da Primocanale che si è più volte occupata del tema "in cambio", diciamo così, Psa si potrebbe espandere a Prà, dove il terminalista aveva già affidato uno studio di fattibilità, per utilizzare uno spazio, una banchina, già esistente ma non ancora utilizzata. Ma i comitati si sono sempre espressi contro qualsiasi espansione, non solo a est e ovest ma anche a sud (LEGGI QUI) . Il fronte si fa sempre più caldo.

Ferretti Group, avanti tutta

Un nome di prestigio nel mondo della nautica, in grado di coniugare antiche tradizioni artigiane con il massimo del lusso e della ricercatezza di yacht contemporanei. Il Gruppo Ferretti, leader mondiale nella progettazione e nella costruzione di motoryacht e navi da diporto, presenta al nuovo Salone Nautico di **Genova** tutte le sue possibilità, con i vari marchi rappresentati: Ferretti Yachts, Riva, Pershing, ma anche Itama, CRN, Custom Line e Wally. Un nuovo anno di nautica già iniziato ad Agosto, a cui segue l'intera stagione dei boat show di tutto il mondo, dove il gruppo presenta novità e performance finanziarie molto positive. Nel primo semestre dell'anno, la società ha fatto registrare ricavi pari a 580,8 milioni di euro, con una crescita del +8,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con una raccolta ordini in sei mesi di circa 573 milioni di euro. Il portafoglio ordini è così salito a 1,410 miliardi al 30 giugno 2023, +15,8% rispetto all'anno precedente. Numeri in forte espansione che garantiscono una linea produttiva ampia e in costante sviluppo, che porta il Gruppo a **Genova** a presentare una flotta di 7 yacht. Dopo i 25 nuovi modelli lanciati nel triennio 2020-2022, l'ambizioso obiettivo del triennio è di oltre 20 imbarcazioni dalle dimensioni maggiori rispetto al triennio passato, in linea con le nuove tendenze di mercato. La strategia conserva i valori fondamentali del Gruppo quali eleganza, innovazione e impegno in termini di sostenibilità. Tra questi, il modello novità Riva 82' Diva, flybridge con grandi spazi esterni. Il nuovo modello va ad aggiungersi ai precedenti di grande successo: Riva 90' Argo, Riva 102' Corsaro Super, Riva 110' Dolcevita e Riva 130' Bellissima. Il nuovo Riva 82' Diva entra nella flotta con nuovi standard estetici e funzionali, privilegiando l'area esterna e la sua vivibilità, anche se non mancano gli arricchimenti interni: una lounge centrale completa di dinette e bar, un'area prendisole prodiera e un'area lounge. Ma le principali novità del Gruppo sono il risultato anche di un profondo piano di investimenti, che in merito a determinate acquisizioni, portano Ferretti ad avere oltre 425mila metri quadrati di siti produttivi, compreso il nuovo stabilimento di San Vitale, in provincia di Ravenna. I risultati saranno sotto gli occhi di tutti a **Genova**, per il nuovo Salone Nautico Internazionale. Leonardo Parigi.



Un nome di prestigio nel mondo della nautica, in grado di coniugare antiche tradizioni artigiane con il massimo del lusso e della ricercatezza di yacht contemporanei. Il Gruppo Ferretti, leader mondiale nella progettazione e nella costruzione di motoryacht e navi da diporto, presenta al nuovo Salone Nautico di Genova tutte le sue possibilità, con i vari marchi rappresentati: Ferretti Yachts, Riva, Pershing, ma anche Itama, CRN, Custom Line e Wally. Un nuovo anno di nautica già iniziato ad Agosto, a cui segue l'intera stagione dei boat show di tutto il mondo, dove il gruppo presenta novità e performance finanziarie molto positive. Nel primo semestre dell'anno, la società ha fatto registrare ricavi pari a 580,8 milioni di euro, con una crescita del +8,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con una raccolta ordini in sei mesi di circa 573 milioni di euro. Il portafoglio ordini è così salito a 1,410 miliardi al 30 giugno 2023, +15,8% rispetto all'anno precedente. Numeri in forte espansione che garantiscono una linea produttiva ampia e in costante sviluppo, che porta il Gruppo a Genova a presentare una flotta di 7 yacht. Dopo i 25 nuovi modelli lanciati nel triennio 2020-2022, l'ambizioso obiettivo del triennio è di oltre 20 imbarcazioni dalle dimensioni maggiori rispetto al triennio passato, in linea con le nuove tendenze di mercato. La strategia conserva i valori fondamentali del Gruppo quali eleganza, innovazione e impegno in termini di sostenibilità. Tra questi, il modello novità Riva 82' Diva, flybridge con grandi spazi esterni. Il nuovo modello va ad aggiungersi ai precedenti di grande successo: Riva 90' Argo, Riva 102' Corsaro Super, Riva 110' Dolcevita e Riva 130' Bellissima. Il nuovo Riva 82' Diva entra nella flotta con nuovi standard estetici e funzionali, privilegiando l'area esterna e la sua vivibilità, anche se non mancano gli arricchimenti interni: una lounge centrale completa di dinette e bar, un'area prendisole prodiera e un'area lounge. Ma le principali novità del Gruppo sono il risultato anche di un profondo piano di investimenti, che in merito a determinate

Se la nautica italiana naviga a gonfie vele, il turismo nautico può fare molto di più

di Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo L'industria italiana della nautica da diporto, come verrà certificato da rappresentanti e operatori che arriveranno a **Genova** in questi giorni, sta vivendo stagioni particolarmente importanti. Mentre l'Italia in quanto destinazione di turismo nautico può e dovrebbe fare molto di più. Non basta essere Paese leader per la produzione di barche o tra i principali luoghi nel mondo per posti barca (ricordo come circa l'8%, un posto barca su 12 nel mondo, si trovi in Italia) così come essere stato - quello del turismo nautico - tra i primi comparti a ripartire già nell'estate del 2020 anche grazie ai movimenti di diportismo di cortissimo raggio ed alla passione di molti italiani. Purtroppo, rispetto alle attese, il prodotto turistico nautico non ha beneficiato di una particolare spinta nei mesi successivi alla pandemia, risultato in qualche modo conseguenza di una ancora non completa costruzione del prodotto (intesa come offerta complessiva per chi ama fare turismo in barca), di un debolissimo sforzo e investimento di comunicazione per promuovere l'Italia quale destinazione di turismo nautico (oggi il peso medio dei turisti nautici stranieri è inferiore al 20%), e di mancanza di collegamenti e integrazioni tra le varie iniziative che pur vengono attivate in questo comparto. Eppure è un settore che, forse anche più di altri, ha davvero bisogno di un supporto e un cambio di marcia, considerati i non pochi ostacoli che già si sono frapposti negli ultimi anni ad un suo consistente sviluppo. I segnali sono però oggi favorevoli : il turismo nautico fa parte di uno degli 8 comparti di rilevanza strategica del Piano strategico del turismo 2023-2027 ed in particolare con azioni inserite nel pilastro dell'innovazione (nel precedente la parola nautica non era mai menzionata). Ci sono iniziative congiunte tra Regioni, come quella che insieme al Ministero del Turismo ed ENIT, vedono Assonautica impegnata nel progetto "L'Italia vista dal mare - Scopri dove ti porto", o il recentemente presentato primo Piano nazionale del Mare frutto del comitato interministeriale per le politiche del mare. Ed anche gli operatori si mostrano fiduciosi: una delle recenti ricognizioni di Risposte Turismo presso operatori charter nazionali e internazionali attivi in Adriatico ha fatto emergere un significativo orientamento alla crescita nel 2023 dopo i buoni risultati del 2022. Purtroppo, l'integrazione dei porti turistici con l'offerta delle aree ospitanti è ancora sotto potenziale , ed è fondamentale per attrarre turisti stranieri a vivere l'Italia dal mare: ci sono iniziative interessanti -sia nell'ambito della fruizione sostenibile che di progetti che avvicinano i giovani ai primi charter - ma sono ancora troppo sporadiche e discontinue nel Paese. E proprio dal sostenere e favorire il turismo nautico in maniera più coordinata e continua potrebbe passare il coinvolgimento economico ed occupazionale di territori più difficilmente accessibili, e con una formula particolarmente sostenibile. E in quest'ambito il



di Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo L'industria italiana della nautica da diporto, come verrà certificato da rappresentanti e operatori che arriveranno a Genova in questi giorni, sta vivendo stagioni particolarmente importanti. Mentre l'Italia in quanto destinazione di turismo nautico può e dovrebbe fare molto di più. Non basta essere Paese leader per la produzione di barche o tra i principali luoghi nel mondo per posti barca (ricordo come circa l'8%, un posto barca su 12 nel mondo, si trovi in Italia) così come essere stato - quello del turismo nautico - tra i primi comparti a ripartire già nell'estate del 2020 anche grazie ai movimenti di diportismo di cortissimo raggio ed alla passione di molti italiani. Purtroppo, rispetto alle attese, il prodotto turistico nautico non ha beneficiato di una particolare spinta nei mesi successivi alla pandemia, risultato in qualche modo conseguenza di una ancora non completa costruzione del prodotto (intesa come offerta complessiva per chi ama fare turismo in barca), di un debolissimo sforzo e investimento di comunicazione per promuovere l'Italia quale destinazione di turismo nautico (oggi il peso medio dei turisti nautici stranieri è inferiore al 20%), e di mancanza di collegamenti e integrazioni tra le varie iniziative che pur vengono attivate in questo comparto. Eppure è un settore che, forse anche più di altri, ha davvero bisogno di un supporto e un cambio di marcia, considerati i non pochi ostacoli che già si sono frapposti negli ultimi anni ad un suo consistente sviluppo. I segnali sono però oggi favorevoli : il turismo nautico fa parte di uno degli 8 comparti di rilevanza strategica del Piano strategico del turismo 2023-2027 ed in particolare con azioni inserite nel pilastro dell'innovazione (nel precedente la parola nautica non era mai menzionata). Ci sono iniziative congiunte tra Regioni, come quella che insieme al Ministero del Turismo ed ENIT, vedono Assonautica impegnata nel progetto "L'Italia vista dal mare - Scopri dove ti porto", o il recentemente presentato primo Piano nazionale del Mare frutto del comitato interministeriale per le politiche del mare. Ed anche gli operatori si mostrano fiduciosi: una delle recenti ricognizioni di Risposte Turismo presso operatori charter nazionali e internazionali attivi in Adriatico ha fatto emergere un significativo orientamento alla crescita nel 2023 dopo i buoni risultati del 2022. Purtroppo, l'integrazione dei porti turistici con l'offerta delle aree ospitanti è ancora sotto potenziale , ed è fondamentale per attrarre turisti stranieri a vivere l'Italia dal mare: ci sono iniziative interessanti -sia nell'ambito della fruizione sostenibile che di progetti che avvicinano i giovani ai primi charter - ma sono ancora troppo sporadiche e discontinue nel Paese. E proprio dal sostenere e favorire il turismo nautico in maniera più coordinata e continua potrebbe passare il coinvolgimento economico ed occupazionale di territori più difficilmente accessibili, e con una formula particolarmente sostenibile. E in quest'ambito il

Ship Mag

Genova, Voltri

turismo dei grandi yacht meriterebbe particolari e dedicate attenzioni non solo per la capacità di attivazione economica che può generare in presenza di condizioni strategiche che troppo spesso vengono date per scontate. Francesco di Cesare.

Ship Mag

Genova, Voltri

A Genova i sindacati a muso duro contro Toti: "No a ingerenze sulla pelle dei lavoratori"

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti rispondono sul futuro del porto al presidente della Regione dopo il viaggio a Singapore Genova - "Da notizie di stampa, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, sono venute a conoscenza dell'idea che il Presidente Giovanni Toti ha esternato circa l'assetto del futuro del Porto di Genova. Nel viaggio a Singapore il Presidente si sarebbe detto favorevole ad una rivoluzione sulle banchine che avrebbe come oggetto i gruppi Grimaldi e Sech con la necessità di un loro eventuale spostamento", si legge nella nota stampa delle organizzazioni sindacali dopo il viaggio di Toti a Singapore. "Al Presidente Filt Cgil, Fit Cisl, e Uiltrasporti ricordano che esistono sedi e atti idonei e competenti per definire gli assetti organizzativi dell'area portuale che vanno dal Piano Regolatore Portuale all'Autorità di Sistema Portuale. Riteniamo le sue dichiarazioni rilasciate a mezzo stampa da considerarsi semplici esternazioni: non è la Regione che decide su questi temi. A tutela delle migliaia di lavoratori interessati dalle dichiarazioni del Presidente, Filt Cgil Fit Cisl e Uil trasporti chiederanno un incontro con l'Autorità di Sistema Portuale", continuano i sindacati.



Ship Mag

Genova, Voltri

La ex Costa Magica e le altre 22 navi da crociera in disarmo: che fine faranno?

La flotta delle navi in attesa di conoscere il proprio destino comprende anche vecchie conoscenze del mercato, come la Aegean Odyssey , costruita nel 1973 **Genova** - In base a quanto riportato dal Cruise Ship Secondhand Market Report di Cruise Industry News , 23 navi da crociera sono attualmente in disarmo in diverse parti del mondo. La lista comprende navi di tutti i tipi e dimensioni. Una delle navi più grandi attualmente in attesa di una decisione riguardo al suo destino è la Mykonos Magic da 2.720 ospiti. Acquisita da Seajets a febbraio, l'ex Costa Magica è rimasta da allora ormeggiata in Grecia. L'operatore greco, che ha acquistato un totale di otto navi da crociera durante la pandemia, è in possesso di altre tre navi, tra cui l'ex Veendam di Holland America, l'ex Majesty of the Seas di Royal Caribbean e l'ex Oceana di P&O. Tutte dismesse in tutta la Grecia, le navi sono tra le più nuove attualmente fuori servizio e si ritiene siano disponibili per la vendita. La flotta delle navi in attesa di conoscere il proprio destino comprende anche vecchie conoscenze del mercato, come la Aegean Odyssey , costruita nel 1973, che è in disarmo in Grecia, e l'Astoria, costruita nel 1948, che rimane ancorata nei Paesi Bassi. In Giappone, la Pacific Venus da 696 ospiti si trova ad affrontare un futuro incerto dopo aver visto il suo operatore, la Venus Cruise con sede locale, chiudere i battenti all'inizio di quest'anno. Negli Stati Uniti, quattro navi sono attualmente alla ricerca di nuovi operatori e armatori. Precedentemente gestita da Blout Small Ships , la Grand Mariner e la Grande Caribe sono fuori servizio dall'inizio della pandemia di COVID-19.



La flotta delle navi in attesa di conoscere il proprio destino comprende anche vecchie conoscenze del mercato, come la Aegean Odyssey , costruita nel 1973 Genova - In base a quanto riportato dal Cruise Ship Secondhand Market Report di Cruise Industry News , 23 navi da crociera sono attualmente in disarmo in diverse parti del mondo. La lista comprende navi di tutti i tipi e dimensioni. Una delle navi più grandi attualmente in attesa di una decisione riguardo al suo destino è la Mykonos Magic da 2.720 ospiti. Acquisita da Seajets a febbraio, l'ex Costa Magica è rimasta da allora ormeggiata in Grecia. L'operatore greco, che ha acquistato un totale di otto navi da crociera durante la pandemia, è in possesso di altre tre navi, tra cui l'ex Veendam di Holland America, l'ex Majesty of the Seas di Royal Caribbean e l'ex Oceana di P&O. Tutte dismesse in tutta la Grecia, le navi sono tra le più nuove attualmente fuori servizio e si ritiene siano disponibili per la vendita. La flotta delle navi in attesa di conoscere il proprio destino comprende anche vecchie conoscenze del mercato, come la Aegean Odyssey , costruita nel 1973, che è in disarmo in Grecia, e l'Astoria, costruita nel 1948, che rimane ancorata nei Paesi Bassi. In Giappone, la Pacific Venus da 696 ospiti si trova ad affrontare un futuro incerto dopo aver visto il suo operatore, la Venus Cruise con sede locale, chiudere i battenti all'inizio di quest'anno. Negli Stati Uniti, quattro navi sono attualmente alla ricerca di nuovi operatori e armatori. Precedentemente gestita da Blout Small Ships , la Grand Mariner e la Grande Caribe sono fuori servizio dall'inizio della pandemia di COVID-19.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Il futuro del porto di Genova tracciato a Singapore: Grimaldi al Sech e terminal di Pra' potenziato

Persino Msc potrebbe entrare in partita "perché non si possono escludere operatori importanti, tanto più che l'anno prossimo una delle navi extra lusso "Explora" farà tappa fissa a **Genova**" spiega Giovanni Toti **Genova** - Sul pulmino che percorre il tratto di strada che conduce al grande aeroporto di Changi, ci sono i protagonisti del blitz della Liguria in Asia: dal capo di gabinetto della Regione, Matteo Cozzani, al manager portuale Giulio Schenone. Con loro anche Roberto Ferrari, ad del terminal container di Pra', e Jessica Nicolini, portavoce del governatore. E naturalmente il presidente della Regione, Giovanni Toti. «Abbiamo lavorato molto- spiega raggiunto al telefono dal Secolo XIX-The MediTelegraph - Abbiamo finito da poco una riunione di tre ore con il numero uno di Psa, Tan Chong Meng». È in questo colloquio nella sede del terminalista a Singapore che si è disegnato anche il futuro del **porto** di **Genova**. Perché il super capo di Psa ha benedetto la strategia che Schenone, David Yang (capo in Europa del gruppo terminalistico) e Toti hanno tracciato: «Guardi, alla fine non ci siamo inventati nulla, anzi: prendiamo esempio da qui, da cosa sta facendo Singapore, pur con le dovute proporzioni» spiega Toti.

