



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 11 novembre 2023**



Prime Pagine

11/11/2023	Corriere della Sera Prima pagina del 11/11/2023	9
11/11/2023	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 11/11/2023	10
11/11/2023	Il Foglio Prima pagina del 11/11/2023	11
11/11/2023	Il Giornale Prima pagina del 11/11/2023	12
11/11/2023	Il Giorno Prima pagina del 11/11/2023	13
11/11/2023	Il Manifesto Prima pagina del 11/11/2023	14
11/11/2023	Il Mattino Prima pagina del 11/11/2023	15
11/11/2023	Il Messaggero Prima pagina del 11/11/2023	16
11/11/2023	Il Resto del Carlino Prima pagina del 11/11/2023	17
11/11/2023	Il Secolo XIX Prima pagina del 11/11/2023	18
11/11/2023	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 11/11/2023	19
11/11/2023	Il Tempo Prima pagina del 11/11/2023	20
11/11/2023	Italia Oggi Prima pagina del 11/11/2023	21
11/11/2023	La Nazione Prima pagina del 11/11/2023	22
11/11/2023	La Repubblica Prima pagina del 11/11/2023	23
11/11/2023	La Stampa Prima pagina del 11/11/2023	24
11/11/2023	Milano Finanza Prima pagina del 11/11/2023	25

Primo Piano

10/11/2023	La Gazzetta Marittima I tanti nodi della Riforma	26
------------	--	----

10/11/2023	Taranto Buonasera	27
Presente e futuro della crocieristica a Taranto		

Venezia

10/11/2023	Agenparl	30
foto notizia PORTO VE INAUGURATO NUOVO SERVIZIO CONTAINER INTRAMED AL TERMINAL TIV		
10/11/2023	Corriere Marittimo	31
Terminal Intermodale Venezia, avviato nuovo servizio container con Israele, Egitto e Turchia		
10/11/2023	FerPress	32
Porto di Venezia: lo stato dei bandi di progettazione per la manutenzione dei canali portuali		
10/11/2023	Il Nautilus	33
PORTO DI VENEZIA, NUOVO SERVIZIO CONTAINER INTRAMED AL TERMINAL TIV		
10/11/2023	Il Nautilus	34
ADSP MAS: AGGIORNAMENTO SULLO STATO DEI BANDI DI PROGETTAZIONE PER LA MANUTENZIONE DEI CANALI PORTUALI		
10/11/2023	Informare	37
La turca Admiral Container Lines approda a Venezia		
10/11/2023	Informatore Navale	38
CCV - AGGIORNAMENTO DEI BANDI PER LA MANUTENZIONE DEI CANALI PORTUALI		
10/11/2023	Messaggero Marittimo	41
Venezia, l'AdSp fa il punto sui bandi di progettazione dei canali portuali		
10/11/2023	Messaggero Marittimo	44
Porto di Venezia, nuovo servizio container Intramed		
10/11/2023	Sea Reporter	45
Inaugurato nuovo servizio container intramed al terminal TIV		
10/11/2023	Ship Mag	46
Porto di Venezia, inaugurato il nuovo servizio container Intramed al Terminal TIV		
10/11/2023	Shipping Italy	47
Admiral Container Lines debutta in Italia con una linea container intra-Med		

Savona, Vado

10/11/2023	Ansa	48
Rigassificatore Vado, Pd 'tutti i pareri tecnici sono negativi'		
10/11/2023	BizJournal Liguria	49
Rigassificatore, Pd: «Pareri dei tecnici negativi, Toti blocchi il progetto o si dimetta»		
10/11/2023	PrimoCanale.it	51
Rigassificatore, il Partito Democratico ribadisce il suo no all'opera		
10/11/2023	Savona News	53
Rigassificatore, pareri tecnici critici. Il Pd: "Ora Toti scelga: sia presidente dei liguri o commissario del Governo"		
10/11/2023	Savona News	55
Sicurezza a Savona, un lettore: "Mai percepiti problemi gravi come quelli segnalati dal comitato del benpensanti"		

10/11/2023	Ship Mag	56
<hr/>		
Rigassificatore a Vado Ligure, l'attacco del gruppo PD: "Tutti i pareri tecnici negativi"		

Genova, Voltri

10/11/2023	BizJournal Liguria	58
<hr/>		
Sciopero Cgil e Uil 17/11: ecco le modalità di adesione dei comparti a Genova		
10/11/2023	BizJournal Liguria	60
<hr/>		
Future Cities, Mascia: «La rigenerazione urbana prevista nel Puc di Genova»		
10/11/2023	Genova Today	62
<hr/>		
Sciopero 17 novembre: corteo, orari e servizi a rischio, dall'aeroporto ai treni, dal porto ad Amt		
10/11/2023	PrimoCanale.it	64
<hr/>		
Genova, portuali in presidio per boicottare traffico armi destinato a Israele		
10/11/2023	PrimoCanale.it	65
<hr/>		
Genova, incendio Terminal Traghetti: consegna spesa online gratis su tutta la città		
10/11/2023	Ship Mag	66
<hr/>		
Laghezza: "Col PNRR la Liguria deve fare il salto di qualità dal punto di vista infrastrutturale"		
10/11/2023	Shipping Italy	68
<hr/>		
Ripresa dei noli container: in aumento dell'8% quelli da Shanghai a Genova		
10/11/2023	Shipping Italy	69
<hr/>		
Sulla diga di Genova Anac ribadisce le accuse e coinvolge Rina Check		

La Spezia

10/11/2023	Ansa	71
<hr/>		
Fitto, "Zone logistiche semplificate, pronti a valutare"		
10/11/2023	Ansa	72
<hr/>		
Logistica e digitalizzazione, porto della Spezia verso 5.0		
10/11/2023	BizJournal Liguria	73
<hr/>		
Il porto della Spezia presenta il piano di rilancio 5.0		
10/11/2023	Citta della Spezia	75
<hr/>		
Ammiraglio Ribuffo: "Con Basi Blu un arsenale moderno che sarà un cuore pulsante del Paese"		
10/11/2023	Citta della Spezia	77
<hr/>		
Zone logistiche semplificate, ministro Fitto: "Pronti a valutare proposte"		
10/11/2023	Citta della Spezia	78
<hr/>		
Sommariva: "Non saremo un vaso di coccio tra due vasi di ferro. A breve firma per nuovo molo passeggeri"		
10/11/2023	Citta della Spezia	81
<hr/>		
Toti: "Logistica importante ma anche crociere, turismo, diporto e nautica". Rixi: "Pnrr sfida che sta trasformando il Paese"		
10/11/2023	Citta della Spezia	82
<hr/>		
Bucchioni: "Vorremmo che sulla Pontremolese si andasse oltre l'approfondimento". Gasselin: "Nessuna paura della concorrenza degli altri porti"		
10/11/2023	Citta della Spezia	84
<hr/>		
Contrasporto Confcommercio e Fai Liguria: "Logistica fondamentale per dare competitività al sistema produttivo italiano"		

10/11/2023	Citta della Spezia	85
Fondi sviluppo e coesione, Garibaldi: "Toti e Meloni stanziavano più soldi per le officine degli yacht che per il Felettino"		
10/11/2023	Corriere Marittimo	86
Spezia, stretta tra lo sviluppo di Livorno e Genova, rilancia il progetto di una logistica 5.0		
10/11/2023	Informatore Navale	88
IL PORTO DELLA SPEZIA LANCIA LA LOGISTICA 5.0		
10/11/2023	Informazioni Marittime	90
Torna alla Spezia nave "Morosini" dopo la campagna nell'Indopacifico		
10/11/2023	La Gazzetta Marittima	91
"B2B Mare" a La Spezia		
10/11/2023	Messaggero Marittimo	92
Sotto il segno del porto... di La Spezia		
10/11/2023	Messaggero Marittimo	94
I 12 mesi dei porti dell'AdSp del mar Ligure orientale		
10/11/2023	Messaggero Marittimo	95
Il porto di La Spezia lancia la 'Logistica 5.0'		
10/11/2023	Messaggero Marittimo	97
A Consorzio Asterix e Tsl il navettamento stradale tra porto e retroporto a La Spezia		
10/11/2023	PrimoCanale.it	98
Il Porto della Spezia lancia la Logistica 5.0		
10/11/2023	Sea Reporter	100
Traffici: il porto di La Spezia lancia un progetto 5.0		
10/11/2023	Ship Mag	102
La Spezia fa quadrato e rilancia, Sommariva: "Non faremo la fine del vaso di coccio, cresciamo grazie alla nostra unicità"		

Ravenna

10/11/2023	RavennaNotizie.it	104
Ancisi (LpRa) sul disfacimento della "Torraccia": "Necessario un recupero conservativo urgente"		
10/11/2023	ravennawebtv.it	106
Ravenna in Comune: Fermiamo l'imbarco di armi verso Israele		

Livorno

10/11/2023	La Gazzetta Marittima	108
Bonciani vicepresidente		
10/11/2023	La Gazzetta Marittima	109
Piani comuni porto-città		
10/11/2023	La Gazzetta Marittima	111
Le Regioni e i droni di monitoraggio		

Piombino, Isola d' Elba

10/11/2023	La Gazzetta Marittima	112
Isole toscane la Regione propone uno "spezzatino"		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/11/2023	Agenparl	113
<hr/>		
Zes unica, Bergamoto: "Opportunità per l'Abruzzo". Miccio illustra i risultati di due anni di lavoro.		
10/11/2023	corriereadriatico.it	115
<hr/>		
Grandi navi, il sindaco di Ancona Silvetti messo alle strette: «Con l'ok del Ministero non ho scelta»		
11/11/2023	corriereadriatico.it	117
<hr/>		
Dopo 40 anni finalmente ci siamo: aggiudicato l'appalto per l'Ultimo miglio		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/11/2023	(Sito) Adnkronos	119
<hr/>		
Porti, Musolino: "3 mln croceristi a Civitavecchia è storia vincente"		
10/11/2023	(Sito) Adnkronos	120
<hr/>		
Porti, Rixi: "Crescita Civitavecchia fa bene anche ad agricoltura e industria"		
10/11/2023	(Sito) Adnkronos	121
<hr/>		
Porti, Portelli: "Target Civitavecchia a 3,5 mln passeggeri entro il 2025"		
10/11/2023	Affari Italiani	122
<hr/>		
Porti, Musolino: "3 mln croceristi a Civitavecchia è storia vincente"		
10/11/2023	Affari Italiani	123
<hr/>		
Porti, Rixi: "Crescita Civitavecchia fa bene anche ad agricoltura e industria"		
10/11/2023	Affari Italiani	124
<hr/>		
Porti, Portelli: "Target Civitavecchia a 3,5 mln passeggeri entro il 2025"		
10/11/2023	CivOnline	125
<hr/>		
Civitavecchia, è record storico per le crociere		
10/11/2023	CivOnline	126
<hr/>		
Civitavecchia, è record storico per le crociere		
10/11/2023	Il Quotidiano del Lazio	128
<hr/>		
Porti, Musolino: "3 mln croceristi a Civitavecchia è storia vincente"		
10/11/2023	Il Quotidiano del Lazio	129
<hr/>		
Porti, Portelli: "Target Civitavecchia a 3,5 mln passeggeri entro il 2025"		
10/11/2023	Il Quotidiano del Lazio	130
<hr/>		
Porti, Rixi: "Crescita Civitavecchia fa bene anche ad agricoltura e industria"		
10/11/2023	Informatore Navale	131
<hr/>		
GUARDIA COSTIERA CIVITAVECCHIA - L'ESERCITAZIONE IN PORTO "SEASUBSAREX 2023"		
10/11/2023	La Provincia di Civitavecchia	133
<hr/>		
Civitavecchia, è record storico per le crociere		
10/11/2023	Shipping Italy	134
<hr/>		
Civitavecchia festeggia il primato dei 3 milioni di crocieristi e pensa in grande		

Napoli

10/11/2023	Ildenaro.it	135
<hr/>		
Primo Rapporto nazionale sulla rigenerazione urbana, Napoli: la nuova città riparte da est		

Salerno

10/11/2023	Cronache Della Campania	139
<hr/>		
10/11/2023	FerPress	140
<hr/>		
10/11/2023	Il Nautilus	141
<hr/>		
10/11/2023	Informazioni Marittime	142
<hr/>		
10/11/2023	Salerno Today	143
<hr/>		
10/11/2023	Sea Reporter	144
<hr/>		

Brindisi

10/11/2023	Agensir	145
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

10/11/2023	CoriglianoCalabro	146
<hr/>		
10/11/2023	CoriglianoCalabro	148
<hr/>		
10/11/2023	CoriglianoCalabro	149
<hr/>		
10/11/2023	Corriere Della Calabria	150
<hr/>		
10/11/2023	Informatore Navale	151
<hr/>		
10/11/2023	Ship Mag	153
<hr/>		

Cagliari

10/11/2023	Informazioni Marittime	155
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

10/11/2023	Shipping Italy	156
<hr/>		
10/11/2023	TempoStretto	157
<hr/>		

Catania

10/11/2023	Vetrina Tv	<i>Vetrinatv</i> 158
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

10/11/2023	La Gazzetta Marittima	159
<hr/>		
10/11/2023	LiveSicilia	160
<hr/>		

Focus

10/11/2023	Il Nautilus	161
<hr/>		
10/11/2023	Informare	162
<hr/>		
10/11/2023	Informatore Navale	163
<hr/>		
10/11/2023	Informatore Navale	166
<hr/>		
10/11/2023	La Gazzetta Marittima	167
<hr/>		
10/11/2023	La Gazzetta Marittima	168
<hr/>		
10/11/2023	Sea Reporter	169
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

BANOR



La mamma di Moana Pozzi
«Mi diceva che quei film non le piacevano»
di **Giovanna Cavalli**
a pagina 27



Domani in edicola
Numero speciale per BookCity
nel supplemento **la Lettura**
e già oggi nell'App

BANOR

L'inesistenza politica

I PERICOLI PER QUESTA EUROPA

di **Antonio Polito**

Per l'Europa Trump è diventato l'incubo nel cassetto. Tutti sono convinti che una sua vittoria nelle presidenziali del prossimo anno cambierebbe radicalmente i termini dell'equazione internazionale. Zelensky sa che perderebbe l'appoggio degli Usa, e così perderebbe la guerra. Netanyahu invece sa che avrebbe mani libere contro Hamas, e così vuol prolungare la guerra. I propagandisti repubblicani negli Stati Uniti dicono che con Trump non ci sarebbero più guerre. Intendono guerre che coinvolgono gli Usa, perché tutte le altre continuerebbero. E anzi se ne aggiungerebbe qualcuna. Ogni volta che l'America fa l'isolazionista, il mondo diventa più caotico e belligero, non il contrario. D'altra parte abbiamo in queste settimane davanti agli occhi gli effetti nefasti del quadriennio di Trump sul Medio Oriente: la politica degli Accordi di Abramo, concepita per cancellare la questione palestinese, è sfociata nel più sanguinoso conflitto mai avvenuto in quell'area.

La domanda che dobbiamo farci però è come sia possibile che oggi, trent'anni dopo la nascita a Maastricht dell'Unione europea, tutto ciò che accade nel nostro cortile di casa dipenda ancora così totalmente dalle contingenze e dalle bizzarrie della politica americana. Ralf Dahrendorf diceva per paradosso che anche noi europei dovremmo poter votare per la Casa Bianca, perché la scelta del presidente ha effetti più su di noi che sugli americani.

continua a pagina 38

Macron: basta bombe su donne e bambini. Trattativa per gli ostaggi, la piazza preme su Netanyahu

Gaza, assedio agli ospedali

Israele: là sotto c'è il capo di Hamas. Gli Usa frenano: troppi morti civili

INTERVISTA AL PREMIER EDI RAMA

«Accoglieremo i migranti solo il tempo necessario»

di **Leonard Berberi**

Le richieste di asilo, dice il premier Rama, «saranno gestite dall'Italia. I migranti da noi solo il tempo necessario». *continua a pagina 13*

● SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Albania, ecco chi sapeva

La decisione di Giorgia Meloni di annunciare l'intesa con l'Albania sui migranti non ha colto di sorpresa i ministri del governo. Ma il Colle. *continua a pagina 12*

● GIANNELLI



di **Lorenzo Cremonesi** e **Davide Frattini**

Gli israeliani assediando l'ospedale dove si troverebbe il capo di Hamas, Yahya Sinwar, che sarebbe nascosto nelle gallerie rinforzate scavate sotto la sabbia. Ma da Washington arriva l'appello a frenare l'offensiva. «Gli israeliani devono fare molti più sforzi per evitare le vittime civili» dice il segretario di Stato Usa Blinken. «Basta bombe su donne e bambini» dice il presidente francese Macron. Intanto prosegue la fuga da Gaza verso il nord della Striscia. Si tratta ancora sugli ostaggi e sarebbero in vista nuovi accordi per la liberazione.

da pagina 2 a pagina 9
Mazza, Nicastro, Valentino

IL SONDAGGIO

Le prime crepe nel centrodestra

Calano fiducia, Fdi e Lega

di **Nando Pagnoncelli**

Quasi la metà degli italiani (49%) boccia il governo, il 40% esprime approvazione. Cambia anche lo scenario di voto. Fdi cala al 28,5%, dato più basso con oltre un punto nell'ultimo mese. Lega giù di quasi un punto. In crescita FI, meno di un punto. Il Pd perde ancora decimali (mezzo punto rispetto a ottobre) e si colloca al 18%, risultato inferiore alle Politiche. *a pagina 15*

«IL SÌ ANCHE DAGLI ITALIANI»

Sfida di Meloni sul premierato

di **Marco Galluzzo**

alle pagine 10 e 11

Le Finals Domani il via. L'azzurro: sono emozionato, il pubblico mi aiuterà



A Torino i Maestri del tennis

E Sinner sogna l'impresa

di **Gaia Piccardi**

Gli otto migliori tennisti al mondo (nella foto da sinistra Rune, Tsitsipas, Sinner, Alcaraz, Djokovic, Medvedev, Rublev, Zverev) si sfidano a Torino. Partono domani le Atp Finals. Occhi puntati sull'azzurro Jannik Sinner numero 4 del ranking. *alle pagine 56 e 57*

Forse oggi lo stop ai sostegni vitali

Indi, un altro «no»

L'appello di Roma: «Trasferitela qui»

di **Luigi Ippolito** e **Paola De Carolis**

L'appello dei genitori di Indi Gregory per impedire il distacco dalle macchine che la tengono in vita è stato rifiutato. Forse già oggi lo stop. Ma proprio ieri la premier Meloni ha scritto a Londra: «Trasferitela in Italia in base alla Convenzione dell'Aia. E nell'interesse della bambina». *a pagina 18*

LE MOTIVAZIONI DELLA CASSAZIONE

«Stato-mafia: dai giudici storiografia, non prove»

di **Giovanni Bianconi**

Stato-mafia, la Cassazione: «Contro ex vertici Ros accuse insussistenti». In 95 pagine le motivazioni della sentenza che lo scorso aprile ha reso definitive le assoluzioni per gli ex ufficiali del Ros Mario Mori, Antonio Subranni e Giuseppe De Donno, e l'ex senatore Dell'Utri. *a pagina 19*

IL NUOVO LIBRO DI

BRUNO VESPA

IL RANCORE e la SPERANZA

Ritratto di una nazione dal dopoguerra a Giorgia Meloni, in un mondo macchiato di sangue

MONDADORI

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

C'è un cadavere coperto da un telo in via della Scrofa, nel cuore di Roma. Appartiene a monsignor Bacqué, nunzio apostolico che un infarto ha stroncato mentre usciva dal barbiere. Si trova lì da tre ore e ha fatto in tempo a diventare una discreta attrattiva. La prima ad accorrere è stata l'ambulanza del 118, dando prova di efficienza persino commovente. Poi è stata la volta dei poliziotti e del medico legale per il riscontro delle cause naturali del decesso. Esaurite le pratiche di loro competenza (espressione che nell'Italia delle cento burocrazie assume una valenza quasi mistica), se ne sono andati ciascuno per la propria strada, lasciando sul posto l'unico che non poteva muoversi. Da quel momento ci si è rassegnati ad aspettare l'arrivo dei

In morte del pudore

Servizi Mortuari, entità ineffabile intorno alla quale circolano leggende spaventose. Si narra che al cimitero di Prima Porta ci sarebbero duemilacinquecento bare in lista d'attesa: più che per una Tac. Intanto davanti al corpo del monsignore sfilava distrattamente l'umanità: politici indaffarati (le sedi del Senato e di Fratelli d'Italia sono lì accanto) e passanti ingolositi dalla possibilità di certificare presso i contemporanei la loro fondamentale presenza scattandosi un selfie col morto. Un gruppo di turisti è quasi venuto alle mani per disputarsi il diritto di precedenza. C'era anche qualche suorina in preghiera, ma è passata praticamente inosservata. Alla terza ora si è verificato il miracolo: è giunto il camion del Comune.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BIOTON®

Difesa FORTE

con Echinacea

PER FAVORIRE LE NATURALI DIFESE DELL'ORGANISMO

in bustine, flocconcini e soluzione orale

SELLA IN FARMACIA





Sanità, attese viepiù lunghe pure per visite urgenti. Lombardia e altre 7 Regioni negano i dati all'Agenas. Schillaci: "Non c'è monitoraggio". Il governo si arrende?



DOROTHEUM Casa d'aste dal 1707 VALUTAZIONI OPERE E DIPINTI Milano, 02 3035241 www.dorotheum.com

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

DOROTHEUM Casa d'aste dal 1707 VALUTAZIONI OPERE E DIPINTI Milano, 02 3035241 www.dorotheum.com

Sabato 11 novembre 2023 - Anno 15 - n° 311

€ 3,90 con il mensile FQ MensuM Spedizione ab. postale DL 355/05 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

GAZA Washington: così la guerra si allarga Ospedali assediati Usa: "Troppi morti"

L'esercito israeliano: "Il comando di Hamas è là sotto". Stati Uniti: "Più morti dei dichiarati". Bombe sul corridoio "sicuro". L'associazione delle famiglie dei rapiti: "Bibi allunga il conflitto per salvarsi dal processo"

ANTONIUCCI, CALAPÀ, CARIDI, DIVIRI, FESTA E GROSSI A PAG. 2-3 E 5



ORGOGGIO FAMILISTA I Parenti d'Italia: da La Russa jr. agli altri piazzati



A PAG. 7

RECORD DI IMMUNITÀ Caso Renzi&C.: siamo la zona franca d'Europa



BARBACETTO, IURILLO E PROIETTI A PAG. 8-9

Cervelli migranti

Marco Travaglio

Se fossero opinionisti, i nostri governanti meriterebbero un aumento di stipendio: almeno sull'immigrazione, tutto si può dire fuorché siano a corto di idee. "Migrante è un gerundio" (Salvini). "Se sei nomade devi nomadare" (Meloni). Porti chiusi (Salvini). Blocco navale (Meloni). Li fa venire la sinistra (giornali di destra). "L'amoregese deve dimettersi" (Meloni). "Tam tam tra i migranti in Libia: Ora che c'è la Meloni, non partiamo più" (Sallusti, Libero). "Allarme, non si fermano più. Assalto all'Italia" (Sallusti, Libero). Sostituzione etnica (Lollobrigida). Carichi residuali (Piantodosi). Genitori irresponsabili fanno partire i figli in condizioni di viaggio pericolose (Piantodosi). "Conoscete i rischi delle traversate?" (Meloni ai parenti dei morti a Cutro). Canzone di Marinella al karaoke (Salvini e Meloni). "Inseguiremo gli scafisti anche fuori dalle acque territoriali in tutto il globo terraqueo" (Meloni). Multe alle Ong e obbligo di vagare dalla Sicilia al Tirreno all'Adriatico fino a un comune del Pd (autori vari). Colpa di Macron (Meloni e Salvini). "Liberté, égalité, tieniteli te" (Capezone, Libero). Colpa di Scholz (Meloni, Crosetto e Salvini). "Germania scafista" (Sechi, Libero). "Complotto con la regia del Pd" (Sallusti, Giornale). "Colpa della brigata Wagner" (Crosetto). "Non ci risulta" (servizi segreti italiani).

Basita dai giudici che li liberano" (Meloni). "Apostolico si dimetta" (Salvini). "Scafisti in toga", "Apostolico beccata senza casco, ma continua a sentenziare" (Libero). "Apostolico scagionò il figlio" (Giornale). Meloni: asse con Macron, con Sunak, con Sánchez, con Ursula, con Mitsotakis, con Orbán, con Mazowiecki, con Malta (giornali vari). "Li mettiamo nelle caserme dismesse" (Nordio). Nuovi reati di omicidio nautico e lesioni personali nautiche (Nordio). Pene più severe per chi si mette al timone dopo aver bevuto troppo" (Carlone, comandante Guardia costiera). Cauzione di 4.938 euro per chi vuole evitare il Cpt (AAVV). Spot in Africa per dire "Non venite in Italia" (Meloni). Stato di emergenza migranti e commissario straordinario con poteri speciali (Meloni). Svolta, argine, strada giusta, linea dura, fase 2 (giornali vari). Decreto Migranti, decreto Cutro, decreto Flussi, decreti Sicurezza 1, 2 e 2-bis (AAVV). Piano Mattei (Meloni). Storico Memorandum con la Tunisia siglato con il presidente al-Sayed (Meloni con Von der Leyen). Storico Memorandum con l'Albania siglato con il premier Rama (Meloni da sola). Migranti sbarcati in Italia dal 1° gennaio 2023 col governo Meloni anti-migranti: 145.889. Migranti sbarcati nello stesso periodo con i governi Draghi e Conte pro-migranti: 89.700 nel 2022, 57.295 nel 2021 e (saltando l'anno del Covid) 11.200 nel 2019. Sipario.

INTERVISTA IL PRESIDENTE SMENTISCE MELONI: "NON SO SE L'ACCORDO FUNZIONERÀ" Rama: "136 mila migranti in Albania saranno 3 mila" "I PROBLEMI SONO ITALIANI" "SE RESTANO PER 28 GIORNI C'È TURN OVER, MA PER 18 MESI NO" DOPO LO SCOOP DEL 'FATTO': "ERRORE MATERIALE" Premier furiosa, Pogliese ritira emendamento a favore dei pregiudicati in Comuni e Regioni

LE NOSTRE FIRME

- Tridico Meloni, Finanziaria sprecata a pag. 13 • Gianni Nucleare francese, un rischio per l'Italia a pag. 13 • Valentini La Rai malata di partitocrazia a pag. 13 • Palombi Com'è umano il Fondo monetario a pag. 15

GIULIANO FERILLI "Quando Berlinguer rifiutò la pubblicità delle sue sigarette"

Tommaso Rodano "Come è stato possibile ridurre ai minimi termini il maggior partito dei lavoratori del Paese?"

È ORA DI LAVORARE MENO MILLENNIUM LA BIBLIA DEL LAVORARE MENO In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90 €

PARLA L'ECONOMISTA PIGA "Torna l'austerità L'Italia dica di no"

PALOMBI A PAG. 10

MOTIVAZIONI CASSAZIONE La trattativa del Ros fu solo un innocente "dialogo con i boss"

LO BIANCO A PAG. 11

La cattiveria Geronimo La Russa nominato nel Cda del Piccolo Teatro di Milano. Sanguliano pensava che Cda stesse per Capo degli apache

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CHE C'È DI BELLO Killer uccide di noia, la festa per Capote e i mondi di Baricco

DA PAG. 20 A 23



IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 30 - 00186 Milano

Sped. in Ab. Postale - DL 30/05/2002 (art. 1, comma 1, lett. a) D.L. 13/03/2010 (art. 1, comma 1)

ANNO XXVIII NUMERO 267 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 11 E DOMENICA 12 NOVEMBRE 2023 - € 2,50 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 23

Cancellato il 7 ottobre in tv. Il giornalismo "indipendente" che demonizza Israele e il suo diritto all'autodifesa fa il gioco di HamasNews24

Giornalisti complici: ma in che senso? L'organizzazione non governativa israeliana Honest Reporting, due giorni fa, ha diffuso una notizia che ha suscitato una certa curiosità nelle redazioni di tutto il mondo. Secondo Honest Reporting, il 7 ottobre i relatori di Hamas non sono stati più unici a documentare, con le loro telecamere, i crimini di guerra commessi nei suoi di Israele, in quanto alcune di quelle atrocità sono state documentate da alcuni fotoreporter con base a Gaza, la cui presenza multimediale nell'area di confine violata, scrive la ong, "violava serie questioni etiche" e spinge a porre una serie di domande. Per esempio, i fotoreporter sono stati in campo che informazioni avevano avuto? I fotoreporter si sono mossi coordinandosi con Hamas? E' verosimile pensare che i fotoreporter convocati alla sera prima dello sterminio degli ebrei fossero convinti che l'operazione segnalata da documentare fosse una raccolta di marci in un kibbutz di Israele? A giudicare dalle

immagini del linciaggio, del rapimento e dell'assalto al kibbutz israeliano, scrive la ong, sembra che il 7 ottobre il confine sia stato violato non solo fisicamente, ma anche giornalisticamente. La vicenda dei fotoreporter andrà naturalmente approfondita, studiata e verificata. Ma nell'attesa di capire qualcosa di più su questa vicenda, è interessante notare che il fatto non è un caso isolato. Si guarda un'altra forma di giornalismo che senza aver neppure bisogno di lavorare embedded con i terroristi ha scelto di raccontare la guerra in medio oriente utilizzando un "inquadratura non troppo diversa da quella che utilizzerebbe Hamas per raccontare la sua "resistenza". Come? In attesa di saperne di più dai fotoreporter convinti certamente di essere stati convocati da Hamas il 7 ottobre per documentare una manifestazione pacifica di fronte al kibbutz di Kfar Aza, è sufficiente collegarsi con una qualsiasi trasmissione tv, in Italia e fuori dall'Italia, per rendersi conto di un fenomeno e-

re il tentativo quotidiano, da parte dell'informazione libera, indipendente e a schiena dritta, di trasformare Israele nell'aggressore, non più nell'aggresso, cancellando progressivamente il 7 ottobre e facendo di ogni programma televisivo, tranne rare eccezioni, un processo a senso unico contro chi in mezz'ora ha subito rastrellamenti simili a quelli che l'umanità ha visto nella stagione della Germania nazista. Il giornalismo complice della propaganda di Hamas è quello che usa con costanza la parola "terroristi". E' quello che usa a sproposito la parola "non negoziabili". E' quello che usa le dichiarazioni di Hamas come fonti "ufficiali". E' quello che accusa Israele di genocidio, di pulizia etnica, dimenticando che il genocidio c'è fra una tragedia e un crimine, dimenticando che chi in questa guerra usa i civili come scudi umani, dimenticando di ricordare che le vittime sono tutte uguali ma la mano di chi spara non è dimenticando di ricordare che i vigliaccchi di Hamas non hanno aggredito soldati nelle caserme ma hanno ucciso donne,

bambini, neonati, sopravvissuti alla Shoah, bruciando vive intere famiglie, cacciando gli vecchi a piedi, tagliando i seni a madri, mutilando volontariamente bambini di 6-8 anni prima di ucciderli. Giovedì pomeriggio, 730 giornalisti americani hanno firmato una lettera aperta per criticare la copertura della guerra da parte dei media occidentali, per chiedere i colleghi a usare i termini precisi ben definiti dalle organizzazioni internazionali per i diritti umani, come "Ona, tra cui "apartheid", "pulizia etnica" e "genocidio". Nelle stesse ore in cui l'appello veniva pubblicato, il Washington Post ha scelto di rimosuere una riga, di cancellare da un premio Pulitzer, che raffigurava un leader di Hamas mentre usa civili come scudi umani. "Troppo meschino", disse il direttore. Il popolo aggredito diventa il popolo aggressore, il 7 ottobre è cancellato e l'unico giornalismo indipendente è quello che demonizza Israele e il suo diritto all'autodifesa. Da HamasNews24 è tutto, a voi studio.

La chiamata della premier Meloni e l'ora fatale del referendum: appello agli italiani

Con due interventi apra, da sola, la campagna per il premierato. Lega e F1 pensano alla manovra

Dopo Talò, ipotesi Celeste

Roma. Si appella agli italiani per il referendum e il porta a spasso per Palazzo Chigi. La premier in due interventi rilancia la "madre di tutte le riforme". Il premierato. Di mattina attraverso un videomessaggio agli artigiani di Cna, e di pomeriggio con gli "Appunti di Gorgia", finiti nel cassetto da diverse settimane. Come se fosse Alberto Angela, passeggiando lungo le stanze di Chigi, domanda, retorica, ad italiani: "Volete contare o restare a guardare chi decide per voi?". Visto che c'è da votare, ecco che la risposta: "Confido che gli italiani non si lascino sfuggire questa occasione". L'idea di cercare un ampio consenso in Parlamento, rimane per la premier, solo una buona intenzione. La leader è realista, malgrado abbia dichiarato di non "legare le sorti del governo al referendum", punta forte sull'esito delle urne, previste per la primavera del 2025. Lancia dunque il campo referendario, sperando che anche gli alleati la seguano fino in fondo. Parla di una vera "rivoluzione", un passaggio per la prima volta a una "democrazia matura" senza infiacchire, sottolinea, le prerogative del capo dello stato (Sergio Mattarella) e in Uzbekistan e non ha ancora commentato il del di riforma costituzionale. Non potendo sferrare Salvini e Tajani sulla via del referendum, Meloni se la prende con l'opposizione: "abituata a governare senza essere eletta". (Continuata e Corriere segue nell'inserto XVI)

L'anno della Santa

La ministra si sente calda e terrà sul Lago Maggiore il "Forum del turismo" con il premier

Roma. L'anno santo della "Santa". Dodici mesi da Pitagora. La ministra del Turismo Daniela Santanchè per celebrare il suo lavoro (e dunque se stessa) ha organizzato le cose in grande il 24 e il 25 novembre trascinerà (in presenza) il governo Meloni al suo grande evento. Nessuno può mancare. A partire dalla provincia, ovvero, passando per i vice e alleati Antonio Tajani (Esteri) e Matteo Salvini (Infrastrutture). Tutti convocati a Baveno, paesino incastonato sulla sponda piemontese del Lago Maggiore. Qui si celebrerà il Forum internazionale del turismo dove sono attesi anche i ministri più importanti e strategici (come Francesco Lollobrigida, Genaro Sangalino, Adolfo Urso) senza dimenticare gli omologhi europei (e non solo) di Santanchè e le imprese del settore. Non sembra certo il canto del cigno - o della Pitagora - anzi sarà una dimostrazione di forza da parte di colui che ha avuto il merito di introdurre Fratelli d'Italia, con la regia di Ignazio La Russa, nei salotti milanesi che contano. Ed è subito "Open to Baveno". Sempre più rilucida, si sente sicura e a più voci, elitante per via delle questioni giuridiche che l'hanno cinta negli ultimi dodici mesi. (Continuata segue nell'inserto XVII)

La pace si avvicina cancellando Hamas non Israele

Come vengono organizzate le evacuazioni ora che la battaglia attorno ad al Shifa è feroce

Scambiare per vendetta l'autodifesa degli aggrediti e martirizzati resenta l'assurdo

Amnesty non se la sente di chiamare Hamas "terrorista". La triste fiammella della onga

Roma. Benjamin Netanyahu dice e si contraddice. Pur di legarsi ancora di più ai suoi alleati di governo, va contro ai suoi alleati internazionali. Ha riunito i sindaci dei kibbutz colpiti dai terroristi di Hamas il 7 ottobre e ha detto che l'esercito israeliano continuerà a controllare la Striscia di Gaza anche dopo la guerra. Non aveva detto questo qualche ora prima a Fox News e non aveva detto i piani a cui stanno lavorando gli Stati Uniti, che sono preoccupati per le vittime civili ma continuano a sostenere Israele, nonostante Netanyahu dia l'impressione di mettercela tutta pur di insediare il suo alleato vitale. Il premier israeliano ha detto che non ci sarà nessuna forza internazionale a controllare Gaza e riguardo ad Abu Mazen, il leader di Fatah che governa screditato la Cisgiordania, non l'ha neppure menzionato. Eppure sono queste le proposte americane, compresse ma necessarie perché il vuoto di potere a Gaza è pericoloso: bisogna già pensare a riempirlo. Abu Mazen ha detto di essere pronto, e vede come la sua sopravvivenza politica. (Fiammella segue nell'inserto XVI)

Lo stupore triste di Liliana Segre. Lei sembra di aver vissuto invano. La reazione incolore e dura di Edith Bruck. Per loro, e per altri tra i

DI CRISTIANO FERBARI

quali molti che scrivono qui e leggono qui è stato un trauma inaspettato constatare che, dopo una breve fiammata di sdegno per il 7 ottobre dei kibbutz, limitata a minuziosità e avanguardie varie, è prevalse una massiccia ondata di negazionismo di aperta ostilità a Israele in nome della causa palestinese, il tutto mescolato con atti di codardia e di rinuncia a esprimersi in molte istituzioni e in molti ambienti, e peggio, con il risorgere di atteggiamenti che mescolano antisionismo e antisemitismo della più varia e classica schiatta razziale. Una reazione è in corso, in mezzo a polemiche fino a ieri immaginabili e dissonanze ideologiche (come in Francia, ma il tono prevalente, e non solo per preoccupazioni umanitarie riguarda Israele e degli israeliani e degli ebrei di tutto il mondo. La parola d'ordine è: questa è una vendetta carica di sproporzioni e di tra bibbia, ma va della sorte degli innocenti.