Sul tavolo la cartina del **porto** di **Genova** e due punti evidenziati: il Sech a Sampierdarena e il terminal container di Pra'. «Nel primo caso mi pare evidente che si debba andare verso una destinazione legata ai passeggeri. Ed è qui che Singapore ci fornisce un esempio: le attività commerciali vanno fuori dal centro storico delle città. In piccolo lo stiamo già facendo anche a **Genova** con la nuova Diga e il tassello del Sech completerebbe il disegno». Lo schema in fondo è semplice: Psa avrebbe dato il via libera alla ricerca di un nuovo, forte, partner commerciale. E lo cercherebbe tra operatori che gestiscono anche il traffico passeggeri. È evidente che il primo della lista sarà Emanuele Grimaldi. «Beh lui cerca spazi - ragiona Toti - e quella può essere un'ottima nuova casa. Ma sia chiaro: si tratta di accordi tra privati, saranno loro a mettersi eventualmente d'accordo». Potrebbe non essere l'unico coinvolto. Perché anche Costa Crociere, di cui peraltro proprio Schenone è agente, potrebbe essere coinvolta nella partita che la riporterebbe a **Genova**. Persino Msc potrebbe entrare in partita «perché non si possono escludere operatori importanti, tanto più che l'anno prossimo una delle navi extra lusso "Explora" farà tappa fissa a **Genova**» spiega sempre Toti. Fin qui la strategia che fa coincidere gli obiettivi dei privati con quelli della politica (il piano passeggeri è una rotta tracciata da tempo proprio da Toti). Manca il capitolo tecnico: oggi quella banchina del **porto** storico è destinata ai container e per accelerare, a quel tavolo di Singapore si sarebbe ragionato di come poter cambiare la destinazione, ma questo poi sarà compito, eventualmente, del commissario dell'Authority portuale Paolo Piacenza. In Asia, Toti e Schenone hanno anche approfondito il potenziamento del terminal



Persino Msc potrebbe entrare in partita "perché non si possono escludere operatori importanti, tanto più che l'anno prossimo una delle navi extra lusso "Explora" farà tappa fissa a **Genova**" spiega Giovanni Toti **Genova** - Sul pulmino che percorre il tratto di strada che conduce al grande aeroporto di Changi, ci sono i protagonisti del blitz della Liguria in Asia: dal capo di gabinetto della Regione, Matteo Cozzani, al manager portuale Giulio Schenone. Con loro anche Roberto Ferrari, ad del terminal container di Pra', e Jessica Nicolini, portavoce del governatore. E naturalmente il presidente della Regione, Giovanni Toti. «Abbiamo lavorato molto- spiega raggiunto al telefono dal Secolo XIX-The MediTelegraph - Abbiamo finito da poco una riunione di tre ore con il numero uno di Psa, Tan Chong Meng». È in questo colloquio nella sede del terminalista a Singapore che si è disegnato anche il futuro del porto di Genova. Perché il super capo di Psa ha benedetto la strategia che Schenone, David Yang (capo in Europa del gruppo terminalistico) e Toti hanno tracciato: «Guardi, alla fine non ci siamo inventati nulla, anzi: prendiamo esempio da qui, da cosa sta facendo Singapore, pur con le dovute proporzioni» spiega Toti. Sul tavolo la cartina del porto di Genova e due punti evidenziati: il Sech a Sampierdarena e il terminal container di Pra'. «Nel primo caso mi pare evidente che si debba andare verso una destinazione legata ai passeggeri. Ed è qui che Singapore ci fornisce un esempio: le attività commerciali vanno fuori dal centro storico delle città. In piccolo lo stiamo già facendo anche a Genova con la nuova Diga e il tassello del Sech completerebbe il disegno». Lo schema in fondo è semplice: Psa avrebbe dato il via libera alla ricerca di un nuovo, forte, partner commerciale. E lo cercherebbe tra operatori che gestiscono anche il traffico passeggeri. È evidente che il primo della lista sarà Emanuele Grimaldi. «Beh lui cerca spazi - ragiona Toti - e quella può essere un'ottima nuova casa. Ma sia

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

di Pra' «necessario se vogliamo arrivare e persino superare i 5 milioni di container a **Genova**» spiega Toti. «È il principale terminal di **Genova**, già attrezzato per accogliere le super portacontainer. Non servono molti lavori, ma se vogliamo fare un salto di qualità nella portualità globale, quella banchina va potenziata». Toccherà al piano regolatore portuale definire i contorni dell'espansione, ma anche su questo fronte la rotta sembra tracciata in modo netto. E così il futuro del **porto** di **Genova**, o almeno di una sua parte consistente, è stato disegnato a Singapore. Non è la prima visita che il **porto** e la politica effettuano nella capitale asiatica dello shipping, ma la tre giorni delle delegazione regionale ha fissato alcuni paletti destinati a cambiare il volto del primo scalo italiano. Se Psa darà il via all'alleanza con un operatore passeggeri, il risiko delle banchine verrà sostanzialmente completato. L'operazione non è semplice, ma se Toti e Schenone l'hanno proposta ai grandi capi di Psa potrebbe voler dire che il dossier è già a buon punto. In un colpo solo si potrebbe sistemare Grimaldi, oggi compreso nella banchina appena acquistata da Msc e Messina: lì l'armatore napoletano rischia di rimanere schiacciato dall'espansione della flotta di Gnv (parte della galassia di Aponte) e dal sempre vivo - anche se acciaccato - progetto di trasloco dei depositi chimici in quella parte dello scalo genovese. Toti poi è rimasto ancora più convinto delle necessità di ospitare in Liguria il rigassificatore perché i vertici di Psa, tra i più grandi operatori al mondo dello shipping, gli hanno confermato che, prima di approdare a ammoniaca e metanolo, il carburante della transizione green per i prossimi anni sarà il Gnl: «Non farlo - spiega il governatore - rischia di farci perdere traffico e un pezzo di filiera marittima, a tutto vantaggio di Barcellona e Marsiglia».-.

Primo festival per le ostriche made in Italy

Nasce il primo festival dedicato alle ostriche 'made in Italy'. Non solo liguri, ma anche provenienti da Sardegna, Puglia, Veneto, Emilia Romagna. E ci sarà anche un ospite in arrivo dalla Francia. L'appuntamento con Italian Oyster Fest è a La Spezia dal 6 all'8 ottobre. L'iniziativa vede la collaborazione di Camera di Commercio Riviera di Liguria, **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, Lega Coop e cooperativa Mitilicoltori spezzini, con il patrocinio del Ministero dell'Agricoltura, della Regione Liguria e del Comune della Spezia. Nella tre giorni al centro ci saranno sostenibilità, gusto e accessibilità, attraverso le esperienze delle aziende produttrici italiane. A La Spezia la coltivazione delle ostriche venne introdotta a fine 800, ma la mancanza di un mercato all'epoca fece preferire la coltivazione dei tipici muscoli. Nell'ultimo decennio nei vivai che si trovano nel Golfo dei Poeti sono state reintrodotte anche le ostriche, una produzione oggi importante che si è distinta per qualità e sostenibilità. Il primo festival delle ostriche made in Italy sarà ospitato nello spazio di Calata Paita, nel porto spezzino, liberato dai container e attrezzato per eventi e usi commerciali.



Citta della Spezia

La Spezia

A Porta Paita il primo festival dedicato all'ostrica italiana

La manifestazione porta alla Spezia aziende produttrici da tutta Italia incluso un ospite francese. Un fine settimana alla scoperta delle ostriche italiane per poter valorizzare al meglio questa produzione d'eccezione. Grazie alla collaborazione tra Camera di Commercio Riviere di Liguria, **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Lega Coop e cooperativa Mitilicoltori spezzini, approda a Calata Paita Italian Oyster Fest : il primo festival dedicato all'ostrica "made in Italy". Sostenibilità, gusto e accessibilità sono le parole chiave della manifestazione - prima del suo genere in Italia - con un ricco programma di eventi, per approfondire, conoscere e degustare con consapevolezza. La manifestazione porta alla Spezia aziende produttrici da tutta Italia incluso un ospite francese. Oltre alla Liguria, sono rappresentate le produzioni provenienti da Sardegna, Puglia, Veneto, Emilia-Romagna. Il 6, 7 e 8 ottobre si svolgerà un'anteprima di un evento che punta a consolidarsi a partire già dalla prossima primavera. La manifestazione rappresenta anche una prima apertura al pubblico degli spazi di Calata Paita, recentemente rinnovati e restituiti alla città dall'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. L'evento gode anche del patrocinio del Ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, oltre che di Regione Liguria e Comune della Spezia. Più informazioni.



Ravenna Today

Ravenna

Ravenna corre per dire 'no' alla violenza sulle donne: torna la Pink Ranning

Sport e diritti si uniscono nuovamente con l'evento sportivo in Darsena: pronti due percorsi da 5 e 10 chilometri. Domenica l'area della Darsena di Città si animerà con Pink Ranning, un evento di sport e aggregazione, che si trasformerà nell'occasione per lanciare un messaggio forte nella lotta alla violenza sulle donne. Una manifestazione aperta a tutte e tutti, anche a chi sceglierà di esserci per dare un contributo concreto in un periodo nel quale i femminicidi e le violenze, fisiche e psichiche, sulle donne sono purtroppo all'ordine del giorno e raccontate quotidianamente dai mass media nazionali e internazionali. Una corsa o camminata per tutti, dai più allenati ai meno allenati che la renderanno una semplice mattinata in compagnia, pur mantenendo vivo l'importante significato. Dopo il grande successo delle scorse edizioni, sport e diritti si uniscono nuovamente a Ravenna grazie all'organizzazione di Ravenna Runners Club, associazione nota per l'organizzazione della Craft Maratona di Ravenna Città d'Arte, e la fondamentale collaborazione di Linea Rosa, il centro antiviolenza nato il 2 dicembre 1991 dalla volontà di un gruppo di volontarie determinate a combattere la violenza contro le donne. Linea Rosa è oggi il Centro Antiviolenza di riferimento a Ravenna e nel territorio romagnolo, con due sedi distaccate a Russi e Cervia. La partenza è prevista alle ore 9.30 dall'area antistante la sede dell'**Autorità Portuale** di Ravenna per due percorsi ai quali iscriversi preventivamente online (maratonadiravenna.com) entro il 22 Settembre: 5 km oppure 10 Km che si snoderanno nell'area circostante, in particolare tra la Darsena di Città e il Parco Teodorico, due luoghi bellissimi che richiamano normalmente runner e camminatori/camminatrici. Oppure, sarà possibile effettuare l'iscrizione anche nel villaggio allestito in **Autorità Portuale** nei giorni di sabato 23 dalle ore 9.30 alle 18.00 e il giorno dell'evento dalle ore 7.15 alle 9.00. "Siamo felici di organizzare anche quest'anno una manifestazione con un significato così forte e importante come la lotta alla violenza sulle donne - dice Stefano Righini, presidente di Ravenna Runners Club - e per questo ci aspettiamo una partecipazione molto numerosa da parte della città che nelle scorse edizioni non è di certo mancata. La collaborazione con Linea Rosa e con tutta la sua rete associativa è alla terza edizione, ma sono sicuro che sarà duratura nel tempo perché le discriminazioni, la lotta alla violenza e i diritti sono temi per i quali vale la pena battersi sempre. Infine, ringrazio anche il Prefetto e l'Amministrazione Comunale che hanno colto immediatamente l'importanza di questa iniziativa e, come sempre, ci hanno sostenuti e a questi si aggiungono l'**autorità portuale**, che ci ospita per la logistica di partenza e arrivo e tutti i volontari di tutte le associazioni che si sono rese disponibili per la perfetta riuscita dell'evento". "Questa edizione rafforza l'appoggio dei testimonial che già lo scorso anno avevano promosso l'evento attraverso la propria immagine con il coinvolgimento



Ravenna Today

Ravenna

dell'illusionista Antonio Casanova che è il volto dell'edizione 2023 per invitare la popolazione a partecipare all'evento e dire un no deciso alla violenza contro le donne e i minori - dice Alessandra Bagnara, presidente di Linea Rosa -. Le forme di violenza esercitate sulle donne sono multiple e di varia natura e sono consolidate nel tempo a conferma della struttura della violenza maschile sulle donne. Le statistiche relative all'indicatore sulla relazione della donna con il maltrattante non lasciano dubbi: l'autore della violenza è quasi sempre il partner oppure l'ex partner. È in quest'ottica che il centro antiviolenza collabora attivamente con Ravenna Runners Club alla realizzazione della Pink RAnning nella convinzione che ogni momento di condivisione sul tema possa gettare le basi per un fattivo cambiamento. Con i fondi raccolti dalla scorsa edizione della Pink RAnning è stato possibile finanziare molte attività a favore dei giovani e delle giovani ospiti delle nostre case rifugio, con l'obiettivo di farli sentire importanti grazie a piccoli gesti e pensieri delle nostre volontarie del Gruppo Minori che li/le sostengono e supportano quotidianamente. Ci tengo a ringraziare tutt* i partecipanti a questa terza edizione della Pink, gli sponsor, i collaboratori, le Istituzioni locali ma soprattutto le operatrici, volontarie e socie che ogni giorno si pongono a fianco delle centinaia di donne che si rivolgono a Linea Rosa per sostenerle nel percorso di uscita dalla violenza". Alla conferenza stampa di presentazione di Pink RAnning hanno partecipato il Prefetto di Ravenna, Castrese de Rosa, l'Assessora alle Politiche e cultura di genere del Comune di Ravenna, Federica Moschini e il Comandante della Polizia Locale, Andrea Giacomini.

Si disputa la competizione di pesca sportiva: divieto di accesso alle dighe di Marina e Porto Corsini

L'ordinanza dell'**Autorità Portuale** per consentire il normale svolgimento delle gare Per consentire lo svolgimento della competizione di pesca sportiva di interesse nazionale con canna da riva, nel tratto di dighe compreso tra l'ultima piazzola e il faro finale delle dighe foranee di Marina di Ravenna e Porto Corsini è disposto il divieto di accesso con ordinanza dell'**Autorità Portuale**. Il divieto è rivolto al tratto conclusivo (mt. 664,26) della Diga foranea Nord ("Cavalcoli"), lato interno Porto Corsini, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 12 e fino alle 19 del 23 settembre, mentre è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo (mt. 674,08) della Diga foranea Sud ("Zaccagnini"), lato interno Marina di Ravenna corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 6 e fino alle 13 del 24 settembre. Inoltre nella giornata del 21 ottobre è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo (mt. 664,26) della Diga foranea Nord ("Cavalcoli"), lato interno Porto Corsini, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 12 fino alle ore 19; mentre nella giornata del 22 ottobre è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo (mt. 674,08) della Diga foranea Sud ("Zaccagnini"), lato interno Marina di Ravenna, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 6.00 fino alle ore 13. Nelle giornate, negli orari e nei tratti di dighe interessate sopra indicate è sospesa la validità di ogni altra autorizzazione rilasciata emessa dal sottoscritto Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centrosettentrionale.



L'ordinanza dell'Autorità Portuale per consentire il normale svolgimento delle gare. Per consentire lo svolgimento della competizione di pesca sportiva di interesse nazionale con canna da riva, nel tratto di dighe compreso tra l'ultima piazzola e il faro finale delle dighe foranee di Marina di Ravenna e Porto Corsini è disposto il divieto di accesso con ordinanza dell'Autorità Portuale. Il divieto è rivolto al tratto conclusivo (mt. 664,26) della Diga foranea Nord ("Cavalcoli"), lato interno Porto Corsini, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 12 e fino alle 19 del 23 settembre, mentre è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo (mt. 674,08) della Diga foranea Sud ("Zaccagnini"), lato interno Marina di Ravenna corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 6 e fino alle 13 del 24 settembre. Inoltre nella giornata del 21 ottobre è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo (mt. 664,26) della Diga foranea Nord ("Cavalcoli"), lato interno Porto Corsini, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 12 fino alle ore 19; mentre nella giornata del 22 ottobre è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo (mt. 674,08) della Diga foranea Sud ("Zaccagnini"), lato interno Marina di Ravenna, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 6.00 fino alle ore 13. Nelle giornate, negli orari e nei tratti di dighe interessate sopra indicato è sospesa la validità di ogni altra autorizzazione rilasciata emessa dal sottoscritto Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrosettentrionale.

Domenica a Ravenna torna la Pink Ranning, la corsa per dire NO alla violenza sulle donne

Un appuntamento che richiamerà sportivi, camminatori e tutti i cittadini desiderosi di lanciare un grande messaggio. La terza edizione di è stata presentata questa mattina, in Prefettura Domenica 24 Settembre l'area della Darsena di Città si animerà con PINK RANNING, un evento di sport e aggregazione, che si trasformerà nell'occasione per lanciare un messaggio forte nella lotta alla violenza sulle donne. Una manifestazione aperta a tutte e tutti, anche a chi sceglierà di esserci per dare un contributo concreto in un periodo nel quale i femminicidi e le violenze, fisiche e psichiche, sulle donne sono purtroppo all'ordine del giorno e raccontate quotidianamente dai mass media nazionali e internazionali. Una corsa o camminata per tutti, dai più allenati ai meno allenati che la renderanno una semplice mattinata in compagnia, pur mantenendo vivo l'importante significato. Dopo il grande successo delle scorse edizioni, sport e diritti si uniscono nuovamente a Ravenna grazie all'organizzazione di Ravenna Runners Club, associazione nota per l'organizzazione della Craft Maratona di Ravenna Città d'Arte, e la fondamentale collaborazione di Linea Rosa, il centro antiviolenza nato il 2 dicembre 1991 dalla volontà di un gruppo di volontarie determinate a combattere la violenza contro le donne Linea Rosa è oggi il Centro Antiviolenza di riferimento a Ravenna e nel territorio romagnolo, con due sedi distaccate a Russi e Cervia. La partenza è prevista alle ore 9.30 dall'area antistante la sede dell'**Autorità Portuale** di Ravenna per due percorsi ai quali iscriversi preventivamente online (maratonadiravenna.com) entro il 22 Settembre : 5 km oppure 10 Km che si snoderanno nell'area circostante, in particolare tra la Darsena di Città e il Parco Teodorico, due luoghi bellissimi che richiamano normalmente runner e camminatori/camminatrici. Oppure, sarà possibile effettuare l'iscrizione anche nel villaggio allestito in **Autorità Portuale** nei giorni di sabato 23 dalle ore 9.30 alle 18.00 e il giorno dell'evento dalle ore 7.15 alle 9.00. "Siamo felici di organizzare anche quest'anno una manifestazione con un significato così forte e importante come la lotta alla violenza sulle donne - dice Stefano Righini, presidente di Ravenna Runners Club - e per questo ci aspettiamo una partecipazione molto numerosa da parte della città che nelle scorse edizioni non è di certo mancata. La collaborazione con Linea Rosa e con tutta la sua rete associativa è alla terza edizione, ma sono sicuro che sarà duratura nel tempo perché le discriminazioni, la lotta alla violenza e i diritti sono temi per i quali vale la pena battersi sempre. Infine, ringrazio anche il Prefetto e l'Amministrazione Comunale che hanno colto immediatamente l'importanza di questa iniziativa e, come sempre, ci hanno sostenuti e a questi si aggiungono l'**autorità portuale**, che ci ospita per la logistica di partenza e arrivo e tutti i volontari di tutte le associazioni che si sono rese disponibili per la perfetta riuscita dell'evento". "Questa edizione rafforza l'appoggio dei testimonial



Un appuntamento che richiamerà sportivi, camminatori e tutti i cittadini desiderosi di lanciare un grande messaggio. La terza edizione di è stata presentata questa mattina, in Prefettura Domenica 24 Settembre l'area della Darsena di Città si animerà con PINK RANNING, un evento di sport e aggregazione, che si trasformerà nell'occasione per lanciare un messaggio forte nella lotta alla violenza sulle donne. Una manifestazione aperta a tutte e tutti, anche a chi sceglierà di esserci per dare un contributo concreto in un periodo nel quale i femminicidi e le violenze, fisiche e psichiche, sulle donne sono purtroppo all'ordine del giorno e raccontate quotidianamente dai mass media nazionali e internazionali. Una corsa o camminata per tutti, dai più allenati ai meno allenati che la renderanno una semplice mattinata in compagnia, pur mantenendo vivo l'importante significato. Dopo il grande successo delle scorse edizioni, sport e diritti si uniscono nuovamente a Ravenna grazie all'organizzazione di Ravenna Runners Club, associazione nota per l'organizzazione della Craft Maratona di Ravenna Città d'Arte, e la fondamentale collaborazione di Linea Rosa, il centro antiviolenza nato il 2 dicembre 1991 dalla volontà di un gruppo di volontarie determinate a combattere la violenza contro le donne Linea Rosa è oggi il Centro Antiviolenza di riferimento a Ravenna e nel territorio romagnolo, con due sedi distaccate a Russi e Cervia. La partenza è prevista alle ore 9.30 dall'area antistante la sede dell'**Autorità Portuale** di Ravenna per due percorsi ai quali iscriversi preventivamente online (maratonadiravenna.com) entro il 22 Settembre : 5 km oppure 10 Km che si snoderanno nell'area circostante, in particolare tra la Darsena di Città e il Parco

che già lo scorso anno avevano promosso l'evento attraverso la propria immagine con il coinvolgimento dell'illusionista Antonio Casanova che è il volto dell'edizione 2023 per invitare la popolazione a partecipare all'evento e dire un no deciso alla violenza contro le donne e i minori - dice Alessandra Bagnara, presidente di Linea Rosa -. Le forme di violenza esercitate sulle donne sono multiple e di varia natura e sono consolidate nel tempo a conferma della struttura della violenza maschile sulle donne. Le statistiche relative all'indicatore sulla relazione della donna con il maltrattante non lasciano dubbi: l'autore della violenza è quasi sempre il partner oppure l'ex partner. È in quest'ottica che il centro antiviolenza collabora attivamente con Ravenna Runners Club alla realizzazione della Pink RAnning nella convinzione che ogni momento di condivisione sul tema possa gettare le basi per un fattivo cambiamento. Con i fondi raccolti dalla scorsa edizione della Pink RAnning è stato possibile finanziare molte attività a favore dei giovani e delle giovani ospiti delle nostre case rifugio, con l'obiettivo di farli sentire importanti grazie a piccoli gesti e pensieri delle nostre volontarie del Gruppo Minori che li/le sostengono e supportano quotidianamente. Ci tengo a ringraziare tutt* i partecipanti a questa terza edizione della Pink, gli sponsor, i collaboratori, le Istituzioni locali ma soprattutto le operatrici, volontarie e socie che ogni giorno si pongono a fianco delle centinaia di donne che si rivolgono a Linea Rosa per sostenerle nel percorso di uscita dalla violenza". Alla Conferenza Stampa di presentazione di Pink RAnning hanno partecipato il Prefetto di Ravenna, Castrese de Rosa, l'Assessora alle Politiche e cultura di genere del Comune di Ravenna, Federica Moschini e il Comandante della Polizia Locale, Andrea Giacomini. Nel corso dell'appuntamento, anche un ringraziamento a tutti coloro che hanno sostenuto sin dall'inizio la Pink RAnning, dal Comune di Ravenna alla Regione Emilia-Romagna, dall'**Autorità di sistema Portuale** di Ravenna fino ai main sponsor Destauto e De Stefani Spa, La Cassa di Ravenna S.p.A., Consar, Famila, Centro Commerciale ESP, Sabbioni, Respecta e ancora Axon, Assicura, Banca Generali Private, Solfotecnica, La BCC Ravennate Forlivese e Imolese, Innova, Lions Ravenna Padusa. Da non dimenticare i media partner Radio Bruno e Publimedia, oltre ai partner Singita, Soul Club, Mosaico Hotels, GBM Impianti per lavanderie, Idrogas, Iconika e Cooperativa Spiagge Ravenna. Un ringraziamento, infine, a collaboratori e volontari, dalla Podistica Alfonsine alla Fiab e ancora AdvS, Avis Ravenna e Proloco di Punta Marina.