Il ritorno di Xi

Il leader cinese incontra Biden a San Francisco nel momento di più alta tensione globale

Roma. Mercoledì prossimo il presidente americano Joe Biden e il leader cinese Xi Jinping saranno di nuovo l'uno di fronte all'altro, a San Francisco, a un anno di distanza dal loro ultimo incontro a margine del G20 di Bali, in Indonesia. Allora sembrava che ci fosse uno spiraglio d'apertura al dialogo tra i leader delle prime due economie del mondo, ma subito dopo la situazione era precipitata di nuovo: la crisi del pallone cinese sui civili americani abbattuto dal Pentagono, la competizione strategica nel settore tecnologico, l'asertività cinese nel Mar cinese meridionale che è diventata sempre più aggressiva contro le navi americane e paesi partner degli Stati Uniti. Secondo il comunicato della Casa Bianca pubblicato ieri, i leader discuteranno di relazioni bilaterali ma anche "di una serie di questioni regionali e globali", come confermato poco dopo dal ministero degli Esteri di Pechino - Biden chiederà a Pechino di fare pressioni su Teheran per evitare l'escalation globale in medio oriente. (Fiammella segue nell'inserto XVI)

C'è chi sostiene (Thomas Friedman, Licio Caracciolo) che Israele non avrebbe dovuto fare nulla dopo il pogrom, stava ferma, e incassare la pietà per le vittime senza ripretare se non con la delusione di chi si lamenta. La leader della catena di tutti, licenziando Netanyahu e avviando un negoziato di pace con tutti gli attori in campo, riprendeva alla prospettiva dei due popoli e due stati. (segue nell'inserto XVI)

Europa delle entità terroristiche

Anche Benjamin Granel, portavoce del governo francese dal 2017 al 2019, ha reagito su X ai commenti del presidente di Amnesty: "Samouiller sta annegando in un linguaggio nauseante". L'ex deputato ha aggiunto una copia di un documento di Amnesty France che risale al 2015 e che utilizza la qualifica di "terrorista" per riferirsi al gruppo Boko Haram. Ha reagito pure l'Express: "Samouiller ha almeno guardato le immagini di questa nauseante carneficina". L'equivalenza morale è ormai un tratto distintivo della celebre ong. La direttrice dell'organizzazione a livello mondiale, la francese Agnès Callamard, aveva detto senza battere ciglio a proposito della guerra in Ucraina: "Abbiamo documentato la tendenza delle forze di Kyiv a mettere in pericolo i civili e a violare le leggi di guerra quando operano in aree popolate". Alcuni mesi dopo, un'indagine interna metterà in discussione le conclusioni di questo rapporto. (Mastri segue nell'inserto XVI)

Il mondo sopra. La Shah e il nuovo milite

Il mondo sopra. La Shah e il nuovo milite. In regalo per i lettori del Foglio, al centro del giornale, il grande cronista svizzero di Elite Wiesel da conservare in forma libro. Gli abbonati all'edizione digitale possono stampare le pagine, piegarle e ritagliarle, oppure inquadrare il Qr Code qui sotto.

Il mondo sopra. La Shah e il nuovo milite. In regalo per i lettori del Foglio, al centro del giornale, il grande cronista svizzero di Elite Wiesel da conservare in forma libro. Gli abbonati all'edizione digitale possono stampare le pagine, piegarle e ritagliarle, oppure inquadrare il Qr Code qui sotto.

Indi, perché no?

Esistono gli intranquilli dell'India. La vita finché l'ultima cellula avrà esalato il suo ultimo fiato, tutto è compiuto, la vita sopra ogni cosa, di solito perché è sacra (ma il padre di Indi Gregory non è battezzato né credente). E pronti tutti o in maggioranza a dire che non si può né si deve, è accademico e pensiero magico. Poiché non impongo il sacrificio dell'ultima cellula a nessuno, il problema qual? Esistono poi anche gli intranquilli della morte finché l'ultima cellula potrà dire liberamente il suo ultimo basta. E pronti tutti o in maggioranza a riconoscere che né, nessuna coazione o legge può negare il diritto supremo alla morte. Poiché non impongo a nessuno l'anticipo sull'ultima cellula, perché no? Poi ci sono i governi che della biopolitica di ambedue gli amori - per la libertà e per la libertà morte - fanno motivo di profitti e commessi. Andrebbero invece rispettate ambedue le zone grigie. Infine ci sono i giudici inglesi che, nell'oscura pretesa di stabilire che il "miglior interesse" di indi sia la morte, che nulla valga il desiderio dei genitori di accompagnarla finché vita non li separi, pretendono giudicare l'ingiudicabile, e non è compito loro. Ma forse quei giudici preferiscono la morte. (Mastri segue nell'inserto XVI)

Andrea's Version

Sul Corriere del 9 scorso, perché c'è poco da fare, il Corriere e il Corriere, un giornale che dire monumentale è poco. L'inchino che ha porto al magistrato Gratteri ha piegato la schiena fino a toccare terra con la fronte. E giustamente. La lunga lezione tenuta dal dolore nei giorni scorsi, ha spunto Granelmi, e risultata generosamente severa. E' stata tale quando ha rimproverato i giovani cui piacciono solo i soldi è sembrata infessibile nella denuncia del caffè con Sui che tratta da sfidato l'insegnante di un tempo alla guida della vecchia Tpo, ma addirittura perfetta si è rivelato, il dottor Gratteri, quando ha puntato il dito contro i genitori che si atteggiavano a costanti dei figli, contro i cineasti che producono sempre più violenza, contro i presidi che aprono le porte a magistrati di grido e alle soubrette per parlare di legalità agli studenti. Mica male. Se stesso poi anche vi-tuperato, il signor procuratore di Napoli, quel suo gemello calabrese che emetteva una ieri quintale di mandati di cattura privi di prove e di senso, tanto da venir smontato spesso e volentieri dai suoi stessi compagni di lavoro, perciò promesso subito in carriera, bel, allora chapeau. E lo splendido Granelmi, semplicemente riordeandogli sul Corriere, perché c'è poco da fare, il Corriere e il Corriere, sarebbe rimasto ugualmente il leccaculo che è, ma lo sarebbe sembrato di meno.

I figli spezza cuore

Il familismo amorale al contrario di Sam Bankman-Fried che schianta i genitori e altri inganni

La superiorità del sistema penale americano su quello italiano ha così tanti elementi che lo stesso si prenderebbe l'articolo. Nel caso presente non basta uno, assai iconico: è il corno vietato fare spargherate o pruriginose fotografie agli imputati in tribunale, così soprattutto è una rapida parata di vignettisti e ritrattisti d'aula con la matita. Se sia invece superiore l'educazione familiare di Amnesty France, dice che non se la sente di usare il termine "terrorista" per riferirsi ad Hamas, preferendo "gruppo armato palestinese". "Perché il termine terrorista non è riconosciuto dal diritto internazionale". E "perché sia fatta giustizia" ha continuato, "le cose devono essere descritte come sono". Nathalie Loiseau, euro-parlamentare e una rapida parata di Re-naissance, si è espressa su X: "Il termine "terrorista" non è riconosciuto dal diritto internazionale". "Hamas è nella lista delle entità terroristiche". Anche Benjamin Granel, portavoce del governo francese dal 2017 al 2019, ha reagito su X ai commenti del presidente di Amnesty: "Samouiller sta annegando in un linguaggio nauseante". L'ex deputato ha aggiunto una copia di un documento di Amnesty France che risale al 2015 e che utilizza la qualifica di "terrorista" per riferirsi al gruppo Boko Haram. Ha reagito pure l'Express: "Samouiller ha almeno guardato le immagini di questa nauseante carneficina". L'equivalenza morale è ormai un tratto distintivo della celebre ong. La direttrice dell'organizzazione a livello mondiale, la francese Agnès Callamard, aveva detto senza battere ciglio a proposito della guerra in Ucraina: "Abbiamo documentato la tendenza delle forze di Kyiv a mettere in pericolo i civili e a violare le leggi di guerra quando operano in aree popolate". Alcuni mesi dopo, un'indagine interna metterà in discussione le conclusioni di questo rapporto. (Mastri segue nell'inserto XVI)

Rai cartastraccia

I vertici Rai puntano ora ad "affamare" i giornalisti critici e tentano Meloni: "Togli i fondi"

Roma. Sta per diventare un campo-sano e si preoccupano di chi deve cedere e il cambio. Che il prossimo ad della Rai sia Sergio, Rossi o Ciccio è influente. Il governo vuole che la Rai risparmi, vende tutto quello che può vendere: immobili, quote di Rai Way. La Rai risponde: "Per recuperare il denaro che il governo le ha tolto vuole rifarsi sulla carta stampata, fare "cartastraccia". I vertici Rai chiedono ora alla premier, e lo fanno con argomenti, per la destra convincti, di "affamare" i piccoli quotidiani già stretti, le tv locali, di eliminare le agevolazioni fiscali a favore di cooperative ed editori che guidano aziende private. Si propone, e si punta massiccia, di intervenire sul fondo per il pluralismo. La Rai di Meloni sta tentando Meloni: se si deve risparmiare perché pagare chi critica il governo? Gli "ostaggi" il buon pretesto, sono i dipendenti Rai da tutelare per non "rivedere il perimetro". Il prossimo ad rischia di essere il curatore della vecchia Parmalat. (Corriere segue nell'inserto XVI)

Incursore Urso

Dall'invito alle assicurazioni su Btp agli Npl, le invasioni di campo del Mimit sono un problema

Roma. Ufficialmente il Mef "non commenta" le dichiarazioni di altri ministri. Ma raccogliendo voci che parlano più liberamente, il termine più diplomatico per le incursioni del ministro Adolfo Urso è "insofferenza". C'è chi si lascia andare un po' di più: "Ci domandiamo il perché di tutta questa voglia di protagonismo sui settori che non gli competono". L'ultimo caso, su un tema delicato come quello del debito pubblico, è l'uscita con cui il ministro delle Imprese e del Made in Italy ha chiesto il rinvio di un vertice stringente a coorte nell'acquisto di Btp: "Mi ho invitato al sistema assicurativo di continuare a fare, e se possibile incrementare, la loro azione nel momento in cui stiamo pensando al rinnovo del debito pubblico anche a fronte dell'aumento del tasso di interesse deciso dalla Bce", ha detto Urso. Provocando la reazione, e meglio la disortione, delle compagnie assicurative. (Corriere segue nell'inserto XVI)

I problemi del Pnrr

La discontinuità rispetto al piano dei Disegni non paga. Lo stallo spiegato dalla Corte dei conti

Roma. L'atteggiamento di negoziazione esasperato con l'Unione europea (che non di rado sfocia nella guerra di nervi e si riflette anche nelle posizioni assunte in questi giorni sul Patto di stabilità e più tradizionalmente sul Meo) e la necessità di distinguere a tutti i costi dal governo Draghi non hanno portato bene al Pnrr italiano. La relazione della Corte dei conti sullo stato di attuazione del piano, diffusa mercoledì 9 novembre, spiega, meglio di qualsiasi altro documento ufficiale finora pubblicato, lo stato di caos in cui il Recovery plan italiano è piombato per effetto della revisione generale progettata per novembre e poi proposta all'Unione europea il 7 agosto scorso (per altro mai comunicata pubblicamente nel suo testo integrale e dettagliato). E' sia pure con un linguaggio un po' diplopico, la Corte consente di leggere in controcultura i rischi molto seri di questa partita. (Santilli segue nell'inserto XVI)



il Giornale



SABATO 11 NOVEMBRE 2023

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno L - Numero 267 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it



NUOVO APPELLO DEL GOVERNO
No al trasferimento in Italia
A Indi restano soltanto 48 ore

Tagliaterra a pagina 16



LUTTO NELLA MODA
Renne, il «genio» di Moschino
stroncato da un male

Fedi a pagina 18



IL «SIGNOR TECHNOGYM»
«Volevo fare lo stilista
e poi ho inventato il wellness»

Franni a pagina 18

l'editoriale

L'UNICA RIFORMA CHE NON SI PUÒ PIÙ RINVIARE

di Alessandro Sallusti

Il Tar del Lazio ha annullato ieri il provvedimento del governo che imponeva ai distributori di carburante di esporre il prezzo medio di vendita di quel giorno nella rete nazionale per provare a calmierare rincari eccessivi. E sempre ieri la giudice Silvana Albano ha spiegato, pur non potendolo conoscere in quanto ancora non noto nei dettagli, «perché così com'è il protocollo d'intesa Italia-Albania sugli immigrati non può essere applicato». Ora, è vero che una democrazia si regge sul bilanciamento tra i poteri esecutivo, legislativo e giudiziario, ma se la bilancia pende sempre da una parte, quella del potere giudiziario, è ovvio che la democrazia ne risente.

In queste ore si sta discutendo della riforma istituzionale per l'elezione diretta del premier voluta dalla maggioranza e contestata dalle opposizioni perché conferirebbe eccessivi poteri al primo ministro a scapito di quelli del Parlamento. Molti costituzionalisti sostengono che si tratti di un sospetto infondato, ma il vero problema, direi la vera anomalia, da risolvere è un'altra, cioè arginare le incursioni pretestuose e a volte ideologiche della magistratura penale e civile nel terreno degli altri due poteri.

Ieri, per esempio, il capogruppo della Lega alla Camera, Riccardo Molinari, è stato assolto per non aver commesso il fatto nel processo che lo vedeva imputato per truffa elettorale, che secondo i ben informati è stato il motivo per cui non è stato nominato un anno fa presidente della Camera. E ancora ieri, un giudice ha ritenuto illegali le intercettazioni fatte dal pm fiorentino a Matteo Renzi e Maria Elena Boschi che furono tra le cause della loro débâcle politica (in compenso ieri un giudice ha ordinato la scarcerazione di un giovane, condannato a trent'anni per l'uccisione della fidanzata, perché obeso e iper fumatore).

Insomma, senza una riforma seria e radicale della giustizia, hai voglia a modificare la forma di governo sperando di arrivare a quella stabilità che l'Italia meriterebbe. Ma su questo i tentennamenti del governo sono evidenti e non lasciano ben sperare. «La riforma della giustizia sarà una strada lunga da percorrere insieme», ha detto ieri il presidente del Senato ospite del congresso delle toghe rosse di Magistratura Democratica. Buona fortuna presidente, ognuno è libero di scegliersi il boia.

la stanza di **Feltri**

alle pagine 20-21

Se la guerra uccide pure l'informazione

«SPINA DORSALE DEL PAESE»

La Meloni difende l'onore degli artigiani

«Bugie su di voi: combattere l'evasione vera, non presunta»
Appello sul premierato: «Non decidano i partiti, ma i cittadini»



L'OMICIDIO NEL 2017 Dimitri Fricano, allora 29enne

GIUSTIZIA CHOC

«È obeso» Il femmicida è già fuori

Antonio Borrelli

«Obeso e fumatore». Con queste motivazioni Dimitri Fricano, condannato a 30 anni per aver ucciso la fidanzata con 57 coltellate, è stato scarcerato ieri dalle Vallette di Torino e messo ai domiciliari.

a pagina 17

Massimiliano Scafì e Adalberto Signore

«Siete l'ossatura della nazione». Giorgia Meloni si videcollega con l'assemblea degli artigiani e li avvolge, li accarezza quasi.

alle pagine 2 e 6

TENSIONE IN CONFINDUSTRIA Via al dopo-Bonomi Si muovono i piccoli

di Osvaldo De Paolini

Mancano poco più di quattro mesi al cambio della guardia in Confindustria, ma le grandi manovre per la successione di Carlo Bonomi sono già in pieno (...)

segue a pagina 3

POLEMICHE PER UN VIDEO

«Amnesty contro i bimbi rapiti»

L'accusa: militanti strappano i volantini a sostegno degli israeliani

Francesco Giubilei

Nelle città europee e in genere occidentali sembra essersi diffusa una nuova usanza che prevede siano strappati i volantini con i volti e i nomi degli ostaggi israeliani di Hamas. In rete sono numerosi i video che lo dimostrano. Purtroppo anche l'Italia non è da meno, ma che a farlo siano i militanti di Amnesty International, lascia sconcertati.

a pagina 10

IL CONFLITTO IN MEDIORIENTE

Trattativa segreta per liberare 100 ostaggi: Hamas alza il tiro ma c'è l'ombra del bluff

di Fiamma Nirenstein

con Cesare e Micalessin alle pagine 12-13

TRATTATIVA STATO-MAFIA

Fatto a pezzi il teorema su Berlusconi

Luca Fazzo a pagina 9



LEGGERE SAVIANO IN ITALIA

di Luigi Mascheroni



A memoria, non ricordiamo uno scrittore che abbia avuto così tanti haters e che odi così tanto l'Italia: nessuno ha minacciato più volte di lui di voler lasciare il Paese. Un altro record personale di Roberto Saviano, il quale con *Gomorra* ha venduto 2 milioni di copie, mentre gli altri 58 milioni di italiani farebbero di tutto nella vita, fuorché leggerlo.