A Ravenna torna la Pink Ranning per correre in sintonia del messaggio "no alla violenza sulle donne"

Domenica 24 settembre l'area della Darsena di Città a Ravenna si animerà con PINK RANNING, un evento di sport e aggregazione, che si trasformerà nell'occasione per lanciare un messaggio forte nella lotta alla violenza sulle donne. Una manifestazione aperta a tutte e tutti, anche a chi sceglierà di esserci per dare un contributo concreto in un periodo nel quale i femminicidi e le violenze, fisiche e psichiche, sulle donne sono purtroppo all'ordine del giorno e raccontate quotidianamente dai mass media nazionali e internazionali. Una corsa o camminata per tutti, dai più allenati ai meno allenati che la renderanno una semplice mattinata in compagnia, pur mantenendo vivo l'importante significato. Dopo il successo delle scorse edizioni, sport e diritti si uniscono nuovamente a Ravenna grazie all'organizzazione di Ravenna Runners Club, associazione nota per l'organizzazione della Craft Maratona di Ravenna Città d'Arte, e la fondamentale collaborazione di Linea Rosa, il centro antiviolenza nato il 2 dicembre 1991 dalla volontà di un gruppo di volontarie determinate a combattere la violenza contro le donne. Linea Rosa è oggi il Centro Antiviolenza di riferimento a Ravenna e nel territorio romagnolo, con due sedi distaccate a Russi e Cervia. La partenza è prevista alle ore 9.30 dall'area antistante la sede dell'**Autorità Portuale** di Ravenna per due percorsi ai quali iscriversi preventivamente online (maratonadiravenna.com) entro il 22 Settembre: 5 km oppure 10 Km che si snoderanno nell'area circostante, in particolare tra la Darsena di Città e il Parco Teodorico, due luoghi bellissimi che richiamano normalmente runner e camminatori/camminatrici. Oppure, sarà possibile effettuare l'iscrizione anche nel villaggio allestito in **Autorità Portuale** nei giorni di sabato 23 dalle ore 9.30 alle 18.00 e il giorno dell'evento dalle ore 7.15 alle 9.00. pink ranning "Siamo felici di organizzare anche quest'anno una manifestazione con un significato così forte e importante come la lotta alla violenza sulle donne - dice Stefano Righini, presidente di Ravenna Runners Club - e per questo ci aspettiamo una partecipazione molto numerosa da parte della città che nelle scorse edizioni non è di certo mancata. La collaborazione con Linea Rosa e con tutta la sua rete associativa è alla terza edizione, ma sono sicuro che sarà duratura nel tempo perché le discriminazioni, la lotta alla violenza e i diritti sono temi per i quali vale la pena battersi sempre. Infine, ringrazio anche il Prefetto e l'Amministrazione Comunale che hanno colto immediatamente l'importanza di questa iniziativa e, come sempre, ci hanno sostenuti e a questi si aggiungono l'**autorità portuale**, che ci ospita per la logistica di partenza e arrivo e tutti i volontari di tutte le associazioni che si sono rese disponibili per la perfetta riuscita dell'evento". "Questa edizione rafforza l'appoggio dei testimonial che già lo scorso anno avevano promosso l'evento attraverso la propria immagine con il coinvolgimento dell'illusionista Antonio Casanova che è il volto dell'edizione 2023



Domenica 24 settembre l'area della Darsena di Città a Ravenna si animerà con PINK RANNING, un evento di sport e aggregazione, che si trasformerà nell'occasione per lanciare un messaggio forte nella lotta alla violenza sulle donne. Una manifestazione aperta a tutte e tutti, anche a chi sceglierà di esserci per dare un contributo concreto in un periodo nel quale i femminicidi e le violenze, fisiche e psichiche, sulle donne sono purtroppo all'ordine del giorno e raccontate quotidianamente dai mass media nazionali e internazionali. Una corsa o camminata per tutti, dai più allenati ai meno allenati che la renderanno una semplice mattinata in compagnia, pur mantenendo vivo l'importante significato. Dopo il successo delle scorse edizioni, sport e diritti si uniscono nuovamente a Ravenna grazie all'organizzazione di Ravenna Runners Club, associazione nota per l'organizzazione della Craft Maratona di Ravenna Città d'Arte, e la fondamentale collaborazione di Linea Rosa, il centro antiviolenza nato il 2 dicembre 1991 dalla volontà di un gruppo di volontarie determinate a combattere la violenza contro le donne. Linea Rosa è oggi il Centro Antiviolenza di riferimento a Ravenna e nel territorio romagnolo, con due sedi distaccate a Russi e Cervia. La partenza è prevista alle ore 9.30 dall'area antistante la sede dell'Autorità Portuale di Ravenna per due percorsi ai quali iscriversi preventivamente online (maratonadiravenna.com) entro il 22 Settembre: 5 km oppure 10 Km che si snoderanno nell'area circostante, in particolare tra la Darsena di Città e il Parco Teodorico, due luoghi bellissimi che richiamano normalmente runner e camminatori/camminatrici. Oppure, sarà possibile effettuare l'iscrizione anche nel villaggio allestito in **Autorità Portuale** nei giorni di sabato 23 dalle ore 9.30 alle 18.00 e il giorno dell'evento dalle ore 7.15 alle 9.00. pink ranning "Siamo felici di organizzare anche quest'anno una manifestazione con un significato così forte e importante come la lotta alla violenza sulle donne - dice Stefano Righini, presidente di Ravenna Runners Club - e per questo ci aspettiamo una partecipazione molto numerosa da parte della città che nelle scorse edizioni non è di certo mancata. La collaborazione con Linea Rosa e con tutta la sua rete associativa è alla terza edizione, ma sono sicuro che sarà duratura nel tempo perché le discriminazioni, la lotta alla violenza e i diritti sono temi per i quali vale la pena battersi sempre. Infine, ringrazio anche il Prefetto e l'Amministrazione Comunale che hanno colto immediatamente l'importanza di questa iniziativa e, come sempre, ci hanno sostenuti e a questi si aggiungono l'**autorità portuale**, che ci ospita per la logistica di partenza e arrivo e tutti i volontari di tutte le associazioni che si sono rese disponibili per la perfetta riuscita dell'evento". "Questa edizione rafforza l'appoggio dei testimonial che già lo scorso anno avevano promosso l'evento attraverso la propria immagine con il coinvolgimento dell'illusionista Antonio Casanova che è il volto dell'edizione 2023

per invitare la popolazione a partecipare all'evento e dire un no deciso alla violenza contro le donne e i minori - dice Alessandra Bagnara, presidente di Linea Rosa -. Le forme di violenza esercitate sulle donne sono multiple e di varia natura e sono consolidate nel tempo a conferma della struttura della violenza maschile sulle donne. Pink RAnning 2022 Le statistiche relative all'indicatore sulla relazione della donna con il maltrattante non lasciano dubbi: l'autore della violenza è quasi sempre il partner oppure l'ex partner. È in quest'ottica che il centro antiviolenza collabora attivamente con Ravenna Runners Club alla realizzazione della Pink RAnning nella convinzione che ogni momento di condivisione sul tema possa gettare le basi per un fattivo cambiamento. Con i fondi raccolti dalla scorsa edizione della Pink RAnning è stato possibile finanziare molte attività a favore dei giovani e delle giovani ospiti delle nostre case rifugio, con l'obiettivo di farli sentire importanti grazie a piccoli gesti e pensieri delle nostre volontarie del Gruppo Minori che li/le sostengono e supportano quotidianamente. Ci tengo a ringraziare tutt* i partecipanti a questa terza edizione della Pink, gli sponsor, i collaboratori, le Istituzioni locali ma soprattutto le operatrici, volontarie e socie che ogni giorno si pongono a fianco delle centinaia di donne che si rivolgono a Linea Rosa per sostenerle nel percorso di uscita dalla violenza". Alla Conferenza Stampa di presentazione di Pink RAnning hanno partecipato il Prefetto di Ravenna, Castrese De Rosa, l'Assessora alle Politiche e cultura di genere del Comune di Ravenna, Federica Moschini e il Comandante della Polizia Locale, Andrea Giacomini. Nel corso dell'appuntamento, anche un ringraziamento a tutti coloro che hanno sostenuto sin dall'inizio la Pink RAnning, dal Comune di Ravenna alla Regione Emilia-Romagna, dall'**Autorità di sistema Portuale** di Ravenna fino ai main sponsor Destauto e De Stefani Spa, La Cassa di Ravenna S.p.A., Consar, Famila, Centro Commerciale ESP, Sabbioni, Respecta e ancora Axon, Assicura, Banca Generali Private, Solfotecnica, La BCC Ravennate Forlivese e Imolese, Innova, Lions Ravenna Padusa. Da non dimenticare i media partner Radio Bruno e Publimedia, oltre ai partner Singita, Soul Club, Mosaico Hotels, GBM Impianti per lavanderie, Idrogas, Iconika e Cooperativa Spiagge Ravenna. Un ringraziamento, infine, a collaboratori e volontari, dalla Podistica Alfonsine alla Fiab e ancora AdvS, Avis Ravenna e Proloco di Punta Marina.

Pink Ranning, torna l'evento che dice no alla violenza sulle donne

Domenica 24 Settembre l'area della Darsena di Città si animerà con PINK RANNING , un evento di sport e aggregazione, che si trasformerà nell'occasione per lanciare un messaggio forte nella lotta alla violenza sulle donne. Una manifestazione aperta a tutte e tutti, anche a chi sceglierà di esserci per dare un contributo concreto in un periodo nel quale i femminicidi e le violenze, fisiche e psichiche, sulle donne sono purtroppo all'ordine del giorno e raccontate quotidianamente dai mass media nazionali e internazionali. Una corsa o camminata per tutti , dai più allenati ai meno allenati che la renderanno una semplice mattinata in compagnia, pur mantenendo vivo l'importante significato. Dopo il grande successo delle scorse edizioni, sport e diritti si uniscono nuovamente a Ravenna grazie all'organizzazione di Ravenna Runners Club , associazione nota per l'organizzazione della Craft Maratona di Ravenna Città d'Arte, e la fondamentale collaborazione di Linea Rosa , il centro antiviolenza nato il 2 dicembre 1991 dalla volontà di un gruppo di volontarie determinate a combattere la violenza contro le donne Linea Rosa è oggi il Centro Antiviolenza di riferimento a Ravenna e nel territorio romagnolo, con due sedi distaccate a Russi e Cervia. La partenza è prevista alle ore 9.30 dall'area antistante la sede dell'**Autorità Portuale** di Ravenna per due percorsi ai quali iscriversi preventivamente online) entro il 22 Settembre 5 km oppure 10 Km che si snoderanno nell'area circostante, in particolare tra la Darsena di Città e il Parco Teodorico, due luoghi bellissimi che richiamano normalmente runner e camminatori/camminatrici. Oppure, sarà possibile effettuare l'iscrizione anche nel villaggio allestito in **Autorità Portuale** nei giorni di sabato 23 dalle ore 9.30 alle 18.00 e il giorno dell'evento dalle ore 7.15 alle 9.00. "Siamo felici di organizzare anche quest'anno una manifestazione con un significato così forte e importante come la lotta alla violenza sulle donne - dice Stefano Righini, presidente di Ravenna Runners Club - e per questo ci aspettiamo una partecipazione molto numerosa da parte della città che nelle scorse edizioni non è di certo mancata. La collaborazione con Linea Rosa e con tutta la sua rete associativa è alla terza edizione, ma sono sicuro che sarà duratura nel tempo perché le discriminazioni, la lotta alla violenza e i diritti sono temi per i quali vale la pena battersi sempre. Infine, ringrazio anche il Prefetto e l'Amministrazione Comunale che hanno colto immediatamente l'importanza di questa iniziativa e, come sempre, ci hanno sostenuti e a questi si aggiungono l'**autorità portuale**, che ci ospita per la logistica di partenza e arrivo e tutti i volontari di tutte le associazioni che si sono rese disponibili per la perfetta riuscita dell'evento". "Questa edizione rafforza l'appoggio dei testimonial che già lo scorso anno avevano promosso l'evento attraverso la propria immagine con il coinvolgimento dell'illusionista Antonio Casanova che è il volto dell'edizione 2023 per invitare la popolazione a partecipare



Domenica 24 Settembre l'area della Darsena di Città si animerà con PINK RANNING , un evento di sport e aggregazione, che si trasformerà nell'occasione per lanciare un messaggio forte nella lotta alla violenza sulle donne. Una manifestazione aperta a tutte e tutti, anche a chi sceglierà di esserci per dare un contributo concreto in un periodo nel quale i femminicidi e le violenze, fisiche e psichiche, sulle donne sono purtroppo all'ordine del giorno e raccontate quotidianamente dai mass media nazionali e internazionali. Una corsa o camminata per tutti , dai più allenati ai meno allenati che la renderanno una semplice mattinata in compagnia, pur mantenendo vivo l'importante significato. Dopo il grande successo delle scorse edizioni, sport e diritti si uniscono nuovamente a Ravenna grazie all'organizzazione di Ravenna Runners Club , associazione nota per l'organizzazione della Craft Maratona di Ravenna Città d'Arte, e la fondamentale collaborazione di Linea Rosa , il centro antiviolenza nato il 2 dicembre 1991 dalla volontà di un gruppo di volontarie determinate a combattere la violenza contro le donne Linea Rosa è oggi il Centro Antiviolenza di riferimento a Ravenna e nel territorio romagnolo, con due sedi distaccate a Russi e Cervia. La partenza è prevista alle ore 9.30 dall'area antistante la sede dell'Autorità Portuale di Ravenna per due percorsi ai quali iscriversi preventivamente online) entro il 22 Settembre 5 km oppure 10 Km che si snoderanno nell'area circostante, in particolare tra la Darsena di Città e il Parco Teodorico, due luoghi bellissimi che richiamano normalmente runner e camminatori/camminatrici. Oppure, sarà possibile effettuare l'iscrizione anche nel villaggio allestito in Autorità Portuale nei giorni di sabato 23 dalle ore 9.30 alle 18.00 e il giorno dell'evento dalle ore 7.15 alle 9.00. "Siamo felici di organizzare

all'evento e dire un no deciso alla violenza contro le donne e i minori - dice Alessandra Bagnara, presidente di Linea Rosa -. Le forme di violenza esercitate sulle donne sono multiple e di varia natura e sono consolidate nel tempo a conferma della struttura della violenza maschile sulle donne. Le statistiche relative all'indicatore sulla relazione della donna con il maltrattante non lasciano dubbi: l'autore della violenza è quasi sempre il partner oppure l'ex partner. È in quest'ottica che il centro antiviolenza collabora attivamente con Ravenna Runners Club alla realizzazione della Pink RAnning nella convinzione che ogni momento di condivisione sul tema possa gettare le basi per un fattivo cambiamento. Con i fondi raccolti dalla scorsa edizione della Pink RAnning è stato possibile finanziare molte attività a favore dei giovani e delle giovani ospiti delle nostre case rifugio, con l'obiettivo di farli sentire importanti grazie a piccoli gesti e pensieri delle nostre volontarie del Gruppo Minori che li/le sostengono e supportano quotidianamente. Ci tengo a ringraziare tutt* i partecipanti a questa terza edizione della Pink, gli sponsor, i collaboratori, le Istituzioni locali ma soprattutto le operatrici, volontarie e socie che ogni giorno si pongono a fianco delle centinaia di donne che si rivolgono a Linea Rosa per sostenerle nel percorso di uscita dalla violenza". Alla Conferenza Stampa di presentazione di Pink RAnning hanno partecipato il Prefetto di Ravenna, Castrese de Rosa , l'Assessora alle Politiche e cultura di genere del Comune di Ravenna, Federica Moschini e il Comandante della Polizia Locale, Andrea Giacomini. Nel corso dell'appuntamento, anche un ringraziamento a tutti coloro che hanno sostenuto sin dall'inizio la Pink RAnning, dal Comune di Ravenna alla Regione Emilia-Romagna dall'**Autorità di sistema Portuale** di Ravenna fino ai main sponsor Destauto e De Stefani Spa, La Cassa di Ravenna S.p.A., Consar, Famila, Centro Commerciale ESP, Sabbioni, Respecta e ancora Axon, Assicura, Banca Generali Private, Solfotecnica, La BCC Ravennate Forlivese e Imolese, Innova, Lions Ravenna Padusa . Da non dimenticare i media partner Radio Bruno e Publimedia , oltre ai partner Singita, Soul Club, Mosaico Hotels, GBM Impianti per lavanderie, Idrogas, Iconika e Cooperativa Spiagge Ravenna. Un ringraziamento, infine, a collaboratori e volontari, dalla Podistica Alfonsine alla Fiab e ancora Advs, Avis Ravenna e Proloco di Punta Marina.

Il Nautilus

Livorno

Progetto di riqualificazione del waterfront e della Stazione Marittima del porto di Piombino

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Luciano Guerrieri**, presenterà il progetto di riqualificazione del waterfront e della Stazione Marittima del porto di Piombino. Oltre al n.1 dell'AdSP, parteciperanno all'iniziativa il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani; il Sindaco del Comune di Piombino, Francesco Ferrari; il comandante del porto di Piombino, Alberto Poletti. Illustreranno il progetto la dirigente tecnica dell'AdSP, Sandra Muccetti e il progettista Andrea Mannocci (di AndStudioArchitects), mentre le conclusioni saranno affidate al segretario generale dell'Ente portuale, Matteo Paroli.



Carenze di sicurezza all'Elba

LIVORNO - Nell'ambito dell'operazione estiva "Mare Sicuro", il Nucleo Operativo di Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Portoferraio, unitamente alla Guardia di Finanza, hanno effettuato mirati controlli presso una struttura balneare del litorale di competenza del Comune di Campo nell'Elba, nel corso dei quali sono state accertate diverse violazioni inerenti l'esercizio commerciale dell'attività di stabilimento balneare e il rispetto delle disposizioni stabilite dall'Ordinanza di sicurezza balneare. In particolare, i militari della Compagnia della Guardia di Finanza di Portoferraio hanno provveduto ad eseguire un controllo in materia di lavoro in nero e corretta emissione di documentazione fiscale, dedicandosi all'esame dei documenti in possesso dell'esercente, al fine di valutare e riscontrare il corretto assolvimento degli oneri tributari in capo allo stesso. Al contempo, i militari della Guardia Costiera hanno accertato che, diversamente da quanto stabilito dalla Legge della Regione Toscana di disciplina del sistema turistico regionale e dal Regolamento del Comune di Campo nell'Elba sulla gestione del demanio marittimo, la società che esercitava l'attività di stabilimento balneare non aveva presentato la Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA), risultando sprovvista anche di alcune attrezzature per la balneazione, nonché di dotazioni di sicurezza e di primo soccorso per i bagnanti. Al gestore, in possesso della sola comunicazione di attività di noleggio di attrezzature balneari, segnalato alla competente civica Amministrazione per gli eventuali provvedimenti di competenza correlati allo svolgimento dell'attività commerciale, sono state contestate violazioni che prevedono la sanzione amministrativa con importi fino a 6.000 Euro per non aver presentato la SCIA ai fini dell'apertura dello stabilimento balneare, nonché sanzioni amministrative con importi fino a 3.000 Euro per la mancanza di dotazioni nella postazione di salvataggio e nel locale di primo soccorso.



LIVORNO - Nell'ambito dell'operazione estiva "Mare Sicuro", il Nucleo Operativo di Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Portoferraio, unitamente alla Guardia di Finanza, hanno effettuato mirati controlli presso una struttura balneare del litorale di competenza del Comune di Campo nell'Elba, nel corso dei quali sono state accertate diverse violazioni inerenti l'esercizio commerciale dell'attività di stabilimento balneare e il rispetto delle disposizioni stabilite dall'Ordinanza di sicurezza balneare. In particolare, i militari della Compagnia della Guardia di Finanza di Portoferraio hanno provveduto ad eseguire un controllo in materia di lavoro in nero e corretta emissione di documentazione fiscale, dedicandosi all'esame dei documenti in possesso dell'esercente, al fine di valutare e riscontrare il corretto assolvimento degli oneri tributari in capo allo stesso. Al contempo, i militari della Guardia Costiera hanno accertato che, diversamente da quanto stabilito dalla Legge della Regione Toscana di disciplina del sistema turistico regionale e dal Regolamento del Comune di Campo nell'Elba sulla gestione del demanio marittimo, la società che esercitava l'attività di stabilimento balneare non aveva presentato la Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA), risultando sprovvista anche di alcune attrezzature per la balneazione, nonché di dotazioni di sicurezza e di primo soccorso per i bagnanti. Al gestore, in possesso della sola comunicazione di attività di noleggio di attrezzature balneari, segnalato alla competente civica Amministrazione per gli eventuali provvedimenti di competenza correlati allo svolgimento dell'attività commerciale, sono state contestate violazioni che prevedono la sanzione amministrativa con importi fino a 6.000 Euro per non aver presentato la SCIA ai fini dell'apertura dello stabilimento balneare, nonché sanzioni amministrative con importi fino a 3.000 Euro per la mancanza di dotazioni nella postazione di salvataggio e nel locale di primo soccorso.

Approvato il regolamento del porto a Marina di Campo

Collaborazione tra Capitaneria, Comune e Authority

Al termine di una intensa attività di collaborazione istituzionale tra la Capitaneria di porto di Portoferraio, l'**Autorità Portuale** Regionale della Toscana e il Comune di Campo nell'Elba, è stato approvato il Regolamento del porto di Marina di Campo. Il provvedimento (ordinanza n. 76 datata 15 settembre 2023 del Capo del Circondario Marittimo di Portoferraio), è stato emanato a seguito dell'adozione da parte dell'**Autorità Portuale** Regionale della "Nuova disciplina regolamentare transitoria e di salvaguardia dell'ambito portuale di Marina di Campo", elaborata congiuntamente al Comune di Campo nell'Elba, con il supporto del personale della Delegazione di Spiaggia di Marina di Campo. Con il Regolamento sono state disciplinate le attività che si svolgono a terra e a mare nell'ambito portuale di Marina di Campo, tra cui la navigazione, gli ancoraggi e gli ormeggi delle unità navali, con l'individuazione delle acque della rada, del canale di accesso e portuali, nonché con l'indicazione delle modalità di transito e delle manovre di ormeggio e disormeggio nelle acque portuali presso gli specchi acquei e le banchine, la cui destinazione d'uso è stata modificata dall'**Autorità Portuale** Regionale per un loro più proficuo utilizzo. Sono state dettate, inoltre, disposizioni riguardanti l'accesso, la circolazione veicolare e pedonale e la sosta in porto a seguito dell'individuazione delle aree operative e delle strade aperte all'uso pubblico.



Crociere e maxi yacht, la nautica di lusso vola nelle Marche. Il balzo è super: +20%

Mercoledì 20 Settembre 2023, 02:45 4 Minuti di Lettura ANCONA - Messaggio per chi pensa che il varo di un maxi-yacht, come capita di vederne nell'area dei cantieri navali di Ancona, sia una cerimonia per nababbi che poco interessa la gente comune. Guardate i numeri e ricredetevi: il comparto della nautica di lusso nelle Marche conta circa 200 siti produttivi (soprattutto nelle province di Pesaro Urbino e Ancona, intorno ai poli cantieristici) e un numero di addetti pari a 3.309 unità, l'11,3% del totale nazionale. Il fatturato del settore, che nel 2022 ha superato il miliardo di euro, è trainato principalmente dall'export che rappresenta oltre il 90% delle vendite. Dati che emergono dalla prima parte dello studio macro economico svolto dall'Università politecnica delle Marche sull'importanza e l'andamento dell'industria nautica nelle Marche.

Lo studio, esposto dal professor Donato Iacobucci, è stato presentato nei giorni scorsi in Costa Azzurra, in occasione del Cannes Yachting Festival nel corso di una conferenza organizzata dall'Associazione Marche Yachting and Cruising per la stampa di settore, nazionale ed internazionale. Le eccellenze Il docente della Facoltà di Economia Giorgio Fuà di Ancona ha descritto un'industria nautica marchigiana fatta di eccellenze non solo nei cantieri navali, ma anche nei designer, interior contractors e fornitori conosciuti e stimati in tutto il mondo. Il distretto si sviluppa intorno a un cluster, un "grappolo" che raggruppa 25 aziende, eccellenze del territorio che, con la loro attività, hanno fatto delle Marche uno dei principali distretti di riferimento per gli yacht di lusso e le navi da crociera di lusso. Imprese che da sole incidono per quasi un terzo sulla produzione regionale. Non a caso all'evento tenuto la scorsa settimana in Costa Azzurra la Regione Marche era presente, per un approccio di **sistema**, insieme alle aziende del settore. Le dinamiche del cluster «La ricerca macro-economica dell'Università Politecnica delle Marche, che durerà fino ad inizio 2024, aiuta l'Associazione a capire meglio le dinamiche di sviluppo del cluster e a darci ancora più consapevolezza di insieme - ha detto il presidente del cluster, Ingegnere Maurizio Minossi -. Come Amyc lavoriamo da due anni su formazione, supporto alla innovazione e rapporto con le istituzioni; a novembre, sempre di concerto con la Regione Marche e l'**Autorità Portuale** del Medio Adriatico Centrale, parleremo anche di come richiamare gli yacht prodotti, sia per riparazioni manutenzioni che per turismo di alto livello». Le crociere Lo studio condotto da Univpm ed esposto alla stampa dal professor Iacobucci, oltre ad aggiornare sullo stato attuale del comparto della nautica di lusso nelle Marche, propone delle proiezioni. Per il 2023 la ricerca prevede una crescita del fatturato stimata tra il 15% e il 20%: quello delle navi da crociera di lusso, secondo l'analisi di Univpm, è il segmento che registrerà la crescita più elevata secondo la ricerca macro-economica. «La produzione nautica e da crociera - sottolinea l'indagine



Mercoledì 20 Settembre 2023, 02:45 4 Minuti di Lettura ANCONA - Messaggio per chi pensa che il varo di un maxi-yacht, come capita di vederne nell'area dei cantieri navali di Ancona, sia una cerimonia per nababbi che poco interessa la gente comune. Guardate i numeri e ricredetevi: il comparto della nautica di lusso nelle Marche conta circa 200 siti produttivi (soprattutto nelle province di Pesaro Urbino e Ancona, intorno ai poli cantieristici) e un numero di addetti pari a 3.309 unità, l'11,3% del totale nazionale. Il fatturato del settore, che nel 2022 ha superato il miliardo di euro, è trainato principalmente dall'export che rappresenta oltre il 90% delle vendite. Dati che emergono dalla prima parte dello studio macro economico svolto dall'Università politecnica delle Marche sull'importanza e l'andamento dell'industria nautica nelle Marche. Lo studio, esposto dal professor Donato Iacobucci, è stato presentato nei giorni scorsi in Costa Azzurra, in occasione del Cannes Yachting Festival nel corso di una conferenza organizzata dall'Associazione Marche Yachting and Cruising per la stampa di settore, nazionale ed internazionale. Le eccellenze Il docente della Facoltà di Economia Giorgio Fuà di Ancona ha descritto un'industria nautica marchigiana fatta di eccellenze non solo nei cantieri navali, ma anche nei designer, interior contractors e fornitori conosciuti e stimati in tutto il mondo. Il distretto si sviluppa intorno a un cluster, un "grappolo" che raggruppa 25 aziende, eccellenze del territorio che, con la loro attività, hanno fatto delle Marche uno dei principali distretti di riferimento per gli yacht di lusso e le navi da crociera di lusso. Imprese che da sole incidono per quasi un terzo sulla produzione regionale. Non a caso all'evento tenuto la scorsa settimana in Costa Azzurra la Regione Marche era presente, per un approccio di sistema, insieme alle aziende del settore. Le dinamiche del cluster «La ricerca macro-economica dell'Università Politecnica delle Marche, che durerà fino ad inizio 2024, aiuta

- si caratterizza per la rilevanza di prodotti e servizi acquistati da fornitori specializzati e circa l'80% delle attività è affidato alle filiere dei terzisti presenti nel territorio. Il 74% delle vendite effettuate da fornitori specializzati sono indirizzate alle aziende operanti nel settore della nautica da diporto e delle crociere. Inoltre, i fornitori specializzati operano non solo sul mercato locale ma anche a livello nazionale e internazionale, fungendo da ponte per lo scambio di conoscenze e competenze tra la regione e il mercato globale». A breve la Regione Marche istituirà un tavolo di confronto tra pubblico e privato per condividere progetti ed obiettivi e per sviluppare il territorio e le politiche comuni. «Il comparto muove qualcosa come un miliardo di euro solo nella nostra Regione - spiega l'assessore regionale allo Sviluppo economico Marco Maria Antonini -, creando occupazione e coinvolgendo numerose filiere produttive perciò stiamo studiando soluzioni per sostenere questo importante settore». C'è già uno strumento finanziario a disposizione del comparto: è il primo bando regionale, emanato sulla nuova programmazione del Por Fesr 2021-2027, da 45 milioni su ricerca e sviluppo al quale possono accedere anche le grandi imprese. Doppia transizione E presto uscirà anche un bando da 28 milioni di euro con cui verranno supportati progetti di innovazione e di diversificazione di prodotto o di servizio che prevedano soluzioni innovative basate sulla twin transition, simbiosi tra la transizione tecnologico-digitale e quella ambientale. L'impegno della Regione, ha spiegato l'assessore, è diretto sul fronte della logistica e delle infrastrutture: «Abbiamo aperto un dialogo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e con le imprese della nautica per comprenderne le necessità e per condividere strategie utili allo sviluppo ulteriore di questo comparto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Gazzetta Marittima

Napoli

Le congratulazioni a Gratteri

Andrea Agostinelli **NAPOLI** - «Mi congratulo con il procuratore Nicola Gratteri che, grazie alla sua competenza, capacità e autorevolezza, acquisita sul campo, è stato votato a maggioranza dal Consiglio Superiore della Magistratura per guidare la procura della Repubblica di **Napoli** - ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli. Grazie alle sue straordinarie capacità investigative - ha aggiunto l'ammiraglio/presidente Agostinelli - è riuscito a segnare importanti traguardi nell'azione di contrasto alla 'ndrangheta. Sono certo che continuerà, con lo stesso vigore ed impegno, ad imporre la presenza dello Stato sul territorio, affinché i cittadini possano vedere nelle Istituzioni il fondamento del vivere quotidiano».



Agenparl

Bari

IL COMUNE COMUNICA - il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici all'adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione della base navale della guardia costiera e il porto turistico a Bari

(AGENPARL) - mar 19 settembre 2023 IL VIA LIBERA DAL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI ALL'ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE PER REALIZZAZIONE DELLA BASE NAVALE DELLA GUARDIA COSTIERA E IL PORTO TURISTICO A BARI NEL MOLO SAN CATALDO Nella giornata odierna si è svolta presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici l'adunanza per il parere sui lavori di potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto e di realizzazione di nuove banchine in ampliamento del Molo San Cataldo del porto di Bari. Il progetto nasce nell'alveo di un accordo che vede una sinergia istituzionale di assoluto valore, in quanto Comune di Bari, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Guardia Costiera e Regione Puglia hanno condiviso un virtuoso percorso di "buona burocrazia" finalizzato a dare alla Città di Bari un porto destinato al diporto nautico, comprese le navi da diporto di grandi dimensioni ed al contempo la realizzazione della prima base navale della Guardia Costiera italiana. L'opera cofinanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per 36 milioni di euro, consentirà alla Guardia Costiera di assolvere al meglio i propri compiti istituzionali in un'area strategica per i rapporti con i Paesi transfrontalieri e per la tutela del basso Adriatico, di particolare valenza ambientale e più in generale contribuire alla sicurezza della navigazione. Entro il mese di gennaio 2024 sarà pubblicata la gara per la realizzazione dei lavori sulla base della formula dell'appalto integrato ad opera dell'ADSP e la conclusione dei lavori è prevista entro la fine del 2025. "Mi auguro che questo sia il passo in avanti che la città aspettava e che darà un nuovo impulso alle procedure per la realizzazione del porto turistico a Bari - ha dichiarato il sindaco Antonio Decaro -. In questi anni abbiamo provato a comporre un mosaico che rappresentasse una nuova immagine della città. Una città che finalmente può dirsi turistica non solo sulla carta ma con servizi e strutture che in qualche modo favoriscano sia l'arrivo dei turisti sia il lavoro dei tanti operatori del settore della ricettività. Il porto turistico nel molo San Cataldo, in corrispondenza del tratto di costa dove l'amministrazione ha avviato un importante progetto di riqualificazione del lungomare è certamente una parte importante di una strategia più ampia che in questi dieci anni ha già trovato delle risposte positive. Ancora in questi mesi appena trascorsi abbiamo ammirato all'orizzonte yacht e barche di grandi dimensioni che potevano vedere Bari solo di passaggio e solo da lontano perché impossibilitate ad avvicinarsi e tantomeno ad attraccare. Questo non succederà più tra qualche anno quando anche la nostra città avrà un nuovo ormeggio per queste imbarcazioni che potranno vedere Bari da vicino, attraccando nel porto turistico e potendo godere di qualche giorno sulla nostra terra ferma". "La polifunzionalità del porto è un obiettivo condiviso con l'amministrazione



Agenparl

Bari

comunale, la Regione e la Capitaneria di porto. Con un grande lavoro di squadra siamo riusciti a coniugare l'esigenza di dotare il porto di una e vera e propria base navale della Guardia costiera con l'aspirazione ad ospitare una marina per le imbarcazioni da diporto di stazza maggiore, ivi inclusi i mega yacht che oramai solcano con frequenza il nostro mare.- spiega Ugo Patroni Griffi, presidente dell'ADSP-. Una situazione di ottimizzazione delle risorse pubbliche e che prelude ad un virtuoso partenariato con i privati per la realizzazione e gestione della nuova darsena diportistica". "Questa vicenda è un esempio virtuoso di collaborazione inter-istituzionale che consentirà alla Guardia Costiera italiana di servire le coste ed il mare del Paese con un'infrastruttura logistica e delle unità navali all'avanguardia, in uno scenario mediterraneo sempre più complesso è bisognoso dell'apporto professionale ed efficace di tutti gli attori istituzionali coinvolti" - commenta il Comandante Generale della Guardia Costiera Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone. "Una bella giornata, poiché il via libera del consiglio superiore dei lavori pubblici consente di avviare immediatamente due importanti opere per il Porto di Bari del futuro. La sinergia istituzionale tra gli attori locali e nazionali consentirà di vivere un mare e un porto più sicuro, più bello e più attrattivo a livello nazionale e internazionale. La presenza e lo sviluppo della Guardia Costiera costituiscono per la Puglia una grande opportunità per un mare ed un territorio di salvaguardia, sicurezza della navigazione e dei cittadini, dell'accoglienza di chi è in difficoltà", commenta il presidente Michele Emiliano.