Ecco, i libri. Saviano ha annunciato che a causa della sua difficile situazione («Ho 13mila volumi, mi sposto spesso ed è sempre più difficile riuscire a gestirli») vuole donare la sua biblioteca. Il che, è una cosa bellissima. Olé!

Però, lanciando l'appello, lo scrittore non ha rinunciato a ribadire il suo noto amor di

patria: «L'Italia è un Paese nemico dei libri, per questo mi rivolgo all'estero». Del resto, prima del governo Meloni - come tutti sanno - l'indice di lettura dell'Italia era il più alto d'Europa, poi sono arrivati questi fascisti ignoranti e le cose sono andate come sono andate...

Il discorso di Saviano è di altissimo profilo morale. Ma scrivere grandi libri (e *Gomorra* lo è) non significa automaticamente essere grandi scrittori. Bisogna anche evitare di pensare che tutti coloro che non amano i tuoi libri, come sembra di intendere, siano nemici dei libri *tout court*.

Ah. Tornando al governo Meloni. Una cosa buona l'ha fatta. Ha tolto a Saviano la trasmissione Rai. Così alla sera la gente invece di vedere la tv si mette a leggere.

E ama di più i libri.



IL GIORNO

SABATO 11 novembre 2023
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



E gli inglesi bocciano lo Snow Park al San Primo

La stagione dello sci parte dai rincari «Anche per noi gestori»

Canali, D'Erri e Prandelli alle pagine 20 e 21



Il flop della vaccinazione anti Covid

Neppure gli anziani hanno richiesto l'iniezione contro la nuova variante. Il virologo Bassetti: i più fragili si proteggano, è un virus diverso. Il governo corre ai ripari per evitare la fuga dei medici e il loro sciopero. Si teme che altri seimila operatori vadano in pensione a fine anno

Servizi
alle p. 2, 3 e 4



«Nessuno ci butta giù»

Meloni alla sfida delle riforme: tocca ai cittadini

Bruno Vespa e servizio a pag. 7

Scontro con l'Italia

Il calvario di Indi I giudici inglesi staccano la spina

Jannello a pagina 9

CITTADINANZA PER LA GIOVANE PACHISTANA UCCISA A REGGIO EMILIA VIA LIBERA AI FUNERALI. IL FRATELLO NON SARÀ INDAGATO

ITALIANA

Saman Abbas, la diciottenne pachistana uccisa a Novellara tra il 30 maggio e il 1° aprile 2021

Beneventi e Codeluppi a p. 13

DALLE CITTÀ

Milano

Licenze taxi: no della Regione ad altri nuovi permessi

Anastasio nelle Cronache

Milano

Ecco la Media Dada la prima scuola in movimento

Ballatore nelle Cronache

Pavia

Mori di tumore Rfi condannata a risarcire gli eredi

Marziani nelle Cronache



La Casa Bianca richiama Israele

Gli Usa: uccisi troppi palestinesi

Farruggia e Baquis alle p. 10 e 11

Messina, ieri il nuovo esame I giudici: colpa di una prof

Alunna fa ricorso: esame nullo, tutta la classe deve ripetere la Maturità

Femiani a pagina 17



L'intervista a Francesco Guccini

«Le mie canzoni da osteria»

Spinelli a pagina 29

WWW.LIMPERMEABLE.IT | WWW.LANDICOLLEZIONI.COM
MILANO Showroom Via Statuto, 8 | INFO@LR.LAND.IT



Oggi su Alias

Wael Zwaiter Tommaso Di Francesco ricorda l'intellettuale palestinese assassinato nel '72 da agenti del Mossad



Domani su Alias D

Louise Glück Biografia intellettuale della poetessa americana appena scomparsa, partendo dal suo ultimo libro: il racconto «Marigold e Rose»



Visioni

FILMMAKER Dal 17 al 27 novembre il festival milanese: 48 titoli tra documentari e realtà virtuale Giuseppe Galiazzo pagina 13

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,30

SABATO 11 NOVEMBRE 2023 - ANNO LIII - N° 267

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Feriti assistiti nell'ospedale Al-Shifa di Gaza City foto di Dawood Nemer/Getty Images



Terapia d'urto

Tank israeliani all'assalto degli ospedali di Gaza, pieni di feriti e di migliaia di rifugiati: «Diamo la caccia a Sinwar, mente degli attacchi di Hamas». Il capo dell'Al Shifa: «Non è qui, controllate». La "pausa umanitaria" non funziona, 50 uccisi nel raid su una scuola pagine 2/5

Pace e guerra Il senso della «vittoria» per Israele

NEVE GORDON

In tutta Israele, enormi cartelloni torreggiano sulle superstrade, mentre grandi manifesti sono stati affissi davanti a scuole, supermercati ed edifici governativi. Tutti espongono un nuovo slogan: «Insieme vinceremo». Lo slogan è breve e incisivo (in ebraico è composto da due parole, «beyahad nenatzeach») ed è stato adottato da ampi segmenti della popolazione ebraica. Parte della sua attrattiva è probabilmente dovuta alla sua ambiguità — segue a pagina 4 —

all'interno

Libano La vita sospesa degli sfollati lungo il confine

25.705 hanno dovuto lasciare le loro case secondo i dati dell'Oim. Reportage da una scuola diventata centro di accoglienza.

PASQUALE PORCIELLO A PAGINA 3

Il video su X «Antisemiti»: social scatenati contro Amnesty

Le immagini mostrano dei volantini strappati di bimbi israeliani, Noury: «Operazione strumentale e intimidatoria».

ADRIANA POLLICE A PAGINA 5

VENERDÌ PROSSIMO MOBILITAZIONE CGIL E UIL. IL LEGHISTA: NO A UN'ASTENSIONE DI 24 ORE, NE BASTANO 4

Salvini contro lo sciopero: «Precetto»

Il vicepremier e ministro delle Infrastrutture e trasporti Matteo Salvini interviene a gamba tesa sullo sciopero di venerdì prossimo, quando Cgil e Uil apriranno le cinque giornate di mobilitazione contro la manovra economica del governo Meloni. La protesta inter-

serà tutti i lavoratori del centro Italia, ma nel settore dei trasporti e del pubblico impiego riguarderà l'intero territorio nazionale. «Non possono esserci scioperi di 24 ore», dice il leader leghista minacciando una nuova precettazione nel settore di sua competenza. «In Italia

non sono i ministri che decidono quante ore di sciopero si programmano», risponde Maurizio Landini. In una nota congiunta Cgil e Uil denunciano un «pungo duro selettivo». In corso il confronto con la commissione di garanzia.

MERLI A PAGINA 7

OGGI LA MANIFESTAZIONE DEL PD A ROMA Schlein alla prova della piazza

L'appuntamento è a Roma, alle 14 in piazza del Popolo. Lo striscione sul palco recita: «Per un futuro più giusto. L'alternativa c'è», a indicare che il Pd si pro-

pone di radunare l'opposizione, nei giorni della legge di bilancio e dell'atterraggio in parlamento di autonomia differenziata e premierato. SANTORO A PAGINA 6

SOLO PROFITTI La scuola privata svedese è in tilt



Dopo 31 anni dalla sua introduzione, il sistema scolastico privato svedese "friskola" (scuola libera) viene messo in discussione proprio dal governo conservatore: solo profitti e poca istruzione. La ministra dell'istruzione e leader dei liberali ora annuncia controlli severi. PIETROBON A PAGINA 8

IL RAPPORTO DELLA FAO Meno cibo per i Paesi in via di sviluppo



I Paesi meno avanzati e i paesi dell'Africa sub-sahariana potrebbero avere una contrazione dell'11% della spesa per l'import di alimenti, non necessariamente per una maggiore indigenza alimentare. È quanto prevede il rapporto Food Outlook 2023 a cura della FaO. CORREGGIA A PAGINA 9

Il pacifismo è possibile Restare seduti quando tutti si alzano in guerra

Matteo Losana PAGINA 14

Premierato La via italiana fuori dalle democrazie

Francesco Pallante PAGINA 15

Carceri, 60 mila detenuti Il governo di destra butta le chiavi

Patrizio Gonnella PAGINA 15

CULTURE I corpi fuori norma di Desjardins

La scrittrice quebecchese Martine Desjardins parla del suo romanzo Maleficium, il secondo tradotto in Italia per le edizioni Alter Ego. Al centro un corpo femminile fuori dalla norma che sfida convenzioni e ossessioni e si staglia, tra barocco e fantastico, come una protagonista che attraversa la Storia. «Mi sono fatta guidare dai resoconti di viaggio del XIX secolo, così ho costruito ogni quadro», dice Desjardins che da sempre indaga le anatomie politiche dei corpi sessuati contro ogni costrutto sociale rassicurante. MAFFIOLI A PAGINA 10



Printed Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. GigaCRM/232103 e 970235-215017





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DICOM - N° 311 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 11 Novembre 2023

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOIOLI

Il nuovo disco

Guccini, nostalgia delle osterie: canti d'amore e libertà

Federico Vacalebre a pag. 14



La sfida di domani

Garcia, quanti rischi: contro l'Empoli servono i tre punti

Pino Taormina alle pagg. 17 e 18



Ostaggi, frenata sull'intesa

►La tv araba: accordo per liberare 50 prigionieri. Israele smentisce: nessuno scambio con Hamas. Raid sull'ospedale di Gaza: «Il capo dei terroristi è nascosto lì». Mattarella: salvare le vite dei civili

L'analisi

Il percorso in salita della pace nella Striscia

Romano Prodi

Da più di un mese sono due i pezzi della guerra mondiale in corso: il primo fra Russia e Ucraina e il secondo fra Israele e Palestina. I due pezzi non si sono ancora congiunti in una vera e propria guerra mondiale, ma questa duplice tragedia rende ancora più urgente la ricerca di una pace dedicata a costruire un modello di convivenza in grado di evitare che le guerre a pezzi si riuniscano fra di loro. Parlo di "convivenza" perché la pace non si può fondare sull'imposizione agli altri del proprio sistema politico, economico o religioso, come troppo spesso è avvenuto nel recente passato, a cominciare dalla Corea per passare all'Iraq e alle varie guerre in Afghanistan. La pace non può che fondarsi nella ricerca di un modello di convivenza fra popoli diversi, che hanno tutto il diritto di mantenere la propria diversità, anche se destinati a vivere fianco a fianco o, addirittura, mescolati fra di loro. Il principio vale tanto per la guerra fra Russia e Ucraina, quanto per il tragico conflitto fra israeliani e palestinesi, anche se le due tragedie presentano caratteri assai diversi e richiedono quindi soluzioni diverse. Nella guerra di Ucraina vi è infatti uno scontro diretto, pur territorialmente definito, fra le grandi potenze.

Continua a pag. 39



Francesco Bechis, Mauro Evangelisti e servizi da pag. 2 a 5

L'esodo dei palestinesi verso il Sud della Striscia di Gaza

Il reportage

In Cisgiordania dove crescono i giovani jihadisti

Raffaele Genah

Una polveriera in ebollizione permanente. Da molti mesi non passa notte in Cisgiordania senza violenti scontri soprattutto nei campi profughi, che gli israeliani considerano pericolosi incubatori di violenza e formidabili centri di reclutamento di nuove leve terroristiche.

A pag. 4

Parte la sfida del referendum

Meloni, appello agli italiani sul premierato

Premierato, «gli italiani diranno sì»: parte la sfida referendum. Meloni, in un video da Palazzo Chigi, si rivolge ai cittadini: «Volete decidere voi o far decidere i partiti?»

Malfetano a pag. 7

Punto di Vespa

La politica del buonsenso

Bruno Vespa

Mi diceva Fausto Bertinotti: «Mi metti in difficoltà col tuo buonsenso». Allora ragioniamo con buonsenso. Gli italiani sono presidenzialisti da sempre.

Continua a pag. 39

Cittadinanza ritirata dalla moglie. Fi: ha violato segreti di Stato



Stella Moris, moglie di Assange, davanti al murale realizzato a Scampia

Assange napoletano, ma è lite

Giuliana Covella in Cronaca

Ordinò la morte di madre coraggio resta all'ergastolo

►Torre Annunziata, il boss era coinvolto nel giro di pedofilia denunciato dalla donna

Dario Sautto

Fu uccisa per avere denunciato gli orrori della pedofilia Matilde Sorrentino, la «madre coraggio» di Torre Annunziata, assassinata nel 2004 su ordine del boss Francesco Tamarisco. Oggi, la conferma in Assise della condanna all'ergastolo per il narcotrafficante coinvolto nel giro di pedofilia. Il Comune vesuviano e i figli della vittima si erano costituiti parte civile.

In Cronaca

Sant'Antonio Abate

Uccide il fratello per la polizza: carcere a vita

Bruciò vivo il fratello per incassare la polizza assicurativa: carcere a vita per lo chef di Sant'Antonio Abate. I giudici: si comportò «come Caino».

Sautto in Cronaca

Napoli tra festa e degrado

Federico II contro la fuga dei cervelli

Vittorio Del Tufo

Dal 1224, ha sottolineato il rettore Matteo Lorito dando via alle celebrazioni per gli 800 anni della Federico II, «un patto d'onore ci lega ai nostri giovani nel nome della scienza e del progresso». Il compleanno dell'ateneo laico più antico d'Europa, l'unico ad aver laureato tre presidenti della Repubblica, è anche un'occasione per ricordare la figura dell'imperatore che siglò quel «patto».

Continua a pag. 38

Se Port'Alba non è solo il nostro passato

Diego Guida

Più che una battaglia civica, la «questione» dell'arco di Port'Alba dovrebbe appassionare, e in effetti appassiona tutti, cittadini, pensanti, finanche i turisti in giro per Napoli. Eh, sì, sfido chiunque a non essere d'accordo per un concreto impegno e la definitiva riqualificazione con la conclusione di una querelle che dura da tanti, troppi anni. Per questo, trovo importante la «campagna» avviata sulle pagine del Mattino (...)

Continua a pag. 38



VILLA MAFALDA
L'ECCELLENZA IN CHIRURGIA
ORTOPEDICA ROBOTICA
villamafalda.com

Il Messaggero

VILLA MAFALDA
L'ECCELLENZA IN CHIRURGIA
ORTOPEDICA ROBOTICA
villamafalda.com

24h € 1,40* ANNO 145 - N° 313
ITALIA
Società in A.P. 01.03.2002 con L.482/2001 art.1 c) DGR RM

NAZIONALE



Sabato 11 Novembre 2023 • S. Martino di Tours

IL GIORNALE DEL

Commenta le notizie su **ILMESSAGGERO.IT**

A Messina
Errore della prof.
Maturità da rifare
Si rivive l'incubo
del film *Immaturo*
Loiaco a pag. 15



Tensioni da derby
Effetto Spalletti
su Lazio-Roma:
Immobile escluso
Angeloni e Marcangeli nello Sport



Mind the gap
Ilaria Ragona
«Top gun e madre
La decorazione?»
Premio ai sacrifici»
Lombardi a pag. 25



Nodo Cisgiordania
Il percorso
(in salita)
per la pace
nella Striscia
Romano Prodi

Romano Prodi

Da più di un mese sono due i pezzi della guerra mondiale in corso: il primo fra Russia e Ucraina e il secondo fra Israele e Palestina. I due pezzi non si sono ancora congiunti in una vera e propria guerra mondiale, ma questa duplice tragedia rende ancora più urgente la ricerca di una pace dedicata a costruire un modello di convivenza in grado di evitare che le guerre a pezzi si riuniscano fra di loro.

Parlo di "convivenza" perché la pace non si può fondare sull'imposizione agli altri del proprio sistema politico, economico o religioso, come troppo spesso è avvenuto nel recente passato, a cominciare dalla Corea per passare all'Iraq e alle varie guerre in Afghanistan. La pace non può che fondarsi nella ricerca di un modello di convivenza fra popoli diversi, che hanno tutto il diritto di mantenere la propria diversità, anche se destinati a vivere fianco a fianco o, addirittura, mescolati fra di loro.

Il principio vale tanto per la guerra fra Russia e Ucraina, quanto per il tragico conflitto fra israeliani e palestinesi, anche se le due tragedie presentano caratteri assai diversi e richiedono quindi soluzioni diverse.

Nella guerra di Ucraina vi è infatti uno scontro definito, pur territorialmente definito, fra le grandi potenze. Dal lato dell'Ucraina si schiera tutta la Nato. (...)

Continua a pag. 22

Meloni, la sfida del referendum

►Premierato, video-messaggio agli italiani: «Volete decidere voi o far decidere i partiti?»
Canone Rai, taglio a 70 euro fino al 2025. Benzina, il Tar boccia il cartello sul prezzo medio

ROMA Meloni e il premierato, parte la sfida-referendum. «Gli italiani diranno sì». Video rivolto ai cittadini.