A San Cataldo la base della Guardia Costiera e il nuovo porto turistico: "L'anno prossimo i lavori, pronti nel 2025"

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere positivo ai lavori da 36 milioni di euro per potenziare le infrastrutture riguardanti la sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto e di realizzazione di nuove banchine in ampliamento del Molo San Cataldo del porto di Bari. L'opera cofinanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per 36 milioni di euro, consentirà alla Guardia Costiera di assolvere al meglio i propri compiti istituzionali in un'area strategica per i rapporti con i Paesi transfrontalieri e per la tutela del basso Adriatico, di particolare valenza ambientale e più in generale contribuire alla sicurezza della navigazione. Entro il mese di gennaio 2024 sarà pubblicata la gara per la realizzazione dei lavori sulla base della formula dell'appalto integrato ad opera dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Adriatico Meridionale (Adspmam), e la conclusione dei lavori è prevista entro la fine del 2025. "Mi auguro che questo sia il passo in avanti che la città aspettava e che darà un nuovo impulso alle procedure per la realizzazione del porto turistico a Bari - ha dichiarato il sindaco Antonio Decaro -. In questi anni abbiamo provato a comporre un mosaico che rappresentasse una nuova immagine della città. Una città che finalmente può dirsi turistica non solo sulla carta ma con servizi e strutture che in qualche modo favoriscano sia l'arrivo dei turisti sia il lavoro dei tanti operatori del settore della ricettività. Il porto turistico nel molo San Cataldo, in corrispondenza del tratto di costa dove l'amministrazione ha avviato un importante progetto di riqualificazione del lungomare è certamente una parte importante di una strategia più ampia che in questi dieci anni ha già trovato delle risposte positive. Ancora in questi mesi appena trascorsi abbiamo ammirato all'orizzonte yacht e barche di grandi dimensioni che potevano vedere Bari solo di passaggio e solo da lontano perché impossibilitate ad avvicinarsi e tantomeno ad attraccare. Questo non succederà più tra qualche anno quando anche la nostra città avrà un nuovo ormeggio per queste imbarcazioni che potranno vedere Bari da vicino, attraccando nel porto turistico e potendo godere di qualche giorno sulla nostra terra ferma". "La polifunzionalità del porto è un obiettivo condiviso con l'amministrazione comunale, la Regione e la Capitaneria di porto. Con un grande lavoro di squadra siamo riusciti a coniugare l'esigenza di dotare il porto di una e vera e propria base navale della Guardia costiera con l'aspirazione ad ospitare una marina per le imbarcazioni da diporto di stazza maggiore, ivi inclusi i mega yacht che oramai solcano con frequenza il nostro mare.- spiega Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Adspmam -. Una situazione di ottimizzazione delle risorse pubbliche e che prelude ad un virtuoso partenariato con i privati per la realizzazione e gestione della nuova darsena diportistica". "Questa vicenda è un esempio virtuoso di collaborazione inter-istituzionale che consentirà alla Guardia Costiera italiana di servire le coste



Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere positivo ai lavori da 36 milioni di euro per potenziare le infrastrutture riguardanti la sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto e di realizzazione di nuove banchine in ampliamento del Molo San Cataldo del porto di Bari. L'opera cofinanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per 36 milioni di euro, consentirà alla Guardia Costiera di assolvere al meglio i propri compiti istituzionali in un'area strategica per i rapporti con i Paesi transfrontalieri e per la tutela del basso Adriatico, di particolare valenza ambientale e più in generale contribuire alla sicurezza della navigazione. Entro il mese di gennaio 2024 sarà pubblicata la gara per la realizzazione dei lavori sulla base della formula dell'appalto integrato ad opera dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale (Adspmam), e la conclusione dei lavori è prevista entro la fine del 2025. "Mi auguro che questo sia il passo in avanti che la città aspettava e che darà un nuovo impulso alle procedure per la realizzazione del porto turistico a Bari - ha dichiarato il sindaco Antonio Decaro -. In questi anni abbiamo provato a comporre un mosaico che rappresentasse una nuova immagine della città. Una città che finalmente può dirsi turistica non solo sulla carta ma con servizi e strutture che in qualche modo favoriscano sia l'arrivo dei turisti sia il lavoro dei tanti operatori del settore della ricettività. Il porto turistico nel molo San Cataldo, in corrispondenza del tratto di costa dove l'amministrazione ha avviato un importante progetto di riqualificazione del lungomare è certamente una parte importante di una strategia più ampia che in questi dieci anni ha già trovato delle risposte positive. Ancora in questi mesi appena trascorsi abbiamo ammirato all'orizzonte yacht e barche di grandi dimensioni che potevano vedere Bari solo di passaggio e solo da lontano perché impossibilitate ad avvicinarsi e tantomeno ad attraccare. Questo non succederà più tra qualche anno quando anche la nostra

Bari Today

Bari

ed il mare del Paese con un'infrastruttura logistica e delle unità navali all'avanguardia, in uno scenario mediterraneo sempre più complesso è bisognoso dell'apporto professionale ed efficace di tutti gli attori istituzionali coinvolti" - commenta il Comandante Generale della Guardia Costiera, l' Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone. "Una bella giornata - ha detto il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano - poiché il via libera del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici consente di avviare immediatamente due importanti opere per il Porto di Bari del futuro. La sinergia istituzionale tra gli attori locali e nazionali consentirà di vivere un mare e un porto più sicuro, più bello e più attrattivo a livello nazionale e internazionale. La presenza e lo sviluppo della Guardia Costiera costituiscono per la Puglia una grande opportunità per un mare ed un territorio di salvaguardia, sicurezza della navigazione e dei cittadini, dell'accoglienza di chi è in difficoltà".

Accoglienza turistica a Barletta

Ugo Patroni Griffi BARLETTA - Martedì prossimo 26 settembre alle 10,30, presso il porto di Barletta, Litoranea di Ponente, Via Colombo, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi**, e il sindaco di Barletta Cosimo Cannito, presenzieranno alla cerimonia di inaugurazione della nuova stazione di accoglienza turistica, realizzata dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM) e finanziata dal Programma di Cooperazione Territoriale Interreg V-A Greece-Italy 2014-2020. Si tratta di una struttura "leggera" ma ben integrata con l'ambiente, dedicata in particolare a chi sbarca dalle navi da crociera per visitare la città e i luoghi della celebre "disfida", che quest'anno viene replicata con tanto di cavalieri e lance da torneo.

La Gazzetta Marittima

Accoglienza turistica a Barletta



09/20/2023 00:37

Ugo Patroni Griffi BARLETTA - Martedì prossimo 26 settembre alle 10,30, presso il porto di Barletta, Litoranea di Ponente, Via Colombo, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, e il sindaco di Barletta Cosimo Cannito, presenzieranno alla cerimonia di inaugurazione della nuova stazione di accoglienza turistica, realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) e finanziata dal Programma di Cooperazione Territoriale Interreg V-A Greece-Italy 2014-2020. Si tratta di una struttura "leggera" ma ben integrata con l'ambiente, dedicata in particolare a chi sbarca dalle navi da crociera per visitare la città e i luoghi della celebre "disfida", che quest'anno viene replicata con tanto di cavalieri e lance da torneo.

Ansa

Brindisi

Geo Barents a Brindisi con 471 migranti, 173 sono minori soli

E' arrivata nel porto di Brindisi la nave Geo Barents con 471 migranti soccorsi nei giorni scorsi nel Mar Mediterraneo. Fra loro ci sono 173 minori non accompagnati e sette donne incinte, come comunicato dalla prefetta di Brindisi, Michela La Iacona, presente al porto insieme alle altre autorità. Tra i minori anche un bambino di meno di un anno. E' già pronto il dispositivo di accoglienza dei migranti. Prima di scendere ci sarà un preliminare controllo sanitario e poi i migranti saranno sottoposti alle procedure di identificazione. I migranti saranno trasferiti in centri di accoglienza della Puglia ma anche di Lombardia, Piemonte ed Emilia Romagna.



The image is a screenshot of a news article from Ansa. At the top, there is the Ansa logo (a green square with a white 'A' and 'it' below it) and the text 'Ansa'. Below the logo is the headline: 'Geo Barents a Brindisi con 471 migranti, 173 sono minori soli'. Under the headline is a photograph of the Geo Barents ship docked at a pier. Below the photo is the date and time: '09/19/2023 13:03'. At the bottom of the screenshot, there is a small block of text that is a truncated version of the article's main text, starting with 'E' arrivata nel porto di Brindisi la nave Geo Barents con 471 migranti soccorsi nei giorni scorsi nel Mar Mediterraneo. Fra loro ci sono 173 minori non accompagnati e sette donne incinte, come comunicato dalla prefetta di Brindisi, Michela La Iacona, presente al porto insieme alle altre autorità. Tra i minori anche un bambino di meno di un anno. E' già pronto il dispositivo di accoglienza dei migranti. Prima di scendere ci sarà un preliminare controllo sanitario e poi i migranti saranno sottoposti alle procedure di identificazione. I migranti saranno trasferiti in centri di accoglienza della Puglia ma anche di Lombardia, Piemonte ed Emilia Romagna.'

Brindisi Report

Brindisi

Deposito Edison, appello a una manifestazione popolare: "I lavori non devono iniziare"

Brindisi Bene Comune e Alleanza Verdi - Sinistra si rivolgono ai movimenti e alle associazioni già promotrici del sit in dello scorso 24 agosto: "Edison vuole avviare il cantiere entro i primi di novembre" BRINDISI - Brindisi Bene Comune e Alleanza Verdi - Sinistra lanciano un appello per una "manifestazione popolare" contro il deposito di Gnl a Costa Morena est, nel porto di Brindisi. L'appello viene lanciato alle organizzazioni (partiti, sindacati, associazioni, movimenti, società civile) già promotrici del partecipatissimo sit in che si svolse lo scorso 24 agosto. In quell'occasione quasi un migliaio di persone si ritrovò presso i giardinetti di piazza Vittorio Emanuele, davanti alla sede dell'**Autorità di sistema portuale**, per dire di no al progetto presentato dalla società Edison. "Questa urgenza e necessità - si legge in una nota congiunta di Bbc e alleanza Verdi/Sinistra - è data dalla recente nota di Edison che è intenzionata ad iniziare i lavori a Costa Morena entro i primi di novembre per usufruire dei fondi pubblici del Pnrr". I rappresentanti della società la scorsa settimana hanno incontrato l'amministrazione comunale (sindaco e assessori), associazioni, sindacati e Ordini professionali. Da più parti è stata espressa insoddisfazione per un confronto che dalla Cgil è stato definito una " inutile passerella ". La questione sarà al centro di un consiglio comunale monotematico che sarà calendarizzato per il mese di ottobre. L'opposizione al progetto scaturisce dall'inserimento di una torcia alta circa 45 metri non prevista nel progetto originale. Ma vi sono anche forti critiche sulle ripercussioni sullo sviluppo della logistica e della polifunzionalità del porto, oltre che per le possibili conseguenze ambientali. Forte la contrapposizione fra il presidente dell'**Autorità di sistema portuale**, Ugo Patroni Griffi, e le associazioni ambientaliste, che nei giorni scorsi hanno promosso una petizione online contro il progetto. In questo clima Bbc rimarcano l'urgenza di "mobilitarsi per scongiurare la realizzazione di questo impianto che rappresenterebbe un serio problema per la crescita e sviluppo del nostro porto".



Brindisi Bene Comune e Alleanza Verdi - Sinistra si rivolgono ai movimenti e alle associazioni già promotrici del sit in dello scorso 24 agosto: "Edison vuole avviare il cantiere entro i primi di novembre" BRINDISI - Brindisi Bene Comune e Alleanza Verdi - Sinistra lanciano un appello per una "manifestazione popolare" contro il deposito di Gnl a Costa Morena est, nel porto di Brindisi. L'appello viene lanciato alle organizzazioni (partiti, sindacati, associazioni, movimenti, società civile) già promotrici del partecipatissimo sit in che si svolse lo scorso 24 agosto. In quell'occasione quasi un migliaio di persone si ritrovò presso i giardinetti di piazza Vittorio Emanuele, davanti alla sede dell'Autorità di sistema portuale, per dire di no al progetto presentato dalla società Edison. "Questa urgenza e necessità - si legge in una nota congiunta di Bbc e alleanza Verdi/Sinistra - è data dalla recente nota di Edison che è intenzionata ad iniziare i lavori a Costa Morena entro i primi di novembre per usufruire dei fondi pubblici del Pnrr". I rappresentanti della società la scorsa settimana hanno incontrato l'amministrazione comunale (sindaco e assessori), associazioni, sindacati e Ordini professionali. Da più parti è stata espressa insoddisfazione per un confronto che dalla Cgil è stato definito una " inutile passerella ". La questione sarà al centro di un consiglio comunale monotematico che sarà calendarizzato per il mese di ottobre. L'opposizione al progetto scaturisce dall'inserimento di una torcia alta circa 45 metri non prevista nel progetto originale. Ma vi sono anche forti critiche sulle ripercussioni sullo sviluppo della logistica e della polifunzionalità del porto, oltre che per le possibili conseguenze ambientali. Forte la contrapposizione fra il presidente dell'Autorità di

Brindisi Report

Brindisi

Arrivata la nave di Medici senza frontiere: tanti minorenni e donne in gravidanza a bordo

Tutto pronto per lo sbarco di 471 naufraghi salvati dagli operatori della Geo Barents nei giorni scorsi. Non sono state riscontrate emergenze sanitarie. Anche bambini con meno di 10 anni a bordo **BRINDISI** - Altri 471 migranti salvati in alto mare stanno per sbarcare nel **porto** di **Brindisi**. La nave Geo Barents dell'Ong "Medici senza frontiere" ha varcato Canale Pigionati. Ad attenderla, sulla banchina del piazzale di Sant'Apollinare, nei pressi del capannone ex Montecatini, il consueto dispiegamento di donne e uomini, fra operatori di forze dell'ordine, autorità sanitarie e associazioni. A bordo della nave ci sono 205 minorenni, fra cui uno con pochi mesi di vita, sette con meno di tre anni e otto fra 4 e 9 anni. Presenti anche sette donne in dolce attesa. Da quanto appreso non sono state riscontrate emergenze sanitarie né vi sarebbero casi di positività al Covid. Si tratta di persone duramente provate dal pericoloso viaggio verso le coste italiane. Il team di soccorso di Geo Barents ha effettuato ben 11 salvataggi nel giro di 20 ore fra il Nord Africa e la Sicilia, in coordinamento con le autorità italiane, a supporto del Centro nazionale di coordinamento marittimo e della Guardia costiera. Una volta scesi in banchina, i migranti saranno accolti e sottoposti a procedura di identificazione presso il vecchio capannone industriale. Poi saranno accompagnati presso le varie strutture sparse in giro per l'Italia, ad eccezione dei minori non accompagnati, che resteranno sul territorio. Si tratta del sesto sbarco avvenuto a **Brindisi** nel 2023, da quando i flussi migratori sono ripresi in modo massiccio. La Geo Barents aveva toccato la banchina di Sant'Apollinare altre due volte.



Puglia Live

Taranto

Taranto - "UNIFICARE LE ZES? SPERO NON SIA L'ENNESIMO FRENO ALLO SVILUPPO DEL NOSTRO TERRITORIO"

Oggi a **Taranto** il convegno della ZES Ionica sullo sviluppo sostenibile. Intervento fortemente critico nei confronti del Governo da parte del sindaco e presidente della Provincia, Rinaldo Melucci, che ha espresso grande preoccupazione per gli effetti che potrebbe determinare sul territorio l'istituzione di una Zona economica speciale unica per l'intero Meridione. Dopo un anno di attività, per la ZES Ionica è tempo di bilanci, forse anche definitivi alla luce dell'imminente svolta impressa dalla riforma che, a partire dal prossimo primo giugno, prevede l'istituzione di una Zona economica speciale unica per l'intero Meridione. In attesa di questo importante cambiamento, la struttura guidata dal commissario straordinario del Governo, dott.ssa Floriana Gallucci, ha inteso organizzare nella sua sede di **Taranto**, nello storico Palazzo d'Aquino, una giornata di studio con l'obiettivo di ricordare non solo i risultati raggiunti, ma anche quali sono le prospettive di quello che rappresenta uno degli strumenti più interessanti per attrarre investimenti puntando con decisione sullo sviluppo sostenibile. Uno sviluppo sostenibile a cui ha più volte fatto riferimento il sindaco e presidente della Provincia di **Taranto**, Rinaldo Melucci, nel corso di un intervento in cui è emersa la grande preoccupazione per l'impatto che gli effetti della riforma potrebbero avere su un territorio già gravato da problematiche tutt'altro che in via di risoluzione. "È stato un anno positivo e di grande aderenza al piano strategico che con la Regione Puglia avevamo licenziato qualche tempo fa -ha dichiarato il primo cittadino del capoluogo ionico rivolgendosi ai numerosi partecipanti al convegno -. In ogni caso, stiamo vivendo tempi complicati perché siamo portati a pensare che basti sistemare le carte per ritenerci soddisfatti. In realtà, se dietro le carte non c'è "sostanza", noi siamo fuori dalla strategia che abbiamo assecondato. Dico questo perché le ZES nascono con una mission specifica: attrarre maggiore valore aggiunto sul territorio. " " Gli investimenti da privilegiare in una realtà territoriale come la nostra, che vuole emanciparsi dalla monocultura siderurgica , - ha continuato il sindaco e presidente della Provincia Melucci- dovevano essere circolari, votati alle energie rinnovabili, sostenibili. Ad un anno dal suo insediamento, siamo grati al Commissario perché il lavoro fatto è andato in questa direzione, vale a dire attrarre attività che avessero quegli obiettivi. Certo è che l'unificazione delle ZES mi lascia a dir poco perplesso. **Taranto** non è Napoli, Napoli non è Ancona, Ancona non è un'altra città. Le ZES nascono per competere fra di loro, per attrarre flussi. Non possiamo, dopo il percorso fatto, dopo il piano strategico adottato, presumere che qualcun altro, da Roma, distante dai territori, possa avere cura di ciò che passa per il **Porto di Taranto**, di ciò che si insedia nella ZES Ionica. Dico questo perché sono preoccupato per l'atteggiamento del Governo che tende a riformare in corsa lo schema delle ZES non tenendo presente quali sono i bisogni



Oggi a Taranto il convegno della ZES Ionica sullo sviluppo sostenibile. Intervento fortemente critico nei confronti del Governo da parte del sindaco e presidente della Provincia, Rinaldo Melucci, che ha espresso grande preoccupazione per gli effetti che potrebbe determinare sul territorio l'istituzione di una Zona economica speciale unica per l'intero Meridione. Dopo un anno di attività, per la ZES Ionica è tempo di bilanci, forse anche definitivi alla luce dell'imminente svolta impressa dalla riforma che, a partire dal prossimo primo giugno, prevede l'istituzione di una Zona economica speciale unica per l'intero Meridione. In attesa di questo importante cambiamento, la struttura guidata dal commissario straordinario del Governo, dott.ssa Floriana Gallucci, ha inteso organizzare nella sua sede di Taranto, nello storico Palazzo d'Aquino, una giornata di studio con l'obiettivo di ricordare non solo i risultati raggiunti, ma anche quali sono le prospettive di quello che rappresenta uno degli strumenti più interessanti per attrarre investimenti puntando con decisione sullo sviluppo sostenibile. Uno sviluppo sostenibile a cui ha più volte fatto riferimento il sindaco e presidente della Provincia di Taranto, Rinaldo Melucci, nel corso di un intervento in cui è emersa la grande preoccupazione per l'impatto che gli effetti della riforma potrebbero avere su un territorio già gravato da problematiche tutt'altro che in via di risoluzione. "È stato un anno positivo e di grande aderenza al piano strategico che con la Regione Puglia avevamo licenziato qualche tempo fa -ha dichiarato il primo cittadino del capoluogo ionico rivolgendosi ai numerosi partecipanti al convegno -. In ogni caso, stiamo vivendo tempi complicati perché siamo portati a pensare che basti sistemare le carte per ritenerci soddisfatti. In realtà, se dietro le carte non c'è "sostanza", noi siamo fuori dalla strategia che abbiamo assecondato. Dico questo perché le ZES nascono con una mission specifica: attrarre maggiore valore aggiunto sul territorio. " " Gli investimenti da privilegiare in una realtà territoriale come la nostra, che vuole emanciparsi dalla monocultura siderurgica , - ha continuato il sindaco e presidente della Provincia Melucci- dovevano essere circolari, votati alle energie rinnovabili, sostenibili. Ad un anno dal suo insediamento, siamo grati al Commissario perché il lavoro fatto è andato in questa direzione, vale a dire attrarre attività che avessero quegli obiettivi. Certo è che l'unificazione delle ZES mi lascia a dir poco perplesso. **Taranto** non è Napoli, Napoli non è Ancona, Ancona non è un'altra città. Le ZES nascono per competere fra di loro, per attrarre flussi. Non possiamo, dopo il percorso fatto, dopo il piano strategico adottato, presumere che qualcun altro, da Roma, distante dai territori, possa avere cura di ciò che passa per il **Porto di Taranto**, di ciò che si insedia nella ZES Ionica. Dico questo perché sono preoccupato per l'atteggiamento del Governo che tende a riformare in corsa lo schema delle ZES non tenendo presente quali sono i bisogni

Puglia Live

Taranto

del territorio. Da noi questa cosa sta avvenendo per l'ex ILVA, per i Giochi del Mediterraneo, per il CIS (che da un anno e mezzo non è convocato). Siamo preoccupati, ma desidero rimarcare che qui, con le ZES, abbiamo fatto bene i "compiti a casa". Qui con il Commissario, con il presidente dell'Autorità portuale e con tutti gli altri stakeholder locali siamo stati dentro a quel piano strategico che stava dando i primi risultati operativi, tangibili al nostro sistema d'impresa." " L'auspicio - ha concluso Melucci - è che quello sviluppo sostenibile, di cui si parla oggi, resti nell'agenda del Governo nella speranza che non stia badando solo alle carte perché Taranto ha le sue esigenze e deve spingere il suo rilancio. Mi auguro che tutto non venga annacquato in un calderone con poca identità, poca strategia. Lo ribadisco: non possiamo dirci soddisfatti, spero di essere smentito, ma ad oggi per questo territorio la situazione è altamente deficitaria. Un anno di ZES è stato positivo, speriamo non ci sia l'ennesimo freno allo sviluppo del nostro territorio .".