Servizi alle pag. 6 e 7 Il commento di Federico Guglia a pag. 22

Tel Aviv smentisce lo scambio tra ostaggi e prigionieri palestinesi

Gaza, assalto israeliano all'ospedale
«Il capo di Hamas è nei sotterranei»

Mauro Evangelisti

Assalto israeliano a quattro ospedali nella Striscia di Gaza. «Il capo di Hamas è nascosto l'ha sotto», assicura Richard Hecht, portavoce dell'Idf (forze armate dello Stato ebraico). In un video i terroristi svela-

no: ci spostiamo in ambulanza. Medici senza Frontiere: cadaveri ovunque. Intanto è giallo su un accordo per il rilascio di un centinaio di ostaggi in cambio della liberazione di prigionieri palestinesi. Tel Aviv nega tutto. A pag. 2 Arcuri, Genah e Ventura da pag. 3 a pag. 5



Il ministro: troppe 24 ore. Sindacati in trincea

Trasporti, Salvini contro lo sciopero
«Va rimodulato o sarà precettazione»

Andrea Bulleri

Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità, Matteo Salvini, si dice «pronto a precettare i dipendenti dei trasporti» per lo sciopero indetto per



venerdì 17 novembre. «I sindacati devono garantire un minimo di servizi essenziali, scioperare per 24 ore non è legittimo», avverte Salvini. Le sigle sindacali: «Non decide il ministro». A pag. 6

Dimitri Fricano pesa 200 chili. «Ormai non si muove più»



Scarcerato il killer di Erika
«Troppo grasso per la cella»

Erika Preti, uccisa a 28 anni con 57 coltellate. Nel riquadro il killer, Dimitri Fricano Di Blasi a pag. 13

Indi, i giudici inglesi contro l'Italia

«Staccare la spina»

►Palazzo Chigi al governo di Londra: mandatelà da noi. Ma già oggi potrebbe essere lasciata morire

LONDRA Respinto il ricorso per la piccola Indi Gregory, i tre giudici della Corte d'Appello di Londra hanno sentenziato sul distacco della spina dei macchinari che la tengono in vita. Il che potrebbe avvenire già oggi. Il papà Dean: «Claire e io siamo ancora una volta disgustati da un'altra decisione unilaterale dei giudici e dell'ospedale». Meloni in pressing per ottenere la tutela di Indi e portarla in Italia a curarsi. No dei giudici inglesi.

Bechis e Bruschi a pag. 9

La Cassazione
«Stato-mafia, un processo senza certezze»

ROMA Nell'inchiesta sulla cosiddetta trattativa Stato-mafia «gli indizi sono privi di certezze». La Corte di Cassazione chiude definitivamente la vicenda, assolti tutti gli imputati.

Errante a pag. 8

Più risse e violenze
Reati dei minori,
ora gli stranieri
superano gli italiani

Raffaella Troili

Hanno tra i 16 e i 17 anni. L'età più critica. Aggressivi e malati di social. Sempre più giovani, spesso stranieri (il sorpasso sugli italiani per numero di reati nel 2021, con il 52,37% delle denunce), violenti e spietati. In Italia i reati commessi da minorenni sono aumentati del 15,34% in un decennio con episodi che dimostrano «la totale assenza di empatia nei confronti della vittima». In forte aumento le violenze sessuali. A pag. 11

SPADA
spadaroma.com

Il Segno di LUCA

TORO, PRENDERE L'INIZIATIVA

In questi giorni l'esigenza che nutri nei confronti degli altri è pari solo a quella nei tuoi confronti. La scarsa tolleranza può generare atteggiamenti di insofferenza. Ma al tempo stesso induce maggiore intraprendenza, il scorgere più ardito e pronto a superare i limiti che credevi invalicabili. Se sei alla ricerca di un partner sarà facile prendere l'iniziativa nel fine settimana, così potrai dare all'amore una possibilità concreta.

MANTRA DEL GIORNO
A volte la soluzione è stare fermo.

ESPRIMIPROFEZIA
L'oroscopo a pag. 22

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,30, la domenica con Tuttamercato € 1,40; in Abruzzo e Umbria, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; *Materla di Roma - vol. 2* € 6,80 (solo Roma)



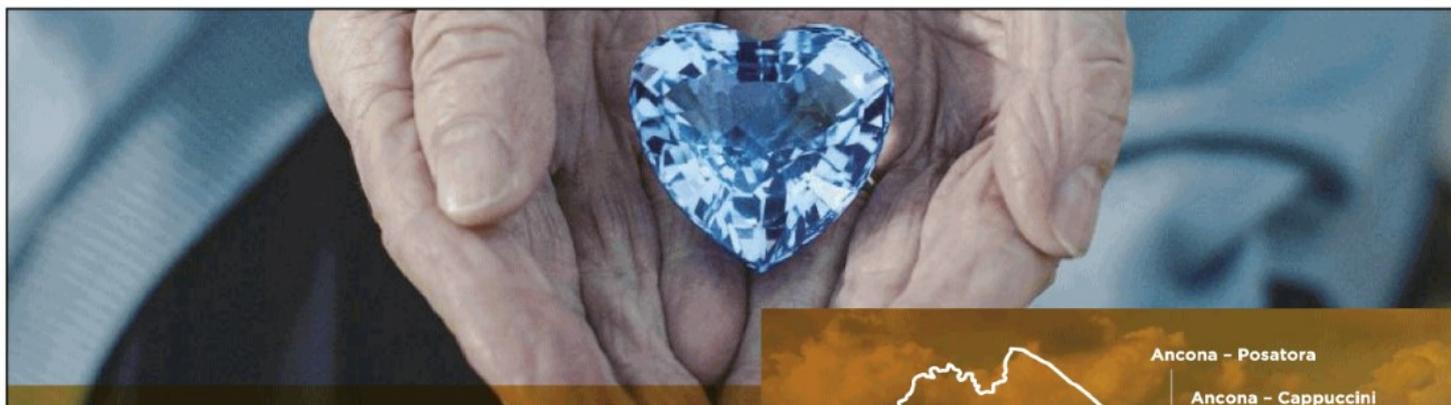
il Resto del Carlino

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

SABATO 11 novembre 2023
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



LA QUALITÀ DELLA VITA È SEMPRE PREZIOSA

SCOPRI LA RESIDENZA PER ANZIANI PIÙ VICINA A TE



Il Gruppo Zaffiro rappresenta il punto di riferimento nel mondo dell'assistenza qualificata dedicata agli anziani. Ci prendiamo cura dei nostri ospiti per soggiorni di breve e lunga permanenza. Per noi la qualità conviene e ripaga sempre. **Vi aspettiamo!**

- Educatori e psicologi
- Servizio animazione
- Parrucchiera e estetista
- Fisioterapia
- Assistenza professionale 24/24
- Ampi spazi verdi esterni
- Cucina casalinga
- Servizio lavanderia



www.gruppozaffiro.it

CHIAMA ORA

Numero Verde

800 005566



GRUPPOZAFFIRO

RESIDENZE PER ANZIANI

Siamo presenti anche in Liguria, Lombardia, Friuli, Piemonte e Toscana



SABATO 11 NOVEMBRE 2023

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886

2,00€ con "SENTE-ELLE" in Liguria, AL € 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXIII - NUMERO 266, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI G.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.marzonivigano.it

GNN

APPELLO DI 4 MILA DOCENTI ITALIANI CONTRO L'ATTACCO A GAZA: «STOP ALLE COLLABORAZIONI CON I LORO ATENEI»

I prof universitari sfidano Israele

Quattromila accademici italiani hanno sottoscritto un appello per l'immediato cessare il fuoco nella Striscia di Gaza e il rispetto del Diritto umanitario internazionale. Ma sarà una richiesta specifica a far discutere: docenti e ricercatori, nella petizione, chiedono alla Conferenza dei rettori di sollecitare «l'interruzione delle col-

laborazioni» degli atenei italiani con le «istituzioni universitarie e di ricerca israeliane fino a quando non sarà ripristinato il rispetto del diritto internazionale e umanitario». Il riferimento sarebbe a un'iniziativa del movimento a guida palestinese Bds precedente all'attuale conflitto.

SERENA RIFORMATO / PAGINA 11

AL FESTIVAL DI LIMES

MARCO MENDUNI

SCURATI: QUEI CONTI CON IL FASCISMO ANCORA IN SOSPESO

L'ARTICOLO / PAGINA 11

TREDICI MORTI, BLINKEN AVVERTE: «TROPPE VITTIME CIVILI»



L'ospedale di Al-Shifa, ieri colpito 5 volte

Nello Del Gatto

L'ospedale di Al-Shifa bombardato: «Lì sotto c'è il leader di Hamas»

Il più grande ospedale della Striscia di Gaza è quello di Al-Shifa. E ieri l'esercito israeliano lo ha colpito a più riprese perché è convinto che lì sotto si nasconda il capo di Hamas nella Striscia, Yahya Sinwar. Ma il direttore dell'ospedale contesta questa tesi

MELONI AGLI ARTIGIANI: NON SIETE EVASORI, BASTA CON IL FISCO PERSECUTORE. E LANCIA LA CAMPAGNA REFERENDARIA SULLE RIFORME

Industria, orizzonte nero

La produzione rallenta, in calo i prestiti. Sull'Illva De Palma (Fiom): il controllo ritorni allo Stato

«La fiducia di famiglie e imprese» è calata ad ottobre e l'Istat prevede un orizzonte fosco anche nei prossimi mesi per l'economia italiana. Rallenta pure la produzione industriale: -2% a settembre rispetto all'anno scorso. In calo anche i prestiti. Il segretario nazionale Fiom, De Palma interviene sull'Illva: «Il controllo ritorni allo Stato». Mentre Meloni parla agli artigiani («Non siete evasori») e lancia la campagna referendaria sulle riforme.

SERVAZI / PAGINE 2-5

IL DIFENSORE DECISIVO: 1-0 AL VERONA. LA SOCIETÀ CHIEDE LA RISTRUTTURAZIONE DEL DEBITO PER 106 MILIONI



Genoa il sigillo al volo di Dragusin

Radu Dragusin dopo il grande gol al volo che ha deciso una gara cruciale per il futuro

IDEE

La memoria assicura alla quarta età una vita felice

VITO MANCUSO

«Equilibrio termodinamico», così Erwin Schrödinger, fisico, premio Nobel e uno dei padri della meccanica quantistica, definisce, nelle sue lezioni sulla vita, la morte. Ne consegue che la vita è disequilibrio termodinamico, e che il vivere consiste in una questione di passaggio di calore, sia fisico sia emotivo, il quale tanto più passa quanto meno regnano stasi e uniformità. Schrödinger parla anche di «entropia negativa», affermando che è

esattamente ciò di cui la vita si nutre. Tutto infatti tende verso lo stato caotico detto entropia che è assenza di struttura e di ordine (l'entropia massima è la morte), ma vivere significa contrastare questa tendenza al disordine introducendo dentro di sé entropia negativa, ovvero ordine. Scrive: «Ciò di cui si nutre un organismo è l'entropia negativa». Ne viene un curioso paradosso: morire è un disordinato equilibrio, vivere è un'ordinata assenza di equilibrio.

SEBUE / PAGINA 19

L'INTERVISTA

Tasca: «Abolire il celibato non dà più vocazioni»

BRUNO VIANI / PAGINA 13

«Ritengo che l'individualismo sia una delle malattie peggiori della nostra società contemporanea occidentale». L'arcivescovo di Genova Marco Tasca spiega, in questa intervista al Secolo XIX, quale sarà il rinnovamento che attende la Chiesa del Sinodo, in un mondo che cambia sempre più in fretta. Interviene sul tema del celibato dei preti: «È un tema da approfondire, ma ricordando che in altri Paesi dove sono presenti tradizioni cristiane che non prevedono il celibato, la crisi vocazionale e la sollecitazione all'evangelizzazione non è cambiata». E sul ruolo della donna nella Chiesa: «È una questione non solo aperta, ma che oggi lo stesso Santo Padre ha voluto sollecitare».



ROLLI



L'INCHIESTA DI GENOVA

Matteo Indice

Booking multata per aver evaso l'Iva Al Fisco 94 milioni

L'ARTICOLO / PAGINA 21



LIGURIA, FUNGHI VELENOSI IN PARCHI E GIARDINI TRE INTOSSICATI GRAVI

ALBERTO PARODI / PAGINA 16



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

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Sgravio del 50%
per sei anni
a chi riporta
l'attività in Italia



Alessandro Germani
— a pag. 26

Accertamento
Booking.com
fa la pace
con il Fisco
per 94 milioni

Giovanni Parente
— a pag. 28



VALLEVERDE

FTSE MIB 28504,43 -0,49% | XETRA DAX 15234,39 -0,77% | SPREAD BUND 10Y 185,40 +0,60 | €/S 1,0683 -0,07% | Indici & Numeri → p. 29 a 33

Banche, profitti record a 16,5 miliardi

Trimestrali

Incrementi dell'80% rispetto ai bilanci dello stesso periodo del 2022

La rilevazione Kearney prevede numeri ancora migliori per fine anno

Terzo trimestre da record per tutte le banche, dalle grandi alle più piccole, con profitti mai visti nelle casse degli istituti italiani. Gli utili generali hanno raggiunto i 16,5 miliardi di euro nel periodo appena concluso: un dato superiore dell'80% ai numeri, già elevati, del terzo trimestre 2022, quando le banche totalizzarono ben 9,2 miliardi di profitti netti. E la rilevazione di Kearney sui principali gruppi bancari italiani preannuncia risultati ancora migliori per fine anno.

Luca Davi — a pag. 23

L'INTERVISTA

Cimbri: «Bper grande banca, nuovo corso per la crescita»

Laura Galvagni — a pag. 22



Carlo Cimbri, Presidente Unipol e UnipolSai

Meloni alle imprese: «Voglio un'Italia alla vostra altezza»

Il video

Messaggio all'assemblea delle Confindustrie di Bergamo e Brescia

«Raccogliamo il vostro esempio e lavoriamo per arrivare a un'Italia capace di pensare in grande, all'altezza della sua storia, all'altezza dei suoi imprenditori». Così la premier Meloni in un videomessaggio all'assemblea delle Confindustrie di Bergamo e Brescia. — a pagina 2



Carlo Bonomi, Presidente Confindustria
«Abbiamo bisogno di investire oggi»

Nicoletta Picchio — a pag. 2

Produzione industriale al palo: in un anno -2%

Congiuntura

Crolla la fiducia di imprese e famiglie. Domina l'incertezza

In un anno la produzione industriale è calata del 2%. A sottolinearlo sono i dati Istat diffusi ieri e relativi al mese di settembre. Rispetto ad agosto la variazione è stata nulla. Sempre l'Istituto di statistica, nella nota mensile sull'economia italiana, certifica il crollo della fiducia di imprese e famiglie a causa dell'incertezza dominante.

Marroni e Orlando — a pag. 3

LE MISURE DEL GOVERNO

LEGGE DI BILANCIO

Medici, verso il rinvio della stretta pensioni

Marco Rogari — a pag. 2

CARBURANTI

Benzina, il Tar annulla il decreto sui prezzi medi

Celestina Dominelli — a pag. 13



IL CONFRONTO CON IL COMITATO ETICO-GIURIDICO

I valori dei nuovi Carabinieri «usi a obbedir pensando»

Giovanni Maria Flick — a pag. 9

Riserva di umanità. Parata dell'Arma dei Carabinieri

A Gaza tregua più lontana, tank israeliani sparano sui civili in fuga

Guerra in Medio Oriente

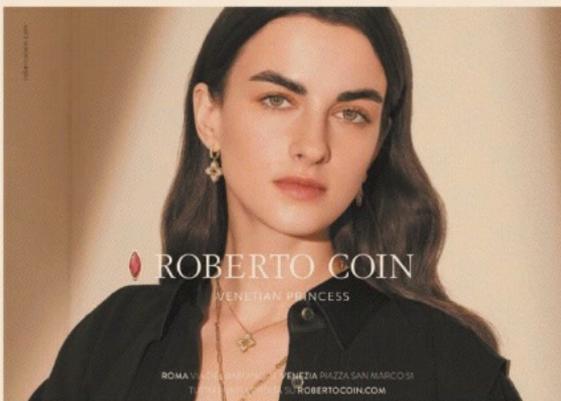
Scambi di accuse mentre continua l'esodo di 100mila profughi diretti a Sud

La tregua, annunciata per consentire di portare gli aiuti umanitari alla popolazione di Gaza in fuga verso sud, di fatto non è neppure iniziata. La giornata di ieri si è chiusa tra combattimenti e reciproche accuse. Secondo Al-Jazeera tank israeliani avrebbero aperto il fuoco su civili palestinesi in fuga lungo la strada Salah al Din, indicata come corridoio sicuro. — a pagina 6

INNOVAZIONE FORZATA

«Così la guerra ha spinto l'Ucraina verso il digitale»

Antonella Scotti — a pag. 7



PANORAMA

TITOLI DI STATO

Nel giorno di Fitch bene le aste BTP: collocati 7,5 miliardi. Rendimenti in calo

In mattinata (molto prima del verdetto di Fitch, atteso in tarda serata) il Tesoro ha collocato 9 miliardi di BTP a 3,7, 15 e 30 anni. L'asta, a detta di vari operatori sul mercato, è andata «tutto sommato bene». Buona la domanda e i rendimenti tutti in calo rispetto all'asta precedente. Spread BTP-Bund stabile sotto quota 186 punti base. — a pagina 5

FALCHI & COLOMBE

TASSI REALI, RISCHIO BOOMERANG
di Donato Masclandro
— a pag. 11

TRASPORTI

Hitachi, da Trenitalia commessa per 1 miliardo

Maxi commessa per Hitachi Rail Italy che firma con Trenitalia un contratto da 861 milioni per la fornitura di 30 Frecciarossa 1000, con opzione su ulteriori 10 treni per 287 milioni. — a pagina 15

LA DECISIONE DEL TAR

Ex Ilva, forniture di gas garantite fino a gennaio

Tregua per il gas di Acciaierie d'Italia. Con un'ordinanza il Tar Lombardia conferma sino al 30 gennaio la sospensione dello stop alle forniture di gas già concessa fino a fine ottobre. — a pagina 13

PROVVEDIMENTI ATTUATIVI

Ancora al palo 534 decreti: 209 fuori tempo massimo

Il governo Meloni ha abbattuto il 36% dell'arretrato ereditato, ma al palo restano ancora ben 534 provvedimenti attuativi, 209 dei quali sono già fuori tempo massimo. — a pagina 8

Motori 24

Le novità del salone A Eicma 2023 moto formato avventura

Gianluigi Guio — a pagina 27

Food 24

La caduta Export frutta, Italia al sedicesimo posto

Silvia Marzaietti — a pagina 19

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Risparmia 150€ Black Days. Per info: ilsole24ore.com/abbonamento Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 11 novembre 2023
Anno LXXX - Numero 311 - € 1,20
San Martino di Tours, vescovo

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 0391-6980

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

LOTTA PER LA VITA

L'Italia non abbandona Indi

Meloni scrive a Londra e chiede di applicare la Convenzione dell'Aja

«Lasciate che possa accedere alle cure offerte dall'ospedale Bambino Gesù»

La Corte d'appello inglese rigetta il ricorso Stop alle macchine lunedì

L'EDITORIALE

La piccola non va dimenticata

DI DAVIDE VECCHI

C'è qualcosa di profondamente fastidioso nella reiterata decisione della Corte inglese di bloccare il trasferimento in Italia della piccola Indi Gregory. Ieri per la terza volta ne è stato decretata la morte e per la terza volta fissato il giorno dell'esecuzione: lunedì. Non è finora servito il riconoscimento della cittadinanza italiana, come fatto d'urgenza dal Consiglio dei ministri, così come inutile si è rivelato l'appello del console. Ieri il capo del Governo, Giorgia Meloni, ha inviato una lettera al Lord Cancelliere del Regno Unito «al fine di sensibilizzare le autorità giudiziarie» inglesi appellandosi alla convenzione dell'Aja affinché Indi possa essere trasferita all'ospedale Bambino Gesù di Roma. La fermezza della Corte appare totalmente ingiustificata e alimenta il dubbio che sia frutto della volontà di mostrarsi autonomi e superiori a un altro Stato, quello italiano. Una presa di posizione deleteria per l'immagine stessa dell'Inghilterra, spietata e cinica. Cosa ne è del Paese che con Re Giovanni nel 1215 firmò la Magna Carta, la base dei diritti umani? E si può consumare un braccio di ferro sulla vita di una neonata? L'esecuzione è fissata per lunedì. Fino all'ultimo istante mi auguro che l'Italia faccia sentire la propria voce. Perché noi siamo umani e rispettiamo la vita.

CONDIZIONE RISERVATA

Il Tempo di Osho

Socialisti albanesi prendono in giro il Pd «È un partito perso, sono dei pazzi»



"Secondo me alla Schlein je stai antipatico perché somigli a Bonaccini"

De Leo a pagina 7

Il ministro sullo stop dei trasporti il 17 novembre: non blocco il Paese 24 ore Salvini pronto alla precettazione

Misure contro il caro distributori Prezzi medi dei carburanti Il Tar bocchia i cartelli

Ventura a pagina 4

... Matteo Salvini è pronto alla precettazione per lo sciopero dei trasporti del 17 novembre. Troppe 24 ore di stop perché significherebbe bloccare l'Italia. Non poteva mancare la replica del leader della Cgil Maurizio Landini. Che si è sentito punto sul vivo: «Un attacco al diritto di sciopero fatto in modo arrogante».

Di Capua a pagina 4

... C'è ancora un filo di speranza per provare a salvare Indi, la bimba inglese malata. Meloni ha scritto al governo di Londra chiedendo di applicare la Convenzione dell'Aja per portare la piccola all'ospedale Bambino Gesù. Ma la giustizia tira dritto. La Corte d'appello ha rigettato il ricorso, lunedì saranno staccate le macchine che la tengono in vita.

Frasca e Sbraga alle pagine 2 e 3

Burocrati al comando senza titolo Ue e Draghi non legittimati dal voto popolare

DI GIANLUIGI PARAGONE

Ogni volta che Mario Draghi parla, nelle redazioni dei giornali parte la gara a chi per primo commenta il suo verbo, a chi ne ossana le visioni, le prospettive. Mario Draghi può contare, come pochissimi altri, in una schiera di commentatori e analisti sempre pronti (e anche un po' proni) (...)

Segue a pagina 13

Rapporto Banca d'Italia «L'economia laziale cresce dell'1,2% in 6 mesi grazie al turismo»



Mariani a pagina 16

COMMENTI

- **BENEDETTO**
Le relazioni sono i «mattoni» della convivenza tra i popoli
- **CONTE MAX**
L'Unione europea deve superare la religione del Patto di Stabilità

a pagina 13

BLACK FRIDAY
OPEN WEEK
20-25 Novembre
PER INFO: 001 4462839
LARGO CAMERENA, 14
ROMA
SETTIMANA GRATUITA CROSSFIT
COMPLETTA IL TUA ACCOGLIAMENTO
PORTOMACCHIO

Consigli non richiesti
DI CICESBO
L'anatema scagliato dal Pd contro il premier socialista albanese Edi Rama si è rivelato a stretto giro di posta un boomerang dagli effetti disastrosi per la stessa reputazione internazionale del partito di Elly Schlein. Il tribunale piddino, dopo l'accordo fra Italia e Albania sulla gestione dei migranti, ha istruito in tempo reale un processo per direttissima chiedendo nientemeno che l'espulsione di Rama dal Pse, posizione talmente grottesca da essere ritrattata a stretto giro di posta con una toppa peggiore del buco («Abbiamo solo posto un tema politico...»).

Segue a pagina 13

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.
PASTIGLIE GOMMOSE
SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
SENZA TACCHERI AGGIUNTI
NON C'ERA ABITUDINE
LAILA
Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli ingredienti non servono, invece come società di cura della variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.



a pag. 36

INTERVENTI A RAFFICA

Dalla riforma Fornero del 2011 ogni governo ha messo le mani sul sistema previdenziale
Damiani a pag. 37

Allarme fra i grandi network tv Usa: YouTube, che incombe anche in Italia, divora pubblicità
Claudio Piazzotta a pag. 21

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Cantieri spariti nel nulla

Si capisce perché le alluvioni sono sempre più disastrose. Dal 1999 le regioni hanno ricevuto fondi per 9mila opere che non sono state fatte e delle quali non si sa più nulla

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Due grandi banchieri e un ex-grande banchiere centrale nonché ex-capo di governo. Tre modi diversi ma convergenti per affrontare la crisi dell'Italia e dell'Europa.

Dice **Mario Draghi**: «La Ue deve diventare più unita e forte o non sopravviverà». E l'Italia è il terzo Paese dell'Europa.

Dice **Andrea Orcel**, inarrestabile ceo di UniCredit, rilanciato a suon di miliardi di utili: «Quindici anni fa la Ue e gli Stati Uniti erano abbastanza simili sia a livello demografico che economico e in termini di risorse disponibili. Oggi la Ue è rimasta indietro rispetto alla concorrenza globale: il pil degli Stati Uniti è salito a 26.900 miliardi di dollari, quello dell'eurozona si è fermato a 15.000 miliardi, un divario che rappresenta un'enorme perdita di opportunità per i nostri cittadini».

Dice **Carlo Messina**, ceo di Intesa Sanpaolo, prima

continua a pag. 2

Le regioni hanno ricevuto fondi dal 1999 ad oggi, ma 9.493 non sono stati portati a compimento. Opere di cui non si sa nulla, se siano in attesa di avvio o in fase di progettazione, se i relativi lavori siano stati aggiudicati o ultimati, o piuttosto modificati o revocati. I dati dell'Anac aprono scenari di danno erariale perché a sparire sono interventi che avrebbero potuto scongiurare calamità naturali, ma anche tanti soldi pubblici.

Ceriano a pag. 35

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE

Credito a ostacoli per Pmi

Medici, autogol del governo Troppo pochi decidono tutto

Bianchi a pag. 4



DIRITTO & ROVESCIO

Dilaga sul web un video di una crudeltà inimmaginabile, indolorevole ed insostenibile. Il titolo è inequivocabile: "The true face of Israel" la vera faccia di Israele. Riprende una luce enorme e profonda almeno cinque metri nella quale sono stati gettati centinaia di cadaveri. Si vedono dei giovani eccitati e ridenti che conducono (uno per volta) delle persone ammazzate dietro la schiena. Li fanno scendere un attimo sul ciglio della fossa. Poi li buttano dentro e, quando sono arrivati in fondo, gli sparano addosso come se fossero animali. Uno, dopo il colpo, alza una gamba. Gli sparano ancora. K tutto si blocca. Sembrava questo video non è stato girato in Gaza ma nella periferia di Damasco (Siria), non adesso ma nel 2013. E fu già pubblicato allora dal quotidiano inglese "Guardian". I 298 (7) civili assassinati erano accusati di appartenere a Bashar al-Assad. Degli assassini arabi, non parlati, si conosce anche il nome. Il video è stato proiettato da una presentatrice della Bbc in un teatro con 700 persone indignate. Nei confronti di Israele. Che non c'entra per nulla.

DETTO, FATTO.
NON TORNIAMO MAI A RETI VUOTE.

PUNTOCOM
PADOVA | MILANO | ROMA

Ottimizza i tuoi investimenti pubblicitari con Puntocom grazie alle analisi pre e post campagna, imparziali e su ogni editore. Ottieni una proposta di pianificazione creata sulle tue reali esigenze. Poche parole, passiamo all'azione.
www.ptcom.info

LA NAZIONE

(*) QV LA NAZIONE + FAMIGLIA CRISTIANA - in abbinamento obbligatorio non vendibile separatamente € 2,00 valido solo per Empoli

SABATO 11 novembre 2023
2,00 Euro*

Firenze - Empoli



Il disastro in Romagna: concerto di Venezia a Imola

**Danni per l'alluvione:
bollette sospese
Nuovo allarme a Prato**

Ciardi e Pacoda alle pagine 14 e 15



Il flop della vaccinazione anti Covid

Neppure gli anziani hanno richiesto l'iniezione contro la nuova variante. Il virologo Bassetti: i più fragili si proteggano, è un virus diverso. Il governo corre ai ripari per evitare la fuga dei medici e il loro sciopero. Si teme che altri seimila operatori vadano in pensione a fine anno

Servizi
alle p. 2, 3 e 4



«Nessuno ci butta giù»

**Meloni alla sfida
delle riforme:
tocca ai cittadini**

Bruno Vespa e servizio a pag. 7

Scontro con l'Italia

**Il calvario di Indi
I giudici inglesi
staccano la spina**

Jannello a pagina 9

**CITTADINANZA PER LA GIOVANE PACHISTANA UCCISA A REGGIO EMILIA
VIA LIBERA AI FUNERALI. IL FRATELLO NON SARÀ INDAGATO**

ITALIANA

Saman Abbas,
la diciottenne
pachistana uccisa
a Novellara tra
il 30 maggio e
il 1° aprile 2021

Beneventi e Codeluppi a p. 13

DALLE CITTÀ

Empoli

**Candidato sindaco
Il Pd sceglie
Mantellassi
«Ecco le sfide»**

Servizio in Cronaca

Castelfiorentino

**Diciottenne
uccisa dal treno
«Riaprite il caso»**

Servizio in Cronaca

Empoli

**Centro sott'acqua
«Dopo 4 anni
nessun rimborso»**

Servizio in Cronaca



La Casa Bianca richiama Israele

**Gli Usa: uccisi
troppi palestinesi**

Farruggia e Baquis alle p. 10 e 11

Messina, ieri il nuovo esame
I giudici: colpa di una prof

**Alunna
fa ricorso:
esame nullo,
tutta la classe
deve ripetere
la Maturità**

Femiani a pagina 19



L'intervista a Francesco Guccini

**«Le mie canzoni
da osteria»**

Spinelli a pagina 29



WWW.LIMPERMEABILE.IT | WWW.LANDICOLLEZIONI.COM
MILANO Showroom Via Statuto, 8 | INFO@LR.LAND.IT



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Sabato 11 novembre 2023



Oggi con *d e dLui*

Anno 48° N° 309 - In Italia € 2,50

INTERVISTA A ELLY SCHLEIN

“Il tempo dell’alternativa”

Oggi il Pd in piazza a Roma. La leader: “Meloni ha fallito, la manovra iniqua colpisce donne e famiglie. Medio Oriente? Due Stati”
Messaggio a Conte: “Uniamoci su diritti, sanità, disuguaglianze. E contro il premierato”. Convention Pse per scegliere l’anti-von der Leyen

L’Ue all’Italia: più tempo per correggere i conti. Dubbi sui cambi al Pnrr

di Rosaria Amato, Francesco Bei, Giuseppe Colombo, Lorenzo De Cicco e Claudio Tito • da pagina 2 a pagina 4

Il commento

Quelle bandiere contro l’odio

di Massimo Giannini

Nessun dubbio: il pogrom del 7 ottobre. È da lì che bisogna partire, per cercare un senso a questo folle tributo di sangue che l’umanità paga al Ventunesimo Secolo. Dopo l’Ucraina, Israele. E tutto, tragicamente, ritorna. Basta rileggere Vassilij Grossman, che il 25 novembre 1943 affida a *Eynkeyt*, il settimanale del Comitato Ebraico Antifascista, il suo racconto sugli orrori seminati dai nazisti lungo la strada per Kiev. • a pagina 28

L’analisi

I numeri falsi sull’Albania

di Tito Boeri e Roberto Perotti

In tanti hanno espresso seri e motivati dubbi sugli aspetti umanitari, costituzionali, di diritto internazionale, logistici, e puramente finanziari dell’accordo tra Italia e Albania. • a pagina 29

La guerra nella Striscia



▲ Indonesian Hospital Uno degli ospedali al buio nella Striscia di Gaza dopo gli attacchi israeliani

Quattro ospedali sulla linea di fuoco “Il capo di Hamas usa quelle corsie”

Il reportage

dal nostro inviato
Daniele Raineri

Tra i malati sotto le bombe

di Sami al-Ajrami • a pagina 7

TEL AVIV
I soldati israeliani sono arrivati al complesso di Al Shifa. • a pagina 6 con servizi di Colarusso e Mastrolilli • alle pagine 8 e 9

Lo scenario

Conto alla rovescia cruciale per Gaza City

di Gianluca Di Feo • a pagina 9

Cartellone

Insegno non molla “La Rai ora mi dia un programma top”



di Silvia Fumarola • a pagina 11

Carla Signoris “Cinica sul set buona nella vita”



• a pagina 32

Via alle Atp Finals Sinner si candida a re dei Master



di Paolo Rossi • alle pagine 34 e 35

IL NUOVO LIBRO DI
BRUNO VESPA

II RANCORE e la SPERANZA
Ritratto di una nazione dal dopoguerra a Giorgia Meloni, in un mondo macchiato di sangue

MONDADORI

La bimba inglese

Indi verso l’addio
I giudici: le macchine si possono staccare

di Enrico Franceschini • a pagina 16

Il viceministro russo

Vershinin: “Sul clima, l’Europa paghi per la transizione”

dalla nostra inviata
Rosalba Castelletti • a pagina 13

Domani in edicola

Perché brilla la mostra sul “nostro” Rubens

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

Concessionario di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitasmanzoni.it

Prezzi di vendita all’estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia € 3,50 - Croazia KM 22,80 / € 3,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Passeggiate nell’Arte: Venezia € 11,40

NZ



IL DIBATTITO

La piccola Indi, il dolore e la scienza

ANDREA CRISANTINI

Caro Direttore, i giudici britannici sono chiamati a prendere l'ultima decisione su Indi. - PAGINA 29



L'APPELLO

Mia mamma e il silenzio sul fine vita

VITTORIO PARPAGLIONI

Sono stati giorni estremi. Di un estremismo sentimentale, umano e collettivo. - PAGINA 18



LE IDEE

La vecchiaia e la lezione di Bobbio

VITO MANCUSO

La vita è disequilibrio termodinamico e vivere è una questione di passaggio di calore. - PAGINA 30



LA STAMPA

SABATO 11 NOVEMBRE 2023



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) // ANNO 157 // N. 310 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // www.lastampa.it



LA COSTITUZIONE

Meloni, spot sulle riforme "Cittadini, sul premier decidete voi o i partiti?" Fisco, "Pmi perseguitate" CAPURSO, LOMBARDO, MONTICELLI



- PAGINE 2 E 3

IL COMMENTO

Il popolo o la politica alternativa del diavolo DANIELA PADOAN

Dopo aver affermato, nel suo video-messaggio sui social, di aver «raccolto la sensibilità della stragrande maggioranza degli italiani» presentando la riforma che consentirebbe l'elezione diretta del presidente del Consiglio, Giorgia Meloni si è rivolta nuovamente «agli italiani» con queste parole: «Voi cosa volete fare, volete contare e decidere, oppure stare a guardare mentre i partiti decidono per voi?». - PAGINA 2

L'INTERVENTO

Ora basta ammicciare agli evasori cronici ELSA FORNERO

È accettato che i politici usino in campagna elettorale un linguaggio accattivante con chi li ascolta per sollecitarne il voto e un linguaggio aggressivo contro gli avversari, che tendano a promettere ai primi molto più di quanto siano convinti di mantenere e ad attribuire ai secondi la colpa di tutto ciò che non funziona. - PAGINA 7