Sea Reporter

Taranto

Giornata di studio ZES: rotta verso lo sviluppo sostenibile del Sud

Il Commissario Straordinario di Governo della ZES Ionica, Floriana Gallucci: "Farci conoscere nel mondo per attrarre imprese e creare lavoro" **Taranto**, 19 settembre 2023 - Si è tenuta oggi, presso la sede della ZES Ionica a Palazzo d'Aquino - Pendio La Riccia a **Taranto**, la giornata di studio ZES: rotta verso lo sviluppo sostenibile del Sud. Ad un anno dall'avvio dello Sportello Unico Digitale, la ZES Ionica ha organizzato un press tour internazionale e una giornata di studio di approfondimento sulle prospettive delle ZES. Quest'ultima è stata un'occasione di confronto sul valore delle Zone Economiche Speciali quale strumento di politica economica per l'attrazione di investimenti. Le Zone Economiche Speciali (ZES) sono state istituite al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti nonché l'insediamento di nuove. La giornata di studio ha messo in luce la forte condivisione del progetto e il sostegno delle più importanti associazioni di categoria, dei sindacati e delle associazioni datoriali, delle associazioni delle imprese. Le ZES sono state pensate come strumento innovativo di politica industriale per: l'attrazione di investimenti; - lo sviluppo di nuove filiere produttive legate alle attività di logistica avanzata collegate alla portualità; - il rafforzamento competitivo di diverse specializzazioni già presenti sul territorio. La ZES Ionica insiste in Puglia e Basilicata. Il versante pugliese interessa il territorio di 12 comuni e ha come riferimento: - il **porto di Taranto** - l'aeroporto di Grottaglie. Le aree produttive gravitano intorno a: - logistica e retroportualità di **Taranto**; - industria aeronautica/aerospaziale nazionale dell'aeroporto di Grottaglie. Il versante lucano interessa invece il territorio di 13 comuni. Le aree produttive gravitano intorno a: - automotive di Melfi; - agroindustriale di Ferrandina. Proprio in questi giorni compie 1 anno uno degli strumenti più efficaci della ZES Ionica: lo Sportello Unico digitale. Si tratta di una piattaforma attraverso la quale le imprese che intendono presentare un progetto di insediamento in area ZES inoltrano la richiesta di autorizzazione unica eventualmente necessaria. Lo Sportello Unico è strutturato in modo da accompagnare il potenziale investitore fino alla trasmissione della pratica ZES. È uno strumento che dà garanzia e certezza. Importanti i risultati raggiunti dallo Sportello in un anno: istanze pervenute autorizzazioni rilasciate milioni di investimenti di cui 47 milioni autorizzati o in corso di autorizzazione. Impatto delle ulteriori istanze oggetto delle attività di facilitazione: milioni di unità lavorative. Gli investimenti infrastrutturali finanziati dal PNRR sono stati un totale di 108,100 mld di euro di cui: infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria del **Porto di Taranto** nell'area ex ILVA - 50 milioni



Il Commissario Straordinario di Governo della ZES Ionica, Floriana Gallucci: "Farci conoscere nel mondo per attrarre imprese e creare lavoro" Taranto, 19 settembre 2023 - Si è tenuta oggi, presso la sede della ZES Ionica a Palazzo d'Aquino - Pendio La Riccia a Taranto, la giornata di studio ZES: rotta verso lo sviluppo sostenibile del Sud. Ad un anno dall'avvio dello Sportello Unico Digitale, la ZES Ionica ha organizzato un press tour internazionale e una giornata di studio di approfondimento sulle prospettive delle ZES. Quest'ultima è stata un'occasione di confronto sul valore delle Zone Economiche Speciali quale strumento di politica economica per l'attrazione di investimenti. Le Zone Economiche Speciali (ZES) sono state istituite al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti nonché l'insediamento di nuove. La giornata di studio ha messo in luce la forte condivisione del progetto e il sostegno delle più importanti associazioni di categoria, dei sindacati e delle associazioni datoriali, delle associazioni delle imprese. Le ZES sono state pensate come strumento innovativo di politica industriale per: l'attrazione di investimenti; - lo sviluppo di nuove filiere produttive legate alle attività di logistica avanzata collegate alla portualità; - il rafforzamento competitivo di diverse specializzazioni già presenti sul territorio. La ZES Ionica insiste in Puglia e Basilicata. Il versante pugliese interessa il territorio di 12 comuni e ha come riferimento: - il porto di Taranto - l'aeroporto di Grottaglie. Le aree produttive gravitano intorno a: - logistica e retroportualità di Taranto; - industria aeronautica/aerospaziale nazionale dell'aeroporto di Grottaglie. Il versante lucano interessa invece il territorio di 13 comuni. Le aree produttive gravitano intorno a: - automotive di Melfi; - agroindustriale di Ferrandina. Proprio in questi giorni compie 1 anno uno degli strumenti più efficaci della ZES Ionica: lo Sportello Unico digitale. Si tratta di una piattaforma attraverso la quale le imprese che intendono presentare

Sea Reporter

Taranto

- AUT PORT TA Implementazione impiantistica e centro servizi nell'area ASI retroporto di **Taranto** - 8 milioni , gestito da ZES IONICA Infrastrutturazione primaria, secondaria e dei servizi in Zona Industriale di Tito (PZ) - 20 milioni , gestito da ZES IONICA Infrastrutturazione primaria, secondaria e dei servizi nell'area ZES di Jesce e La Martella (MT) - 30 milioni , gestito da ZES IONICA Consegna dei lavori: entro il 31 dicembre 2023 "Non è stata casuale la scelta del 19 settembre perché oggi compie un anno lo Sportello Unico digitale. Si tratta di uno strumento straordinario che consente alle imprese di ottenere in breve tempo tutte le autorizzazioni necessarie per avviare l'attività. Il suo successo ci ha portati, circa tre mesi fa, a ideare questo evento di tre giorni che ha previsto un press tour con i media esteri e italiani e l'attuale giornata conclusiva, con l'obiettivo, raggiunto, di farci conoscere nel mondo per attrarre nuove imprese e creare nuovo lavoro". Lo ha detto il commissario straordinario di Governo della ZES Ionica Interregionale Puglia Basilicata, Floriana Gallucci. "Sono state attivate collaborazioni con le ambasciate di alcuni Paesi esteri - ha aggiunto Gallucci - come la Danimarca, gli Stati Uniti, la Norvegia, l'Arabia Saudita, il Marocco, la Turchia. Il territorio della ZES Ionica, di fatto, è al centro di direttrici da est verso ovest oltre che dal sud al nord delle rotte di merci al centro del Mediterraneo allargato, cerniera di comunicazione con il Nord Europa. Abbiamo conquistato l'attenzione di istituzioni e imprese italiane ed estere illustrando le grandi peculiarità dei nostri territori. Una su tutte, la formidabile presenza in poco meno di venti chilometri del **Porto di Taranto** e dell'aeroporto di Grottaglie. Si tratta di due gioielli del Mezzogiorno, che messi a sistema possono diventare la prima Port Authority in Italia" - conclude il Commissario. Alla tavola rotonda, moderata dal Direttore responsabile della Gazzetta del Mezzogiorno, Mimmo Mazza , hanno partecipato il direttore generale Svimez Luca Bianchi, il Ceo di DRI d'Italia Stefano Cao , il presidente ENAC Pierluigi Umberto Di Palma, il Regional Manager Sud di UniCredit Ferdinando Natali, il Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Sergio Prete. Tra gli altri interventi, la testimonianza del Direttore sviluppo patrimonio presso Conad Adriatico, Lucia Grandoni , e i saluti del sindaco di **Taranto**, Rinaldo Melucci, dell'on. Ubaldo Pagano , gli assessori regionali allo Sviluppo Economico di Puglia e Basilicata, rispettivamente Alessandro Delli Noci e Michele Casino. Main Sponsor della giornata è stata UniCredit che ha messo a disposizione un plafond di 6 miliardi di euro anche per accompagnare le imprese negli investimenti in aree ZES.

Gioia Tauro AdSP ex segretari prosciolti in penale

GIOIA TAURO Il giudice per le Indagini Preliminari del Tribunale di **Palmi**, Federica Giovinazzo, ha archiviato il procedimento penale nei confronti dei già segretari generali Salvatore Silvestri e Saverio Spatafora, del dirigente Pasquale Faraone e del funzionario Antonio Rizzuto dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio. Su indicazione del Pubblico Ministero Rocco Cosentino, che ha evidenziato l'insussistenza di fattispecie penalmente rilevanti per l'integrazione dei reati di abuso d'ufficio, disciplinati sia dall'art. 323 del Codice penale nella sua vecchia formulazione che nella sua riformulazione, alla luce della documentazione prodotta e delle dichiarazioni rese dal dirigente Faraone. Il procedimento penale prende atto da una serie di esposti formulati da un operatore portuale di Crotone riguardanti presunte disparità di trattamento esercitate a suo danno dall'Ente. Nel rivolgersi alla Magistratura ha denunciato il danno subito a favore di altri operatori che, a suo dire, sarebbero stati sprovvisti di idonei strumenti ad operare in porto. In particolare, l'operatore crotonese lamentava il fatto che gli allora Segretari Generali, il dirigente dell'area lavoro portuale e il funzionario avessero incardinato l'istruttoria degli atti, attestando falsamente che altri operatori avessero i requisiti organizzativi, tecnici ed economici per potere esercitare all'interno dello scalo portuale crotonese, mentre, sempre a parer suo, tali requisiti non sarebbero sussistiti. Per tanto, l'Ente avrebbe autorizzato ad esercitare soggetti economicamente non qualificati, esercitando così una distorsione della concorrenza di mercato a danno del querelante che, invece, sosteneva essere l'unico in possesso delle specifiche attestazioni richieste. Nel corso del procedimento penale, è stato dimostrato quanto tali argomentazioni fossero prive di fondamento, evidenziando altresì la piena correttezza e il rispetto della legge dimostrati dall'Ente nell'esercizio della propria funzione amministrativa. Si chiude, così, un'annosa vicenda che ha coinvolto l'Ente e i suoi dipendenti, con il rischio concreto di infangarne anche l'immagine dell'Istituzione che, da sempre, ha agito e agisce per garantire la legalità sul territorio. Un'indagine, iscritta nel 2015, inizialmente dalla Procura di Crotonese e poi spostata a **Palmi**, che ha altresì coinvolto personalmente i dipendenti dell'Ente che, a distanza di anni, possono pubblicamente vedere riconosciuta la correttezza del proprio agire. «Nell'esprimere grande soddisfazione per la decisione del Tribunale di **Palmi** ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Andrea Agostinelli accolgo con sollievo gli esiti del procedimento, a dimostrazione della fiducia sempre riposta nell'operato amministrativo dei miei dirigenti e dei miei dipendenti, non sottacendo l'amarezza e il disagio provati dagli stessi nell'attesa che fosse fatta piena luce sulla vicenda».



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

"Mare Pulito" con Sistema Pelikan

Nella foto: Le autorità e gli operatori. GIZZERIA LIDO (CATANZARO) - Si è tenuto mercoledì scorso presso l'"Hang Loose Beach di Gizzeria Lido" l'evento: "Demo Day Task Force Calabria", una giornata tipo della strategia messa in campo da Regione Calabria al fine di tutelare le aree marine con presentazione dei risultati di progetto dell'estate 2023: attività che si inserisce a pieno titolo all'interno della macro progetto "Mare Pulito". La giornata dimostrativa ha voluto rendere tangibile e visibile l'azione messa in campo questa estate dal 26 luglio al 4 settembre di ben sei imbarcazioni "Sistema Pelikan" di Garbage Group che sono stati impiegati nei porti di Tropea, **Vibo Valentia**, Amantea, San Lucido, Belvedere e San Nicola Arcella per affrontare le sfide ambientali, proteggere la vita marina e le risorse naturali della Calabria.

Durante questo periodo i sei battelli antinquinamento hanno operato 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Le unità navali "Sistema Pelikan" - ha ricordato la Regione - sono dei veri e propri laboratori galleggianti a tutela dell'ecosistema. Dotati di droni aerei per la sorveglianza e la rilevazione di rifiuti galleggianti in mare, ROV sottomarini per scannerizzare i fondali e geo referenziare i rifiuti e kit antinquinamento per schiume, idrocarburi, sostanze grasse e oleose in superficie e semi sommerse fanno del natante uno strumento unico che permette di raccogliere ogni genere di rifiuti in mare in particolare la plastica. Oltre a svolgere un ruolo fondamentale di pulizia, monitoraggio e risposta alle emergenze, il Pelikan System ha anche svolto un ruolo di deterrenza, educativo e di sensibilizzazione, collaborando con le comunità locali, organizzando eventi di formazione sulla prevenzione dell'inquinamento marino. Le imbarcazioni hanno navigato per oltre 4.000 miglia, la distanza che separa **Vibo Valentia** da New York e 1.700 sono le ore di navigazione che hanno permesso al "Sistema Pelikan" di raccogliere 2 tonnellate di rifiuti presenti nell'area di operazione con 60 missioni di ricognizione aerea e altrettante immersioni dei ROV sottomarini. Il presidente della Regione Calabria Roberto Occhiuto nel ringraziare le donne e gli uomini che hanno lavorato quest'estate per dimostrare l'impegno della Regione e di tutte le strutture regionali sulla depurazione e sul mare più pulito insieme ai sorveglianti idraulici, i tecnici della Regione, dell'Arpacal, di Calabria Verde, alla Capitaneria di Porto, e ai dronisti, ha elogiato anche Garbage Group, la società che ci ha messo a disposizione i battelli pulisci-mare. "Al momento - ha dichiarato Paolo Baldoni ceo di Garbage Group - la nostra azienda possiede la flotta anti inquinamento più grande d'Europa, di questa il gruppo navale più numeroso è stato impiegato proprio in Calabria. Con le imbarcazioni pienamente operative la Calabria è, nei fatti, la Regione più attenta alle politiche di difesa del mare, coste e acque d'Europa. Oggi, con questa giornata dimostrativa e, dati alla mano, abbiamo dato tutti insieme un valore di concretezza al termine



Nella foto: Le autorità e gli operatori. GIZZERIA LIDO (CATANZARO) - Si è tenuto mercoledì scorso presso l'"Hang Loose Beach di Gizzeria Lido" l'evento: "Demo Day Task Force Calabria", una giornata tipo della strategia messa in campo da Regione Calabria al fine di tutelare le aree marine con presentazione dei risultati di progetto dell'estate 2023: attività che si inserisce a pieno titolo all'interno della macro progetto "Mare Pulito". La giornata dimostrativa ha voluto rendere tangibile e visibile l'azione messa in campo questa estate dal 26 luglio al 4 settembre di ben sei imbarcazioni "Sistema Pelikan" di Garbage Group che sono stati impiegati nei porti di Tropea, Vibo Valentia, Amantea, San Lucido, Belvedere e San Nicola Arcella per affrontare le sfide ambientali, proteggere la vita marina e le risorse naturali della Calabria. Durante questo periodo i sei battelli antinquinamento hanno operato 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Le unità navali "Sistema Pelikan" - ha ricordato la Regione - sono dei veri e propri laboratori galleggianti a tutela dell'ecosistema. Dotati di droni aerei per la sorveglianza e la rilevazione di rifiuti galleggianti in mare, ROV sottomarini per scannerizzare i fondali e geo referenziare i rifiuti e kit antinquinamento per schiume, idrocarburi, sostanze grasse e oleose in superficie e semi sommerse fanno del natante uno strumento unico che permette di raccogliere ogni genere di rifiuti in mare in particolare la plastica. Oltre a svolgere un ruolo fondamentale di pulizia, monitoraggio e risposta alle emergenze, il Pelikan System ha anche svolto un ruolo di deterrenza, educativo e di sensibilizzazione, collaborando con le comunità locali, organizzando eventi di formazione sulla prevenzione dell'inquinamento marino. Le imbarcazioni hanno navigato per oltre 4.000 miglia, la distanza che separa Vibo Valentia da New York e 1.700 sono le ore di navigazione che hanno permesso al "Sistema Pelikan" di raccogliere 2 tonnellate di rifiuti presenti nell'area di operazione con 60 missioni di ricognizione aerea e altrettante immersioni dei ROV sottomarini. Il presidente della Regione Calabria

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

sostenibilità e blue economy. Un plauso, infine, ai 12 marittimi, tutti calabresi, che hanno dimostrato grandi capacità tecniche e nautiche ed hanno lavorato con noi in questo periodo con professionalità e competenza".

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Grimaldi al fianco di Msc contro l'Ets: "Costerà fino a 15 milioni a nave"

L'armatore partenopeo denuncia non solo la concorrenza per i porti di transhipment container ma anche per gli scali limitrofi all'Europa come quelli turchi e inglesi nei trasporti ro-ro. 19 Settembre 2023. L'emission trading system, il sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea destinato a entrare in vigore a gennaio 2024, continua a sollevare proteste e reazioni nella speranza che Bruxelles possa e voglia ancora intervenire per correggere quelle che potrebbero diventare distorsioni della concorrenza fra paesi limitrofi. Dopo le uscite pubbliche di Msc (tramite il presidente Diego Aponte) e dell'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro, dal programma televisivo Quarta Repubblica è intervenuto anche Guido Grimaldi, presidente dell'associazione Alis e vertice di Grimaldi Group. "Questa tassa (Ets) rischia di creare concorrenza sleale e situazioni molto complicate; per il nostro gruppo vale diverse centinaia di milioni di euro" ha sottolineato l'armatore partenopeo, ricordando inoltre che, "rispetto alle navi portacontainer noi sulle linee intra-europee saremo tassati al 100%". Grimaldi ha calcolato che l'Ets "può valere da 5 fino a 15 milioni di euro a nave (dipende dalle emissioni prodotte)" ed "è un aggravio che un armatore non può sostenere per cui purtroppo dovranno poi i consumatori finali e i passeggeri pagare una parte di questa tassa". C'è poi un tema di possibile distorsione della concorrenza fra Paesi europei limitrofi o affacciati sullo stesso mare: "Ci sono linee - ha aggiunto - che partono dall'Europa verso la Gran Bretagna o dall'Europa verso la Turchia navigando mari che di fatto toccano le sponde europee e lì la tassa agirà solo sul 50%, quindi si crea anche un'alterazione della concorrenza nei confronti di quei Paesi che lavorano con l'Europa ma le merci figurano come extra-Ue". Per Grimaldi "l'errore molto grande è pensare di ridurre le emissioni globali con una tassa che agisce solo a livello regionale. L'Europa rischia di essere autolesionista. Andrà a impattare su cittadini e sulle imprese europee". Nella stessa occasione è intervenuto anche l'europarlamentare del Partito Democratico, Brando Benifei, spiegando che "entro la fine di dicembre 2023 si dovranno identificare quei porti non europei, come Tangeri e come Port Said in Egitto, perché non vengano esentati. Proprio perché non diventino una via per evadere questo contributo". N.C.