GLI STATI UNITI A ISRAELE: TROPPI CIVILI MORTI. BIDEN-XI, SÌ AL VERTICE PER LA PACE

Gaza, attacco agli ospedali "Sotto c'è il capo di Hamas"

Appello di 4mila docenti italiani: basta collaborare con le università israeliane

AUDINO, BRAVETTI, DEL GATTO, MAGRI, RIFORMATO, SIMONI

Sono gli ospedali il campo di battaglia a Gaza. Israele lo ha più volte detto chiaramente: non ci sono luoghi sicuri a Gaza. I carri armati li circondano, sono dinanzi ai loro ingressi. - PAGINE 10-15

IL REPORTAGE

Nonne, bimbi e ricordi quattro ore per fuggire

FABIANA MAGRI

Sono le ultime ondate di decine di migliaia di persone che, dopo tre settimane di avvisi da parte dell'esercito israeliano, si sono rassegnate all'idea di abbandonare il poco per l'ignoto. - PAGINA 12

L'ANALISI

Se l'ira dei professori cancella la storia

ELENA LOEWENTHAL

È tutto così insensato e assurdo eppure terribilmente prevedibile, l'ennesima replica di un copione sempre uguale a se stesso che non ammette ritocchi, ripensamenti, correzioni di rotta. - PAGINA 28

Il commissario Ue "Sblocchiamo gli aiuti" Marco Bresolin

DOMANI AL VIA LO SPETTACOLO DELLE ATP FINALS DI TENNIS. ALCARAZ: UN DONO ESSERE QUA



I tennisti delle Finals a Torino: Rune, Tsitsipas, Sinner, Alcaraz, Djokovic, Medvedev, Rublev, Zverev. NELLO SPORTE NELL'INSERTO DI OTTO PAGINE

I MIGRANTI

Tra Italia e Albania patto già a rischio La nave di Frontex "scappata" da Cutro CAMILLI, GRIGNETTI, OLIVIO



- PAGINA 17

LA TELEVISIONE

Mediaset è al bivio Pier Silvio: "Cambio" PAOLO FESTUCCIA

L'autunno porta bene a Mediaset. Ma passata la lunga stagione di Silvio Berlusconi imprenditore, padrone e politico, l'eredità al timone Pier Silvio non sa ancora che inverno lo attenda. In cascina ci sono i nuovi programmi di Bonolis, Bisio, Gerry Scotti e soprattutto lo speciale teatrale di Checco Zalone che devono partire ma la concorrenza (Rai a parte) si gioca in primo luogo con le Over the top (Ott). - PAGINA 18

LA CULTURA

Il mito Tolkien, le destre e le patrie immaginarie FLAVIA PERINA

Peccato aver sciupato l'impatto della grande mostra a Roma su Tolkien presentandola come adempimento politico di un governo di destra o addirittura atto aggressivo di una nuova egemonia culturale. Riparte il dibattito e lo scontro sull'egemonia culturale. - PAGINA 19

LA CANTANTE SI RACCONTA: TENCO MI ODIAVA

Gigliola Cinquetti: "Preferisco essere antipatica"

SIMONETTA SCIANDIVASCI

Quello che più conta, per Gigliola Cinquetti, è la sua famiglia, il divertimento, la libertà e la pasta. Sono le cose di cui parla di più in "A volte si sogna", la sua biografia romanizzata, dove non c'è niente di inventato: qualcosa è omesso, qualcos'altro è dimenticato - «dimenticare era stata la sua specialità per tornare in fretta alla sua vita vera», scrive. - PAGINE 24-25



IL PERSONAGGIO

Callas, divina in scena "sciura" nel suo salotto

ALBERTO MATTIOLI

Maria Callas a Milano visse in una villa ora demolita di via Buonarroti 38, adorna di una Madonna del veronese Vignaroli. EGLE SANTOLINI - PAGINA 32





Vanguard
VALUE TO INVESTORS

CDP IL BOND VA A RUBA MA È MEGLIO DEL BTP?

PIAZZA AFFARI QUANTE AZIONI IN SUPER-SALDO

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,20 Sabato 11 Novembre 2023 Anno XXXIV - Numero 222 MF il quotidiano dei mercati finanziari *l'Espresso* Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4609, DCB Milano

PARLA LABRIOLA CON LA VENDITA DELLA RETE TAGLIO IL DEBITO E TORNERÒ AL DIVIDENDO

Così rilancio la nuova Tim

CHECK-UP Finanziamenti salati, compravendite al palo, più tasse e meno incentivi: quanti colpi all'investimento più amato dagli italiani. Ma se i tassi iniziano a scendere...

CASA IN PERICOLO?

*Mutui cari, pochi bonus e rebus affitti
Che fine farà il vostro mattone*

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Due grandi banchieri e un ex-grande banchiere centrale nonché ex-capo di governo. Tre modi diversi ma convergenti per affrontare la crisi dell'Italia e dell'Europa.
Dice **Mario Draghi**: «La Ue deve diventare più unita e forte o non sopravviverà». E l'Italia è il terzo Paese dell'Europa.
Dice **Andrea Orcel**, inarrestabile ceo di UniCredit, rilanciato

a suon di miliardi di utili: «Quindici anni fa la Ue e gli Stati Uniti erano abbastanza simili sia a livello demografico che economico e in termini di risorse disponibili. Oggi la Ue è rimasta indietro rispetto alla concorrenza globale: il pil degli Stati Uniti è salito a 26.900 miliardi di dollari, quello dell'eurozona si è fermato a 15.000 miliardi, un divario che rappresenta un'enorme perdita di opportunità per i nostri cittadini».
Dice **Carlo Messina**, ceo di Intesa Sanpaolo, prima banca italiana: «Nei giorni scorsi ho potuto esporre al consiglio d'amministrazione il nostro programma a contrasto delle disuguaglianze e a favore dell'inclusione finanziaria educativa e sociale. Un programma di 1,5 miliardi di euro negli anni dal 2023 al 2027, considerando gli importi destinati alle iniziative e quelli relativi ai costi delle strutture a



MA TAGLIANO I PRESTITI DEL 70%
**Banche, per le 5 big italiane
16 miliardi di utili in 9 mesi**

IL CEO DI BONIFICHE FERRARESI
**Agricoltura, vela e giornali:
le tre passioni di Vecchioni**

LA STRATEGIA DI PALENZONA
**Spunta la partita per l'Acri
dietro le mosse dei soci F2i**

STM

Studio Temporary Manager®
SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

SITUAZIONI STRAORDINARIE RICHIEDONO SOLUZIONI MANAGERIALI STRAORDINARIE

Studio Temporary Manager SpA, 1° provider a capitale italiano di soluzioni manageriali su misura, mette a disposizione delle imprese il suo staff di Temporary Manager altamente qualificati, per affiancare gli imprenditori nelle situazioni straordinarie e garantire l'adeguata professionalità e competenze aggiuntive, con soluzioni full-time e part-time a seconda delle necessità:

- Operations & Supply Chain
- Copertura vuoto manageriale
- Sales & Marketing
- Passaggio Generazionale
- Project Management
- Turnaround
- Finance, Controlling & B.I.
- M&A, advisor industriale, ricerca partner industriali/finanziari
- HR & Organizzazione
- Finanza Agevolata
- Ricerca e Selezione
- Presenza indipendente nei CdA

VERONA

MILANO

TORINO

ROMA

BRESCIA

BOLOGNA

ANCONA

Tel. 045 80 12 986 - www.temporarymanager.info

I tanti nodi della Riforma

ROMA Riformare la Riforma della Riforma portuale: sembrerebbe che il lungo iter si stesse concludendo e sia il ministro dei trasporti Salvini sia il viceministro per la portuali Rixi ne parlano ormai quasi tutti i giorni. Però: a conferma che niente può essere scontato, ecco che in particolare Rixi insiste sul fatto che la riforma richiede anche di riformare sostanzialmente le **AdSP**, comprese le competenze oggi distribuite anche tra altre istituzioni; e inoltre di prendere in considerazione e un eventuale ingresso nei Comitati di Gestione (riformati) anche dei grandi gruppi terminasti e armatoriali. In pratica, le **AdSP** gestite anche dagli investitori sui porti, un po' sul modello spagnolo. Una ipotesi che trova sostenitori ma anche critici senza eccezioni: come di recente ha scritto su queste colonne (21 ottobre) l'esperto VSL Club Spa Fabrizio Vettosi, riportando anche il parere di un collega spagnolo sulle criticità del sistema. C'è di più: insieme alla Riforma, Rixi sostiene la necessità di provvedere, nel passaggio da un sistema all'altro, al commissariamento di tutte le **AdSP**: una ipotesi che sta raccogliendo ovviamente scetticismo, o peggio, tra i presidenti in carica e che non sembra condivisa nemmeno dal vertice di **Assoport**: il cui presidente, Rodolfo Giampieri appare in difficoltà anche per mettere insieme un gruppo di colleghi presidenti disponibili a far massa d'urto verso il Ministero e la sua tesi del commissariamento.



Taranto Buonasera

Primo Piano

Presente e futuro della crocieristica a Taranto

Il messaggio lanciato da Risposte Turismo nel corso di Italian Cruise Day Il mercato delle crociere ha ottime prospettive in Italia. Questo il messaggio lanciato da Risposte Turismo nel corso di Italian Cruise Day, l'evento di riferimento per l'intera industria crocieristica italiana che si è svolto nella suggestiva cornice del Castello Aragonese, lo scorso 27 ottobre a Taranto. Il forum, ideato e organizzato da Risposte Turismo, giunto alla sua undicesima edizione, ha dato quest'anno appuntamento a Taranto a una platea di esperti ed executives delle istituzioni e della portualità italiana. L'organizzazione dell'evento ha visto la partnership tra Risposte Turismo, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e il Comune di Taranto ed ha consentito a tutti i professionisti del comparto di riunirsi per una giornata di confronto sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive future dell'industria crocieristica. Dal 2011, anno di nascita, ad oggi sono stati oltre 2.500 i partecipanti e oltre 300 i relatori che sono intervenuti all'appuntamento. La leadership italiana nel mercato crocieristico è confermata dai dati contenuti nel report "Italian Cruise Watch", elaborato da Risposte Turismo a partire dalle previsioni effettuate su 35 porti, rappresentativi rispettivamente del 97% del traffico crocieristico nazionale e dell'86% delle toccate. Nel 2024 saranno 13,14 milioni i passeggeri movimentati nei porti italiani dalle navi da crociera. Una crescita stimata del +1,8% rispetto al 2023. Italian Cruise Day ha rappresentato l'occasione per puntare i riflettori sull'importanza del turismo crocieristico nella nostra economia e sulle opportunità che offre al territorio ionico, sia nell'ottica di rigenerare la narrazione della città di Taranto da capitale industriale a meta turistica emergente, che per la creazione di percorsi di valorizzazione delle professionalità legate alla filiera del turismo e alla cultura. All'Italian Cruise Day 2023 sono stati invitati oltre 200 partecipanti e 30 relatori provenienti da tutta Italia e non solo, in rappresentanza delle diverse categorie professionali impegnate nell'industria crocieristica: tour operator e agenti di viaggio, compagnie armatoriali, agenti marittimi, rappresentanti delle realtà portuali e molti altri. Inoltre Italian Cruise Day ha ospitato come di consueto iniziative collaterali quali Spazio Giovani, con i Premi di laurea e gli incontri Carriere@ICD, e la "Casa dei Porti Crocieristici Italiani" cui hanno aderito 30 porti da tutta Italia, che oltre a concentrare oltre il 90% del traffico in Italia sono stati tutti presenti a Taranto per l'intensa giornata di business networking. Oltre alle molteplici occasioni di confronto, analisi e dibattito per l'industria crocieristica, anche un'importante opportunità di promozione per la città di Taranto, che quest'anno grazie all'Italian Cruise Day è stata la capitale della crocieristica in Italia. L'edizione 2023 di Italian Cruise Day è stata realizzata con il supporto dell'Agenzia regionale del turismo Pugliapromozione e dell'Associazione



Il messaggio lanciato da Risposte Turismo nel corso di Italian Cruise Day Il mercato delle crociere ha ottime prospettive in Italia. Questo il messaggio lanciato da Risposte Turismo nel corso di Italian Cruise Day, l'evento di riferimento per l'intera industria crocieristica italiana che si è svolto nella suggestiva cornice del Castello Aragonese, lo scorso 27 ottobre a Taranto. Il forum, ideato e organizzato da Risposte Turismo, giunto alla sua undicesima edizione, ha dato quest'anno appuntamento a Taranto a una platea di esperti ed executives delle istituzioni e della portualità italiana. L'organizzazione dell'evento ha visto la partnership tra Risposte Turismo, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e il Comune di Taranto ed ha consentito a tutti i professionisti del comparto di riunirsi per una giornata di confronto sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive future dell'industria crocieristica. Dal 2011, anno di nascita, ad oggi sono stati oltre 2.500 i partecipanti e oltre 300 i relatori che sono intervenuti all'appuntamento. La leadership italiana nel mercato crocieristico è confermata dai dati contenuti nel report "Italian Cruise Watch", elaborato da Risposte Turismo a partire dalle previsioni effettuate su 35 porti, rappresentativi rispettivamente del 97% del traffico crocieristico nazionale e dell'86% delle toccate. Nel 2024 saranno 13,14 milioni i passeggeri movimentati nei porti italiani dalle navi da crociera. Una crescita stimata del +1,8% rispetto al 2023. Italian Cruise Day ha rappresentato l'occasione per puntare i riflettori sull'importanza del turismo crocieristico nella nostra economia e sulle opportunità che offre al territorio ionico, sia nell'ottica di rigenerare la narrazione della città di Taranto da capitale industriale a meta turistica emergente, che per la creazione di percorsi di valorizzazione delle professionalità legate alla filiera del turismo e alla cultura. All'Italian Cruise Day 2023 sono stati invitati oltre 200 partecipanti e 30 relatori provenienti da tutta Italia e non solo, in rappresentanza delle diverse categorie professionali impegnate nell'industria

Taranto Buonasera

Primo Piano

dei Porti Italiani (**Assoporti**). L'evento è stato inoltre patrocinato dal Ministero del Turismo e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ha potuto contare sul supporto di CLIA - Cruise Lines International Association. Italian Cruise Day è sbarcato per la prima volta in Puglia, una regione che con i suoi 7 porti crocieristici ha saputo ritagliarsi un ruolo sempre più centrale nella geografia crocieristica nazionale e che, negli ultimi 5 anni, ha accolto oltre 2,6 milioni di crocieristi e oltre 900 approdi. Proprio la Puglia si attesta nel 2023 quinta Regione in Italia per traffico crocieristico con oltre 660mila i passeggeri stimati per l'anno in corso, un più 7,5% rispetto al 2022. Taranto nello scacchiere del Mediterraneo ha saputo conquistare in pochi anni una posizione di tutto rispetto: la crescita percentuale nel 2023 è stata di circa il +30% rispetto al 2022, e le previsioni per la chiusura della stagione parlano di quasi 140.000 passeggeri totali. Lo scalo ionico rappresenta dunque una percentuale consistente del traffico totale del sistema portuale pugliese. L'Autorità di Sistema Portuale nell'ambito della propria strategia promozionale ha inteso realizzare un incremento qualitativo e non solo quantitativo del turismo crocieristico, promuovendo Taranto come destinazione di eccellenza nel Mediterraneo. Le compagnie che hanno scelto di includere Taranto nei propri itinerari quest'anno sono state 7, diversificate per provenienza e mercato target. Oltre a Costa Crociere, hanno fatto scalo a Taranto Celebrity Cruises, Marella Cruises, Noble Caledonia, Norwegian Cruise Line, P&O Cruises, Sea Cloud. Si tratta di brand appartenenti a diverse fasce, dalla premium alla luxury: a tutte il porto ha offerto servizi di alta qualità in collaborazione con il concessionario dei servizi ai passeggeri Taranto Cruise Port. Uno dei risultati più significativi per lo scalo ionico è stata la crescita esponenziale in termini di passeggeri in imbarco e sbarco. Dal mese di giugno 2023 Taranto è porto turn-around in Italia per Costa Crociere, che con la maestosa Costa Pacifica ha fatto tappa nella città ionica nell'ambito dell'itinerario dal sapore mediterraneo tra l'Italia, Malta e Grecia. Novità assoluta è stata rappresentata quest'anno dall'implementazione dell'offerta fly&cruise: grazie agli efficienti collegamenti dello scalo ionico con gli aeroporti pugliesi i passeggeri internazionali hanno avuto la possibilità di raggiungere Taranto e iniziare la loro vacanza in crociera proprio dalla città ionica. La potenzialità delle connessioni intermodali è tutta da esplorare anche per il prossimo anno, con gli scali di Costa Fascinosa ogni domenica. Dotata di ambienti ispirati al teatro e al grande cinema, Costa Fascinosa può ospitare fino a 3.800 passeggeri. Il calendario degli approdi si arricchirà di 4 nuove compagnie che faranno scalo per la prima volta a Taranto nel 2024, conferma che la città dei due mari continua a suscitare interesse nel mondo del turismo crocieristico. Il traffico passeggeri rappresenta un settore emergente per lo scalo ionico che potenzialmente ha ricadute importanti sul territorio. L'estrema importanza del comparto crocieristico nell'economia italiana è stata ricordata anche da Marie-Caroline Laurent, direttrice generale di Cruise Lines International Association (CLIA) Europe, all'Italian Cruise Day: "Se il giro d'affari annuo in Europa è di circa 60 miliardi di euro, in Italia si arriva a 15 miliardi: più del doppio della Germania, a 6,6 miliardi, e quattro volte la Francia, 3,7 miliardi". Come si afferma nel report State of the Cruise Industry Outlook 2022 curato