L'armatore partenopeo denuncia non solo la concorrenza per i porti di transhipment container ma anche per gli scali limitrofi all'Europa come quelli turchi e inglesi nei trasporti ro-ro. 19 Settembre 2023. L'emission trading system, il sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea destinato a entrare in vigore a gennaio 2024, continua a sollevare proteste e reazioni nella speranza che Bruxelles possa e voglia ancora intervenire per correggere quelle che potrebbero diventare distorsioni della concorrenza fra paesi limitrofi. Dopo le uscite pubbliche di Msc (tramite il presidente Diego Aponte) e dell'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro, dal programma televisivo Quarta Repubblica è intervenuto anche Guido Grimaldi, presidente dell'associazione Alis e vertice di Grimaldi Group. "Questa tassa (Ets) rischia di creare concorrenza sleale e situazioni molto complicate; per il nostro gruppo vale diverse centinaia di milioni di euro" ha sottolineato l'armatore partenopeo, ricordando inoltre che, "rispetto alle navi portacontainer noi sulle linee intra-europee saremo tassati al 100%". Grimaldi ha calcolato che l'Ets "può valere da 5 fino a 15 milioni di euro a nave (dipende dalle emissioni prodotte)" ed "è un aggravio che un armatore non può sostenere per cui purtroppo dovranno poi i consumatori finali e i passeggeri pagare una parte di questa tassa". C'è poi un tema di possibile distorsione della concorrenza fra Paesi europei limitrofi o affacciati sullo stesso mare: "Ci sono linee - ha aggiunto - che partono dall'Europa verso la Gran Bretagna o dall'Europa verso la Turchia navigando mari che di fatto toccano le sponde europee e lì la tassa agirà solo sul 50%, quindi si crea anche un'alterazione della concorrenza nei confronti di quei Paesi che lavorano con l'Europa ma le merci figurano come extra-Ue". Per Grimaldi "l'errore molto grande è pensare di ridurre le emissioni globali con una tassa che agisce solo a livello regionale. L'Europa rischia di essere autolesionista. Andrà a impattare su cittadini e sulle imprese europee". Nella stessa occasione è intervenuto anche l'europarlamentare del Partito Democratico, Brando Benifei, spiegando che "entro la fine di dicembre 2023 si dovranno identificare quei porti non europei, come Tangeri e come Port Said in Egitto, perché non vengano esentati. Proprio perché non diventino una via per evadere questo contributo". N.C.

Corriere Marittimo

Cagliari

La prima portacontainer partita dall'Ucraina fa scalo a Cagliari, terminal Mito (Grendi)

CAGLIARI - Ha fatto scalo nel **porto** di **Cagliari**, terminal container Mito del gruppo Grendi, la prima portacontainer in uscita da un **porto** ucraino di Odessa. La M/V Joseph Schulte dopo avere superato il blocco di Odessa e dopo uno scalo a Istanbul, ha scelto **Cagliari** come **porto** sicuro scaricare 2.114 container pari a 3.474 teu. Lo ha fatto sapere in una nota il gruppo Grendi. La portacontainer per una lunghezza di 299,90 mt e stazza lorda di 94.402 tonnellate, battente bandiera di Hong Kong, a causa del conflitto in Ucraina era bloccata nel **porto** di Odessa dal febbraio 2022 ed è stata la prima nave ad utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. La Joseph Schulte è arrivata a **Cagliari** il 29 agosto ed espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9,30 e si sono concluse il 6 settembre alle ore 14. Sono stati effettuati tutti i controlli di competenza di clienti, dogana ed assicuratori e nei prossimi giorni si completeranno le operazioni di ritiro dei 1.526 container pieni e 588 vuoti sbarcati e stoccati nel terminal container MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator). "Siamo stati preallertati intorno a Ferragosto per questa operazione che ha evidenziato la competitività di MITO, il terminal internazionale a **Cagliari** su cui il Gruppo Grendi investe da tempo. I punti di forza di questo scalo sono la flessibilità nelle operazioni di movimentazione; la capacità di stoccaggio delle merci che possono contare su 140.000 m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori. Un polo logistico a cui si affianca il recente raddoppio dei magazzini a 20mila m2; 620 m di banchina lineare che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente e gli alti standard di servizio. Quest'operazione, inoltre, ha messo sotto i riflettori degli operatori internazionali le potenzialità di questo scalo nel bacino mediterraneo" ha affermato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. Il terminal Mito, nel 2022, ha movimentato 57.670 Teus (+ 92% vs 2021) con un fatturato complessivo di 3,2 milioni di Euro.



09/19/2023 10:37

CAGLIARI - Ha fatto scalo nel porto di Cagliari, terminal container Mito del gruppo Grendi, la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino di Odessa. La M/V Joseph Schulte dopo avere superato il blocco di Odessa e dopo uno scalo a Istanbul, ha scelto Cagliari come porto sicuro scaricare 2.114 container pari a 3.474 teu. Lo ha fatto sapere in una nota il gruppo Grendi. La portacontainer per una lunghezza di 299,90 mt e stazza lorda di 94.402 tonnellate, battente bandiera di Hong Kong, a causa del conflitto in Ucraina era bloccata nel porto di Odessa dal febbraio 2022 ed è stata la prima nave ad utilizzare il corridoio temporaneo per la consegna di merci civili. La Joseph Schulte è arrivata a Cagliari il 29 agosto ed espletate le formalità doganali, le operazioni di sbarco sono iniziate il 4 settembre alle 9,30 e si sono concluse il 6 settembre alle ore 14. Sono stati effettuati tutti i controlli di competenza di clienti, dogana ed assicuratori e nei prossimi giorni si completeranno le operazioni di ritiro dei 1.526 container pieni e 588 vuoti sbarcati e stoccati nel terminal container MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator). "Siamo stati preallertati intorno a Ferragosto per questa operazione che ha evidenziato la competitività di MITO, il terminal internazionale a Cagliari su cui il Gruppo Grendi investe da tempo. I punti di forza di questo scalo sono la flessibilità nelle operazioni di movimentazione; la capacità di stoccaggio delle merci che possono contare su 140.000 m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori. Un polo logistico a cui si affianca il recente raddoppio dei magazzini a 20mila m2; 620 m di banchina lineare che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente e gli alti standard di servizio. Quest'operazione, inoltre, ha messo sotto i riflettori degli operatori internazionali le potenzialità di questo scalo nel bacino mediterraneo" ha affermato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso. Il terminal Mito, nel 2022, ha movimentato

Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Convegno sulla promozione della salute nei lavoratori portuali dello Stretto

Il prossimo 2 ottobre nell'aula magna del Rettorato dell'Università degli Studi di **Messina** si terrà un convegno dal titolo "Promozione della salute nei lavoratori portuali dello Stretto" organizzato dalla sezione di Medicina del Lavoro del Dipartimento BIOMORF nell'ambito della collaborazione tra la Medicina del Lavoro dell'Università degli Studi di **Messina** e l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che assieme hanno condotto un programma di promozione della salute che ha coinvolto i lavoratori delle imprese operanti nei porti dello Stretto di **Messina**. Obiettivo del convegno è promuovere la cultura della promozione della salute e condividere i risultati del progetto.

Informare

Convegno sulla promozione della salute nei lavoratori portuali dello Stretto



09/19/2023 12:34

Il prossimo 2 ottobre nell'aula magna del Rettorato dell'Università degli Studi di Messina si terrà un convegno dal titolo "Promozione della salute nei lavoratori portuali dello Stretto" organizzato dalla sezione di Medicina del Lavoro del Dipartimento BIOMORF nell'ambito della collaborazione tra la Medicina del Lavoro dell'Università degli Studi di Messina e l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che assieme hanno condotto un programma di promozione della salute che ha coinvolto i lavoratori delle imprese operanti nei porti dello Stretto di Messina. Obiettivo del convegno è promuovere la cultura della promozione della salute e condividere i risultati del progetto.

Agenparl

Catania

29 SETTEMBRE a RAGUSA "Blue Economy: Innovazione e Sviluppo Sostenibile" organizzato da ASSOCIAZIONE SICILIANA OPERATORI SPEDIZIONIERI E LOGISTICA

(AGENPARL) - mar 19 settembre 2023 EUROPEAN MARITIME DAY Blue Economy: Innovazione e sviluppo sostenibile 29 SETTEMBRE 2023 RAGUSA IBLA EX DISTRETTO MILITARE, VIA DOTTOR SOLARINO Programma 09:30 Registrazione partecipanti 10:00 Saluti istituzionali: Dott. Giuseppe Lavima, Presidente Consorzio Universitario Prof. Roberto Cellini, Direttore Dipartimento di Economia e Impresa Avv. Giuseppe Cassi, Sindaco di Ragusa Dott. Arturo Schininà, Presidente BAPR Moderatore Avv. Paolo Molinelli, Presidente del Propeller Club Palermo 10:30 Sessione istituzionale 11:15 Prof. Pier Luigi Catalfo, Direttore MIES Avv. Alberto Cozzo, Presidente Fedespedi Sicilia Dott. Flavio Sestilli, Presidente AIBA Prof. Marco Meneguzzo, Fondazione Symbola 12:00 Interventi programmati Ing. **Francesco** Di **Sarcina**, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale 13:00 "Transizione ecologica ed infrastrutture" C.F. (CP) Stefania Milione, Comandante del Porto di Pozzallo "Sostegno allo sviluppo economico attraverso le funzioni del Corpo delle Capitanerie di porto" Ing. Leonardo Licitra, Presidente Sicindustria Ragusa "Crescita Innovazione Sostenibilità" Prof. Biagio Pecorino, Presidente SIEA "La sostenibilità nel settore agroalimentare" Sessione tecnica Dott. Stefano Alois, SIELTE "Progetto Simove" Ing. Michele D'Amico, LogiProject "Eolico offshore e sostenibilità per la blue economy " Avv. Antonio Bufalari, Segretario Generale ASSONAUTICA "Turismo nautico nell'economia del mare" Conclusioni Prof. **Francesco** Priolo, Rettore dell'Università di Catania E' stato invitato: Sen. Nello Musumeci, Ministro per le Politiche del Mare.



(AGENPARL) - mar 19 settembre 2023 EUROPEAN MARITIME DAY Blue Economy: Innovazione e sviluppo sostenibile 29 SETTEMBRE 2023 RAGUSA IBLA EX DISTRETTO MILITARE, VIA DOTTOR SOLARINO Programma 09:30 Registrazione partecipanti 10:00 Saluti istituzionali: Dott. Giuseppe Lavima, Presidente Consorzio Universitario Prof. Roberto Cellini, Direttore Dipartimento di Economia e Impresa Avv. Giuseppe Cassi, Sindaco di Ragusa Dott. Arturo Schininà, Presidente BAPR Moderatore Avv. Paolo Molinelli, Presidente del Propeller Club Palermo 10:30 Sessione istituzionale 11:15 Prof. Pier Luigi Catalfo, Direttore MIES Avv. Alberto Cozzo, Presidente Fedespedi Sicilia Dott. Flavio Sestilli, Presidente AIBA Prof. Marco Meneguzzo, Fondazione Symbola 12:00 Interventi programmati Ing. Francesco Di Sarcina, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale 13:00 "Transizione ecologica ed infrastrutture" C.F. (CP) Stefania Milione, Comandante del Porto di Pozzallo "Sostegno allo sviluppo economico attraverso le funzioni del Corpo delle Capitanerie di porto" Ing. Leonardo Licitra, Presidente Sicindustria Ragusa "Crescita Innovazione Sostenibilità" Prof. Biagio Pecorino, Presidente SIEA "La sostenibilità nel settore agroalimentare" Sessione tecnica Dott. Stefano Alois, SIELTE "Progetto Simove" Ing. Michele D'Amico, LogiProject "Eolico offshore e sostenibilità per la blue economy " Avv. Antonio Bufalari, Segretario Generale ASSONAUTICA "Turismo nautico nell'economia del mare" Conclusioni Prof. Francesco Priolo, Rettore dell'Università di Catania E' stato invitato: Sen. Nello Musumeci, Ministro per le Politiche del Mare.

Il Nautilus

Catania

"Blue Economy: Innovazione e Sviluppo Sostenibile"

Venerdì 29 settembre nel quadro dell'European Maritime Day a Ragusa si terrà il Convegno "Blue Economy: Innovazione e Sviluppo Sostenibile" organizzato dall'Associazione Siciliana Operatori Spedizionieri e Logistica (Associazione Territoriale siciliana aderente a Fedespediti) in collaborazione con il Consorzio Universitario della Provincia di Ragusa, il MIES - il Corso di Laurea in Management delle Imprese per l'economia sostenibile dell'Università di Catania a Ragusa e AIBA - Associazione Italiana Brokers di Assicurazioni e Riassicurazioni. European Maritime Day è la manifestazione europea istituita nel 2008 dalla Commissione Europea con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica e stimolare un dibattito di alto livello sul ruolo giocato dall'economia del mare per l'Unione Europea e delineare priorità e azioni per tutelarne il patrimonio ambientale: un obiettivo che accademici, esperti e rappresentanti del settore dei trasporti e delle spedizioni operanti sul territorio siciliano sentono particolarmente proprio in virtù della funzione strategica che il "mare" riveste per la regione Sicilia. Il ricco programma della mattina prevede: Saluti istituzionali -Dott. Giuseppe Lavima, Presidente Consorzio Universitario -Prof.

Roberto Cellini, Direttore Dipartimento di Economia e Impresa -Avv. Giuseppe Cassì, Sindaco di Ragusa -Dott. Arturo Schininà, Presidente BAPR Sessione istituzionale -Prof. Pier Luigi Catalfo, Direttore MIES -Avv. Alberto Cozzo, Presidente Fedespediti Sicilia -Dott. Flavio Sestilli, Presidente AIBA -Prof. Marco Meneguzzo, Fondazione Symbola Sessione tecnica -Dott. Stefano Alois, SIELTE - "Progetto Simove" -Ing. Michele D'Amico, LogiProject - "Eolico offshore e sostenibilità per la blue economy" -Avv. Antonio Bufalari, Segretario Generale ASSONAUTICA - "Turismo nautico nell'economia del mare" Interventi -Ing. **Francesco Di Sarcina**, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale - "Transizione ecologica ed infrastrutture" -C.P. Stefania Milione, Comandante del Porto di Pozzallo - "Sostegno allo sviluppo economico attraverso le funzioni del Corpo delle Capitanerie di porto" - Ing. Leonardo Licitra, Presidente Sicindustria Ragusa - "Crescita Innovazione Sostenibilità" -Prof. Biagio Pecorino, Presidente SIEA - "La sostenibilità nel settore agroalimentare" Conclusioni -Prof. **Francesco Priolo**, Rettore dell'Università di Catania -Sen. Nello Musumeci, Ministro per le Politiche del Mare * invitato L'evento è patrocinato dall'International Propellers Club e ATENA - Associazione Italiana di Tecnica Navale e sarà moderato dall'Avv. Paolo Molinelli - Presidente del Propeller Club di Palermo. I lavori del Convegno si terranno venerdì 29 settembre dalle 10.00 alle 13.00 (dalle 9.30 è aperta la fase di registrazione dei partecipanti) presso l'ex distretto militare di via Dottor Solarino - Ragusa Ibla.



Venerdì 29 settembre nel quadro dell'European Maritime Day a Ragusa si terrà il Convegno "Blue Economy: Innovazione e Sviluppo Sostenibile" organizzato dall'Associazione Siciliana Operatori Spedizionieri e Logistica (Associazione Territoriale siciliana aderente a Fedespediti) in collaborazione con il Consorzio Universitario della Provincia di Ragusa, il MIES - il Corso di Laurea in Management delle Imprese per l'economia sostenibile dell'Università di Catania a Ragusa e AIBA - Associazione Italiana Brokers di Assicurazioni e Riassicurazioni. European Maritime Day è la manifestazione europea istituita nel 2008 dalla Commissione Europea con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica e stimolare un dibattito di alto livello sul ruolo giocato dall'economia del mare per l'Unione Europea e delineare priorità e azioni per tutelarne il patrimonio ambientale: un obiettivo che accademici, esperti e rappresentanti del settore dei trasporti e delle spedizioni operanti sul territorio siciliano sentono particolarmente proprio in virtù della funzione strategica che il "mare" riveste per la regione Sicilia. Il ricco programma della mattina prevede: Saluti istituzionali -Dott. Giuseppe Lavima, Presidente Consorzio Universitario -Prof. Roberto Cellini, Direttore Dipartimento di Economia e Impresa -Avv. Giuseppe Cassì, Sindaco di Ragusa -Dott. Arturo Schininà, Presidente BAPR Sessione istituzionale -Prof. Pier Luigi Catalfo, Direttore MIES -Avv. Alberto Cozzo, Presidente Fedespediti Sicilia -Dott. Flavio Sestilli, Presidente AIBA -Prof. Marco Meneguzzo, Fondazione Symbola Sessione tecnica -Dott. Stefano Alois, SIELTE - "Progetto Simove" -Ing. Michele D'Amico, LogiProject - "Eolico offshore e sostenibilità per la blue economy" -Avv. Antonio Bufalari, Segretario Generale ASSONAUTICA - "Turismo nautico nell'economia del mare" Interventi -Ing. **Francesco Di Sarcina**, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale - "Transizione ecologica ed infrastrutture" -C.P. Stefania Milione, Comandante del Porto di Pozzallo - "Sostegno allo sviluppo economico attraverso

Il Nautilus

Focus

Occorre più capacità portuale in Romania per aiutare l'Ucraina

Costanza . La più grande Compagnia ucraina di trasporto di cereali chiede al porto di Costanza di ampliare la capacità di trasferimenti da chiatta a nave in un ancoraggio nelle acque rumene, aggirando alcune limitazioni e preoccupazioni di sicurezza nei porti marittimi ucraini. La Danube Shipping Company (UDP) ucraina ha fornito agli agricoltori del paese un'ancora di salvezza fondamentale per le loro esportazioni durante il blocco russo di Odessa. Sebbene essenziale per l'economia nazionale, la capacità dell'UDP di mantenere il volume è in dubbio: le sue infrastrutture hanno subito un duro colpo dopo i ripetuti attacchi di droni russi su Izmail e Reni, i principali porti ucraini sul ramo settentrionale del Danubio. Gli scioperi hanno distrutto anche l'edificio della sede centrale dell'azienda. Per compensare l'impatto di questi attacchi, l'UDP ha presentato una petizione al porto di Costanza per aprire più spazio per i trasferimenti da chiatta a nave all'interno del frangiflutti del porto, cioè in rada. Oltre a fornire all'Ucraina un terminal sicuro nelle acque della NATO, la nuova capacità ripristinerebbe anche l'accesso alle rinfuse Panamax a pescaggio profondo che storicamente trasportavano il carico di grano dell'Ucraina a clienti lontani. Queste grandi navi non possono raggiungere il ramo settentrionale del Danubio, che può ospitare solo navi costiere fino a circa 10.000-15.000 tpi. I trasferimenti da chiatta a nave mediante chiatte gru sono comuni per le operazioni portuali del Mar Nero e costituivano un appuntamento fisso a Odessa per anni prima della guerra. L'UDP vorrebbe che l'Autorità Portuale di Costanza autorizzasse una nuova area di ormeggio dedicata per la capacità STS (Ship To Ship) all'interno del frangiflutti meridionale del porto. L'area di ancoraggio avrebbe spazio sufficiente per tre navi bulker alla volta, con un'ampia profondità dell'acqua per le navi oceaniche. Secondo l'UDP, questo accordo potrebbe quasi raddoppiare il volume delle chiatte per il trasporto di cereali di Costanza da 600.000 tonnellate a 1,1 milioni di tonnellate al mese. Costanza dipende principalmente dai suoi terminali cerialicoli costieri per la capacità di carico delle esportazioni. Secondo l'UDP questi terminali sono sovraccarichi di grano ucraino. I tempi di attesa per lo scarico delle chiatte possono arrivare fino a due mesi e attualmente ci sono 600 chiatte in attesa nel porto, ha affermato la Compagnia. Questo è diventato un fattore limitante per le esportazioni di grano ucraino. L'UDP ha saltato i terminali del grano in favore di operazioni limitate di STS nel porto di Costanza, e ha accelerato la sua rotazione per i transiti delle chiatte a soli 22 giorni. Ciò potrebbe andare ancora più velocemente se Costanza avesse più capacità STS, ha affermato la Società. La Compagnia - ha dichiarato in una nota - che sta negoziando con l'Autorità Portuale, ma ancora senza successo. Secondo quanto riferito, l'Azienda ha il sostegno di Jim O'Brien, coordinatore delle sanzioni del Dipartimento di Stato americano, nonché del Vice primo ministro ucraino



Costanza . La più grande Compagnia ucraina di trasporto di cereali chiede al porto di Costanza di ampliare la capacità di trasferimenti da chiatta a nave in un ancoraggio nelle acque rumene, aggirando alcune limitazioni e preoccupazioni di sicurezza nei porti marittimi ucraini. La Danube Shipping Company (UDP) ucraina ha fornito agli agricoltori del paese un'ancora di salvezza fondamentale per le loro esportazioni durante il blocco russo di Odessa. Sebbene essenziale per l'economia nazionale, la capacità dell'UDP di mantenere il volume è in dubbio: le sue infrastrutture hanno subito un duro colpo dopo i ripetuti attacchi di droni russi su Izmail e Reni, i principali porti ucraini sul ramo settentrionale del Danubio. Gli scioperi hanno distrutto anche l'edificio della sede centrale dell'azienda. Per compensare l'impatto di questi attacchi, l'UDP ha presentato una petizione al porto di Costanza per aprire più spazio per i trasferimenti da chiatta a nave all'interno del frangiflutti del porto, cioè in rada. Oltre a fornire all'Ucraina un terminal sicuro nelle acque della NATO, la nuova capacità ripristinerebbe anche l'accesso alle rinfuse Panamax a pescaggio profondo che storicamente trasportavano il carico di grano dell'Ucraina a clienti lontani. Queste grandi navi non possono raggiungere il ramo settentrionale del Danubio, che può ospitare solo navi costiere fino a circa 10.000-15.000 tpi. I trasferimenti da chiatta a nave mediante chiatte gru sono comuni per le operazioni portuali del Mar Nero e costituivano un appuntamento fisso a Odessa per anni prima della guerra. L'UDP vorrebbe che l'Autorità Portuale di Costanza autorizzasse una nuova area di ormeggio dedicata per la capacità STS (Ship To Ship) all'interno del frangiflutti meridionale del porto. L'area di ancoraggio avrebbe spazio sufficiente per tre navi bulker alla volta, con un'ampia profondità dell'acqua per le navi oceaniche. Secondo l'UDP, questo accordo potrebbe quasi raddoppiare il volume delle chiatte per il trasporto di cereali di Costanza da 600.000 tonnellate a 1,1 milioni di tonnellate al mese. Costanza dipende principalmente dai suoi terminali

Il Nautilus

Focus

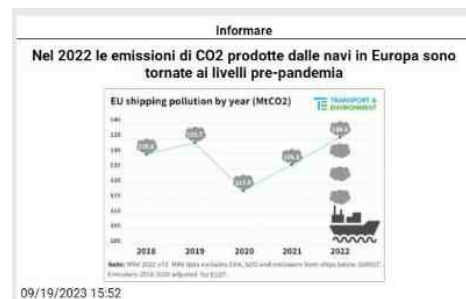
Oleksandr Kubrakov, riflettendo l'importanza politica di alto livello di garantire le rotte di esportazione marittime dell'Ucraina. Abele Carruezzo.

Informare

Focus

Nel 2022 le emissioni di CO2 prodotte dalle navi in Europa sono tornate ai livelli pre-pandemia

Nuovo record di 135,5 milioni di tonnellate di anidride carbonica determinato anche dall'aumento del +6% del numero di navi approdate nei porti dell'UE. In Europa le emissioni di CO2 prodotte dal trasporto marittimo, dopo il calo coincidente con la diffusione globale della pandemia di Covid-19, sono tornate ai livelli precedenti la crisi sanitaria raggiungendo un nuovo massimo storico. Lo evidenzia un'analisi di Transport & Environment (T&E), l'organizzazione ambientalista il cui scopo è promuovere la riduzione dell'impatto inquinante del settore dei trasporti, che rende noto come nel 2022 il volume di emissioni di anidride carbonica generato dai servizi dell'industria dello shipping che opera in Europa sia risultato pari a 135,5 milioni di tonnellate rispetto a 126,3 milioni di tonnellate di CO2 nell'anno precedente e rispetto alle 133,7 milioni di tonnellate prodotte nel 2019 prima di scendere a 117,7 milioni di tonnellate nel 2020 in coincidenza con la diffusione mondiale della pandemia. Ricordando che annualmente gli operatori marittimi europei devono per legge trasmettere i propri dati sulle emissioni all'UE e che negli ultimi anni T&E utilizza questi dati per valutare come si sono evolute le emissioni del trasporto marittimo in Europa, l'organizzazione ambientalista ha specificato che i dati ottenuti dall'UE che ha pubblicato a luglio scorso non includono quelli di molti operatori che non sono riusciti a fornire i dati sulle emissioni in tempo, il che significa che le emissioni totali del trasporto marittimo europeo sono ora molto più elevate di quelle precedentemente riportate. Il rapporto precisa inoltre che l'incremento di emissioni è dovuto anche al fatto che nel 2022 il numero di navi che scalano i porti europei è cresciuto notevolmente salendo a 12.953 rispetto a 12.211 navi nel 2021, a 12.045 navi nel 2020 e a 12.395 nell'anno pre-pandemia del 2019. L'analisi di T&E sottolinea come ai primi posti tra i più grande produttori di emissioni di carbonio del continente figurino le principali compagnie di navigazione containerizzate a partire dalla MSC, che è leader mondiale del settore e che nel 2022 ha emesso oltre 10,5 milioni di tonnellate di CO2, volume seguito da quelli di altri primari vettori del settore: CMA CGM (5,4 milioni di tonnellate di CO2), Maersk (5,3 milioni), COSCO (3,8 milioni) e Hapag-Lloyd (3,3 milioni). Il documento rileva anche come nel 2022 le emissioni delle navi da crociera siano state più del doppio rispetto all'anno precedente quando l'attività crocieristica era fortemente ridotta a causa della crisi sanitaria. In notevole crescita sono risultate anche le emissioni prodotte dalle navi per il trasporto di gas naturale liquefatto, tipologia di carichi che lo scorso anno è aumentata del +60% dato che l'Europa stava intensificando le sanzioni sul petrolio russo, con un conseguente impulso alle importazioni di GNL in Europa via mare. Al primo posto tra le tipologie di navi che nel 2022 hanno prodotto il maggior quantitativo di emissioni di CO2 sono tuttavia rimaste le portacontainer con 37,9 milioni di tonnellate di anidride carbonica



Nuovo record di 135,5 milioni di tonnellate di anidride carbonica determinato anche dall'aumento del +6% del numero di navi approdate nei porti dell'UE. In Europa le emissioni di CO2 prodotte dal trasporto marittimo, dopo il calo coincidente con la diffusione globale della pandemia di Covid-19, sono tornate ai livelli precedenti la crisi sanitaria raggiungendo un nuovo massimo storico. Lo evidenzia un'analisi di Transport & Environment (T&E), l'organizzazione ambientalista il cui scopo è promuovere la riduzione dell'impatto inquinante del settore dei trasporti, che rende noto come nel 2022 il volume di emissioni di anidride carbonica generato dai servizi dell'industria dello shipping che opera in Europa sia risultato pari a 135,5 milioni di tonnellate rispetto a 126,3 milioni di tonnellate di CO2 nell'anno precedente e rispetto alle 133,7 milioni di tonnellate prodotte nel 2019 prima di scendere a 117,7 milioni di tonnellate nel 2020 in coincidenza con la diffusione mondiale della pandemia. Ricordando che annualmente gli operatori marittimi europei devono per legge trasmettere i propri dati sulle emissioni all'UE e che negli ultimi anni T&E utilizza questi dati per valutare come si sono evolute le emissioni del trasporto marittimo in Europa, l'organizzazione ambientalista ha specificato che i dati ottenuti dall'UE che ha pubblicato a luglio scorso non includono quelli di molti operatori che non sono riusciti a fornire i dati sulle emissioni in tempo, il che significa che le emissioni totali del trasporto marittimo europeo sono ora molto più elevate di quelle precedentemente riportate. Il rapporto precisa inoltre che l'incremento di emissioni è dovuto anche al fatto che nel 2022 il numero di navi che scalano i porti europei è cresciuto notevolmente salendo a 12.953 rispetto a 12.211 navi nel 2021, a 12.045 navi nel 2020 e a 12.395 nell'anno pre-pandemia del 2019. L'analisi di T&E sottolinea come ai primi posti tra i più grande produttori di emissioni di carbonio del continente figurino le principali compagnie di navigazione containerizzate a partire dalla MSC, che è leader mondiale del settore e che nel 2022 ha emesso oltre 10,5 milioni di tonnellate di CO2, volume seguito da quelli di altri primari vettori del settore: CMA CGM (5,4 milioni di tonnellate di CO2), Maersk (5,3 milioni), COSCO (3,8 milioni) e Hapag-Lloyd (3,3 milioni). Il documento rileva anche come nel 2022 le emissioni delle navi da crociera siano state più del doppio rispetto all'anno precedente quando l'attività crocieristica era fortemente ridotta a causa della crisi sanitaria. In notevole crescita sono risultate anche le emissioni prodotte dalle navi per il trasporto di gas naturale liquefatto, tipologia di carichi che lo scorso anno è aumentata del +60% dato che l'Europa stava intensificando le sanzioni sul petrolio russo, con un conseguente impulso alle importazioni di GNL in Europa via mare. Al primo posto tra le tipologie di navi che nel 2022 hanno prodotto il maggior quantitativo di emissioni di CO2 sono tuttavia rimaste le portacontainer con 37,9 milioni di tonnellate di anidride carbonica

Informare

Focus

seguite dalle rinfusiere con 18,3 milioni di tonnellate, dalle petroliere con 16,7 milioni, dai traghetti con 13,5 milioni, dalle navi GNL con 10,7 milioni di tonnellate, dalle chimichiere con 8,7 milioni, dalle navi da crociera con 6,9 milioni e dalle navi ro-ro con 5,5 milioni di tonnellate. L'analisi specifica anche il quantitativo di emissioni di CO2 prodotte dalle navi nei porti europei, volume che nel 2022 è risultato di 8,6 milioni di tonnellate, nel 2021 di 8,0 milioni, nel 2020 di 7,5 milioni e nel 2019 di 9,5 milioni di tonnellate.

Informazioni Marittime

Focus

Galleggia per la prima volta "Utopia of the Seas" di Royal Caribbean

La nave è in costruzione presso il cantiere Chantiers de l'Atlantique a Saint-Nazaire, in Francia Galleggiando per la prima volta nel corso dello scorso fine settimana presso i Chantiers de l'Atlantique di Saint-Nazaire in Francia, la nave Utopia of the Seas di Royal Caribbean International si prepara al suo debutto previsto a Port Canaveral (Orlando), in Florida, a luglio del 2024. . Conosciuto come "float out", questo momento chiave nella costruzione di Utopia - seconda nave alimentata a Gnl della compagnia di crociere, dopo Icon of the Sea - è avvenuto dopo 17 mesi dall'inizio dell'iter di costruzione. Il processo per consentire il primo galleggiamento ha richiesto quasi 15 ore dal momento del suo inizio, nel corso della notte, con il riempimento del bacino di carenaggio della nuova nave che ha richiesto oltre 174 milioni di litri d'acqua. Utopia è stata successivamente spostata in un bacino di allestimento, dove sarà completata in vista dell'estate del 2024. Da quando la costruzione della prossima nave della Oasis Class è iniziata, ad aprile del 2022, la formula della nuova vacanza che offrirà ha letteralmente iniziato a prendere forma con il sollevamento e l'assemblamento di oltre 74 blocchi di acciaio. Utopia inizierà ora a guardare alla sua vita in mare con l'installazione delle sue attesissime dotazioni, dallo scivolo a secco più lungo a bordo di una nave - l'Ultimate Abyss, di 90 metri - a un'esperienza culinaria immersiva. Tag crociere cantieri Articoli correlati.



Le mani di Pechino sui porti europei

ROMA Investimenti nelle infrastrutture ma non solo: con uno slalom tra i vecchi accordi del governo italiano con la Cina per la Silk Road tra i pochi paesi europei che l'avevano sottoscritta la marcia indietro dell'attuale governo con la ricerca di formule compensative, e il più recente intervento di Bruxelles contro l'importazione di auto elettriche cinesi. Dunque così pericoloso intrattenere rapporti commerciali più parti con il colosso cinese? L'UE sembra accorgersi adesso della penetrazione commerciale definita imperialismo strisciante della Cina nei gangli più importanti della logistica europea. Eppure basta dare un'occhiata alla presenza della Cina, attraverso le proprie società più meno apposite dallo stato nei porti più importanti d'Europa, per capire che forse qualcuno doveva svegliarsi prima. Se in Italia le partecipazioni azionarie delle imprese logistiche cinesi si limita per adesso a Vado Ligure peraltro con significativi investimenti in Europa si tratta di ben altro peso: con il massimo (100%) nel porto greco del Pireo fino al 40% e simili sul Nord Atlantico. L'utopia della libertà di commercio sui mari in questi casi sembra cozzare con un nuovo colonialismo economico. Tutto sta vedere fino a che punto, visto che il fulcro della produzione mondiale si è ormai spostato verso il Far West, il gioco vale la candela. E fino a quanto l'alternativa India che il governo italiano sta tentando sarà in grado di funzionare senza sconquassi.



Maersk e CMA CGM si alleano per sviluppare insieme carburanti più ecologici

Le due compagnie, numero due e tre al mondo, mirano a definire il quadro per la produzione di massa di metano verde ed etanolo verde e spingeranno per la trasformazione dei principali porti per quanto riguarda i rifornimenti. "Bene il Fit for 55 dell'Ue e l'Inflation Reduction Act degli Stati Uniti" Genova - I giganti globali dello shipping, rispettivamente numero due e tre mondiali dietro a Msc, ossia Maersk e CMA CGM, hanno annunciato l'avvio di un'alleanza per accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo. Le due compagnie hanno fissato un ambizioso obiettivo di zero emissioni nette per le loro attività di spedizione. Sia Maersk che CMA CGM hanno investito in modo indipendente in carburanti più ecologici per le loro flotte. Maersk ha ordinato navi in grado di operare con bio etanolo, mentre CMA CGM ha effettuato ordini per navi a propulsione a GNL che possono anche funzionare con bio etanolo, un equivalente verde dell'attuale GNL. Inoltre, CMA CGM ha ordinato anche navi che possono essere utilizzate con bio etanolo. La collaborazione si concentrerà sullo sviluppo di standard elevati per i carburanti verdi alternativi e sostenibili, compresa l'analisi del ciclo di vita e dei relativi gas serra. Le aziende mirano a definire il quadro per la produzione di massa di metano verde ed etanolo verde. Lavoreranno anche per sviluppare e mantenere standard per il funzionamento delle navi a metanolo verde per quanto riguarda la sicurezza e il rifornimento, nonché per accelerare la trasformazione dei porti chiave nel mondo per il rifornimento e la fornitura di bio etanolo. Inoltre, recita una nota congiunta, entrambe le compagnie di navigazione intendono esplorare insieme attività di ricerca e sviluppo a sostegno dell'obiettivo zero emissioni: da nuovi combustibili alternativi come l'ammoniaca a tecnologie innovative per le loro navi. "Le due società - spiegano - riconoscono il ruolo fondamentale della regolamentazione nel garantire la decarbonizzazione del settore. Hanno accolto con favore l'esito del recente Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), che ha adottato la strategia 2023 per ridurre le emissioni di gas serra delle navi con obiettivi rafforzati". Maersk, guidata dal ceo Vincent Clerc, e CMA CGM, guidata dal presidente e ceo, Rodolphe Saadé, dichiarano che "misure regionali come il Fit for 55 dell'Ue e l'Inflation Reduction Act negli Stati Uniti sono accolte con favore da entrambe le società per contribuire a stimolare la domanda di soluzioni di trasporto marittimo ecologiche" e invitano "altre compagnie di navigazione internazionali a unirsi a loro in questa cooperazione con le istituzioni di regolamentazione".



Le due compagnie, numero due e tre al mondo, mirano a definire il quadro per la produzione di massa di metano verde ed etanolo verde e spingeranno per la trasformazione dei principali porti per quanto riguarda i rifornimenti. "Bene il Fit for 55 dell'Ue e l'Inflation Reduction Act degli Stati Uniti" Genova - I giganti globali dello shipping, rispettivamente numero due e tre mondiali dietro a Msc, ossia Maersk e CMA CGM, hanno annunciato l'avvio di un'alleanza per accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo. Le due compagnie hanno fissato un ambizioso obiettivo di zero emissioni nette per le loro attività di spedizione. Sia Maersk che CMA CGM hanno investito in modo indipendente in carburanti più ecologici per le loro flotte. Maersk ha ordinato navi in grado di operare con bio etanolo, mentre CMA CGM ha effettuato ordini per navi a propulsione a GNL che possono anche funzionare con bio etanolo, un equivalente verde dell'attuale GNL. Inoltre, CMA CGM ha ordinato anche navi che possono essere utilizzate con bio etanolo. La collaborazione si concentrerà sullo sviluppo di standard elevati per i carburanti verdi alternativi e sostenibili, compresa l'analisi del ciclo di vita e dei relativi gas serra. Le aziende mirano a definire il quadro per la produzione di massa di metano verde ed etanolo verde. Lavoreranno anche per sviluppare e mantenere standard per il funzionamento delle navi a metanolo verde per quanto riguarda la sicurezza e il rifornimento, nonché per accelerare la trasformazione dei porti chiave nel mondo per il rifornimento e la fornitura di bio etanolo. Inoltre, recita una nota congiunta, entrambe le compagnie di navigazione intendono esplorare insieme attività di ricerca e sviluppo a sostegno dell'obiettivo zero emissioni: da nuovi combustibili alternativi come l'ammoniaca a tecnologie innovative per le loro navi. "Le due società - spiegano - riconoscono il ruolo fondamentale della regolamentazione nel garantire la decarbonizzazione del settore. Hanno accolto