Taranto Buonasera

Primo Piano

da CLIA, l'Italia detiene il primato in Europa grazie ai flussi turistici, alla catena di fornitura, alla cantieristica. I benefici per una destinazione crocieristica sono consistenti se si considera che un passeggero spende nei porti visitati una media di 750 dollari nel corso di una vacanza di una settimana. La crescita del turismo del mare rappresenta pertanto un'opportunità per valorizzare il sistema dell'offerta turistica ionica. Al fine di perseguire uno degli obiettivi del Piano Operativo Triennale 2023-2025 che individua nella sostenibilità e transizione ecologica ed energetica uno dei principali assi di sviluppo del porto, l'Ente ha in programma importanti interventi relativi all'elettrificazione delle banchine, da realizzarsi entro il 2026. L'AdSPMI ha in corso le procedure per la realizzazione di impianti di cold ironing, volti a fornire energia elettrica alle navi ormeggiate in porto, permettendo di spegnere i motori e, quindi, di ridurre le emissioni. Tutto ciò nell'ottica di incoraggiare non solo l'aumento del numero di approdi di navi da crociera nel porto di Taranto, ma anche di ridurre gli impatti della navigazione crocieristica muovendosi nella direzione di un turismo sostenibile e rispettoso della comunità locale e degli equilibri ambientali. In data 30 settembre l'Autorità di Sistema Portuale ha celebrato i successi della stagione crocieristica 2023 con la sensazionale Cruise Season Farewell Ceremony, spettacolo di luci e sonorità rock che ha colorato il Lato Ponente del molo San Cataldo per salutare le compagnie che hanno visitato Taranto e dare appuntamento al 2024. La cerimonia ha incantato ed emozionato i passeggeri in occasione del penultimo scalo della Costa Pacifica, donando un ricordo indelebile dello scalo ionico, il porto più rock d'Italia. "Il porto di Taranto si è affermato stabilmente nel mercato crocieristico internazionale" dichiara il Presidente Sergio Prete. "L'anno 2023 ha visto i volumi del traffico passeggeri superare ogni aspettativa, creando anche la necessità di un intervento di ampliamento del terminal finalizzato ad ospitare le operazioni di imbarco e sbarco per un maggior numero di passeggeri. Tale crescita ha rappresentato una opportunità irripetibile di valorizzazione del territorio, che l'ecosistema locale ha dimostrato di saper cogliere grazie al lavoro di sinergia tra le amministrazioni e i privati per realizzare una accoglienza efficace e di alta qualità. La stagione crocieristica 2024 nel porto di Taranto sarà presentata a breve e prevedrà numerosi scali in giorni festivi. Con l'obiettivo della crescita sostenibile del territorio, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio si impegna a intensificare la già collaudata collaborazione con la comunità nell'ottica di moltiplicare gli importanti benefici generati dal turismo crocieristico".

Agenparl

Venezia

foto notizia PORTO VEI INAUGURATO NUOVO SERVIZIO CONTAINER INTRAMED AL TERMINAL TIV

(AGENPARL) - ven 10 novembre 2023 [Immagine che contiene testo, Carattere, schermata, linea Descrizione generata automaticamente] - fotonotizia- **PORTO** DI **VENEZIA**, NUOVO SERVIZIO CONTAINER INTRAMED AL TERMINAL TIV **Venezia**, 10 novembre- Cresce l'offerta di servizi contenitori al **porto** di **Venezia**. Ieri, con l'arrivo della Admiral Mars, nave portacontainer lunga 126 metri e con una capacità di 800 Teu, presso il terminal TIV - Terminal Intermodale **Venezia** - ha preso avvio il nuovo servizio container che collega il **porto** lagunare con alcuni dei principali porti del Mediterraneo orientale come quelli di Israele, Egitto e Turchia. La nuova tratta, operata dalla società Admiral Container Lines e che vedrà in servizio anche un'altra unità navale da 1000 Teu, avrà frequenza settimanale e toccherà i porti di **Venezia**, Haifa/Ashdod, Alexandria, Istanbul/Mersin e Koper. "Con questo nuovo servizio si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo - dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'AdSPMAS - L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come TIV, oltre a comprovare l'attrattiva dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul mediterraneo orientale. L'Autorità deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'ICT e della Direzione tecnica". [adnkronos_nordest_EMAIL] Enrica Marrese PR & Communication Account Adnkronos Comunicazione Nord Est <https://nordest.adnkronos.com> www.adnkronos.com Leave A Reply.



(AGENPARL) - ven 10 novembre 2023 [Immagine che contiene testo, Carattere, schermata, linea Descrizione generata automaticamente] fotonotizia-PORTO DI VENEZIA, NUOVO SERVIZIO CONTAINER INTRAMED AL TERMINAL TIV Venezia, 10 novembre- Cresce l'offerta di servizi contenitori al porto di Venezia. Ieri, con l'arrivo della Admiral Mars, nave portacontainer lunga 126 metri e con una capacità di 800 Teu, presso il terminal TIV - Terminal Intermodale Venezia - ha preso avvio il nuovo servizio container che collega il porto lagunare con alcuni dei principali porti del Mediterraneo orientale come quelli di Israele, Egitto e Turchia. La nuova tratta, operata dalla società Admiral Container Lines e che vedrà in servizio anche un'altra unità navale da 1000 Teu, avrà frequenza settimanale e toccherà i porti di Venezia, Haifa/Ashdod, Alexandria, Istanbul/Mersin e Koper. "Con questo nuovo servizio si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo - dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'AdSPMAS - L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come TIV, oltre a comprovare l'attrattiva dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul mediterraneo orientale. L'Autorità deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'ICT e della Direzione tecnica". [adnkronos_nordest_EMAIL] Enrica Marrese PR & Communication Account Adnkronos Comunicazione Nord Est <https://nordest.adnkronos.com>

Corriere Marittimo

Venezia

Terminal Intermodale Venezia, avviato nuovo servizio container con Israele, Egitto e Turchia

VENEZIA - Nuovo servizio container settimanale avviato dal porto di Venezia Mestre, Terminal Intermodale Venezia (TIV) per il collegamento del porto lagunare con alcuni dei principali scali del Mediterraneo orientale, quelli di Israele, Egitto e Turchia con toccate nei porti di Venezia, Haifa/Ashdod, Alexandria, Istanbul/Mersin e Koper. Il servizio ha visto ieri l'arrivo della prima portacontainer, la Admiral Mars, lunga 126 metri e con una capacità di 800 teu, è operato dalla compagnia Admiral Container Lines e vede impiegata sulla nuova tratta una ulteriore portacontainer da 1000 teu. Il presidente dell'AdSP MAS, Fulvio Lino Di Blasio, ha dichiarato: "Con questo nuovo servizio si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo - dichiara - L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come TIV, oltre a comprovare l'attrattività dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul mediterraneo orientale. L'Autorità deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'ICT e della Direzione tecnica".



Porto di Venezia: lo stato dei bandi di progettazione per la manutenzione dei canali portuali

(FERPRESS) Venezia, 10 NOV La struttura del Commissario straordinario per le crociere a Venezia ritiene utile fornire un aggiornamento e una spiegazione relativamente ai bandi per l'affidamento della progettazione degli interventi manutentivi dei canali portuali. È importante, preliminarmente, chiarire bene come si tratti di 'bandi di progettazione e studio impatto ambientale' e non di progettazione ed esecuzione delle opere. Come già detto in altre circostanze, si ribadisce come tutti i progetti, previsti e finanziati dal D.L. 103/2021, saranno comunque assoggettati a VIA (senza verifica di assoggettabilità) e questo su indicazione precisa del Commissario proprio in ragione della decisa adozione di un approccio concretamente orientato alla realizzazione di un sistema portuale sostenibile. In sede di valutazione VIA verrà definita la compatibilità ambientale degli interventi, anche in relazione agli inquinanti che questi interventi dovranno prendere in considerazione.



Il Nautilus

Venezia

PORTO DI VENEZIA, NUOVO SERVIZIO CONTAINER INTRAMED AL TERMINAL TIV

Venezia - Cresce l'offerta di servizi contenitori al **porto** di **Venezia**. Ieri, con l'arrivo della Admiral Mars, nave portacontainer lunga 126 metri e con una capacità di 800 Teu, presso il terminal TIV - Terminal Intermodale **Venezia** - ha preso avvio il nuovo servizio container che collega il **porto** lagunare con alcuni dei principali porti del Mediterraneo orientale come quelli di Israele, Egitto e Turchia. La nuova tratta, operata dalla società Admiral Container Lines e che vedrà in servizio anche un'altra unità navale da 1000 Teu, avrà frequenza settimanale e toccherà i porti di **Venezia**, Haifa/Ashdod, Alexandria, Istanbul/Mersin e Koper. "Con questo nuovo servizio si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo - dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'AdSPMAS - L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come TIV, oltre a comprovare l'attrattività dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul mediterraneo orientale. L'Autorità deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'ICT e della Direzione tecnica".



Il Nautilus

Venezia

ADSP MAS: AGGIORNAMENTO SULLO STATO DEI BANDI DI PROGETTAZIONE PER LA MANUTENZIONE DEI CANALI PORTUALI

Venezia - La struttura del Commissario straordinario per le crociere a **Venezia**

ritiene utile fornire un aggiornamento e una spiegazione relativamente ai bandi per l'affidamento della progettazione degli interventi manutentivi dei canali portuali. È importante, preliminarmente, chiarire bene come si tratti di "bandi di progettazione e studio impatto ambientale" e non di progettazione ed esecuzione delle opere. Come già detto in altre circostanze, si ribadisce come tutti i progetti, previsti e finanziati dal D.L. 103/2021, saranno comunque assoggettati a VIA (senza verifica di assoggettabilità) e questo su indicazione precisa del Commissario proprio in ragione della decisa adozione di un approccio concretamente orientato alla realizzazione di un sistema portuale sostenibile. In sede di valutazione VIA verrà definita la compatibilità ambientale degli interventi, anche in relazione agli inquinanti che questi interventi dovranno prendere in considerazione. Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti bandi: -Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi, indagini e caratterizzazioni), dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito (a beneficio del porto, del

Provveditorato e della città) per la Messa a dimora di sedimenti lagunari lungo il canale Malamocco Marghera. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 3.203.800, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, solo a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, con una capacità di circa 3 milioni di metri cubi ciascuno e un costo di complessivi 41.500.000. Sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte ed entro la prossima settimana è prevista la conclusione delle operazioni di gara con l'individuazione dell'operatore economico primo in graduatoria. -Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi e indagini), degli studi specialistici su modello matematico, dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito per la Dragaggio del canale di accesso alla odierna stazione marittima, intervento previsto dal D.L. 103/2021. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 1.999.200, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale. Solo a seguito della VIA si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, per complessivi 1.280.000 metri cubi: il primo stralcio, interamente finanziato e del costo di 21.000.000, consentirà di riportare il canale ad una profondità di -8.0 m s.m.m. (a fronte degli attuali -7,5 m e dei -11 m



Venezia - La struttura del Commissario straordinario per le crociere a Venezia ritiene utile fornire un aggiornamento e una spiegazione relativamente ai bandi per l'affidamento della progettazione degli interventi manutentivi dei canali portuali. È importante, preliminarmente, chiarire bene come si tratti di "bandi di progettazione e studio impatto ambientale" e non di progettazione ed esecuzione delle opere. Come già detto in altre circostanze, si ribadisce come tutti i progetti, previsti e finanziati dal D.L. 103/2021, saranno comunque assoggettati a VIA (senza verifica di assoggettabilità) e questo su indicazione precisa del Commissario proprio in ragione della decisa adozione di un approccio concretamente orientato alla realizzazione di un sistema portuale sostenibile. In sede di valutazione VIA verrà definita la compatibilità ambientale degli interventi, anche in relazione agli inquinanti che questi interventi dovranno prendere in considerazione. Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti bandi: -Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi, indagini e caratterizzazioni), dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito (a beneficio del porto, del Provveditorato e della città) per la Messa a dimora di sedimenti lagunari lungo il canale Malamocco Marghera. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di € 3.203.800, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, solo a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, con una capacità di circa 3 milioni di metri cubi ciascuno e un costo di complessivi € 41.500.000. Sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte ed entro la prossima settimana è prevista la conclusione delle operazioni di gara con l'individuazione dell'operatore economico primo in graduatoria. -Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi e indagini), degli studi specialistici su modello matematico, dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito per la Dragaggio del canale di accesso alla odierna stazione marittima, intervento previsto dal D.L. 103/2021. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di

Il Nautilus

Venezia

presenti in passato) con una larghezza della cunetta a 70 m (rispetto agli attuali 50 m); il secondo stralcio, per il quale è stata richiesta un'integrazione di finanziamento e del costo di 18.500.000, consentirà di riportare il canale ad una profondità di -9.0 m s.m.m. con una larghezza della cunetta a 80 m. Tale intervento consentirà il raggiungimento alla odierna stazione marittima di navi da crociera medio-piccole. Al momento il bando è in pubblicazione e la scadenza per la presentazione delle offerte è prevista il 14 novembre. Saranno pubblicati entro novembre i seguenti bandi: -Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi e indagini), degli studi specialistici su modello matematico, dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito per la Dragaggio del Canale Malamocco Marghera, intervento previsto dal D.L. 103/2021. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 5.489.000, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, per complessivi 2.600.000 metri cubi: il primo stralcio, del costo di 87.700.000, che prevede un dragaggio di circa 1.900.000 metri cubi, consentirà di migliorare le condizioni di navigabilità, riducendo le restrizioni in condizioni meteo-marine avverse, e realizzare parte delle barene lungo il canale come previste dal progetto Channeling; il secondo stralcio consentirà di raggiungere i livelli di navigabilità in sicurezza prefissati anche in condizioni meteo-marine avverse. L'aggiudicazione è prevista a dicembre 2023. -Il bando per l'affidamento delle caratterizzazioni dei sedimenti provenienti da dragaggi. Si tratta di un bando di servizi dell'importo di 2.837.000, finalizzato ad individuare laboratori qualificati per l'esame dei sedimenti dragati secondo il Nuovo Protocollo Fanghi, pubblicato nel 2023, che prevede lo svolgimento, in aggiunta alle analisi di natura chimica, anche di specifiche analisi di natura ecotossicologico. In esito alle caratterizzazioni, si potrà conoscere se e quali sedimenti derivanti dalle manutenzioni dei canali potranno essere riutilizzati in laguna all'interno delle barene ovvero dovranno essere conferiti all'interno del nuovo sito conterminato ed isolato destinato alla messa a dimora ovvero, infine, dovranno essere allontanati dalla laguna e collocati in discarica. L'aggiudicazione è prevista a dicembre 2023. "L'attenzione alla sostenibilità ambientale in laguna è centrale nel lavoro quotidiano della struttura che presiedo" chiarisce il Commissario Fulvio Lino Di Blasio. "Lo dimostra il fatto che abbiamo scelto di chiedere la valutazione di impatto ambientale sui progetti di manutenzione dei canali portuali anche laddove non strettamente necessaria. Lo abbiamo fatto perché è ora di voltare pagina e di cambiare registro, di andare avanti in modo sostenibile, contemperando l'operatività portuale con la massima tutela possibile dell'ambiente lagunare. I pescaggi necessari, infatti, saranno in linea con il Piano Regolatore portuale o addirittura inferiori di 2 metri rispetto a quanto autorizzabile, come ad esempio per il canale Vittorio Emanuele III. Inoltre, i progettisti che risponderanno ai bandi sono chiamati a individuare tecniche di manutenzione innovative che minimizzino gli impatti ambientali delle operazioni di ripristino e tutela

Il Nautilus

Venezia

lagunare, anche perché tale aspetto avrà un peso importante nella definizione della graduatoria finale". "La struttura commissariale" - aggiunge Di Blasio - "ha stanziato complessivi 900 mila euro per ulteriori studi scientifici volti ad analizzare - con il coinvolgimento di esperti specialisti - tutte le questioni ambientali rilevanti ai fini della salvaguardia della Laguna di Venezia. In tal modo saranno esaminati e studiati tutti i possibili effetti degli interventi previsti, condividendo i risultati in forma pubblica. Sarà possibile così fornire i dovuti e fondamentali chiarimenti rispondendo, ad esempio, ai timori in merito a presunti nuovi fenomeni idrodinamici che deriverebbero da un incremento della profondità del canale di accesso alla odierna stazione marittima dagli attuali 7,5 m ai 9 m ad intervento eseguito". "Si ricorda - conclude il Commissario Di Blasio - come il nuovo protocollo fanghi escluda categoricamente la possibilità che fanghi inquinati possano restare in laguna e, pertanto, laddove con le caratterizzazioni fossero rilevati sedimenti inquinati, con l'intervento di manutenzione ne sarà garantita la definitiva rimozione e conseguente allontanamento dalla Laguna di Venezia, diventando quindi ulteriormente attori di sostenibilità. Per quanto riguarda i sedimenti non inquinati, ma comunque aventi caratteristiche che, secondo nuovo protocollo fanghi, non li rendono idonei ad essere collocati in barena, tali sedimenti saranno messi a dimora nel nuovo sito che, in accordo con il nuovo protocollo, garantisce un confinamento permanente, impermeabile all'acqua, tale da impedire ogni rilascio di inquinanti nell'ambiente circostante".

Informare

Venezia

La turca Admiral Container Lines approda a Venezia

Un nuovo servizio settimanale scala il Terminal Intermodale Venezia di Porto Marghera

Venezia ieri al Terminal Intermodale Venezia (TIV) di Porto Marghera è approdata la Admiral Mars, portacontainer della capacità di 801 teu impiegata dalla turca Admiral Container Lines in un nuovo servizio settimanale che collega il porto lagunare con alcuni dei principali porti del Mediterraneo orientale come quelli di Israele (Haifa/Ashdod), Egitto (Alessandria) e Turchia (Istanbul/Mersin) e con scali al porto sloveno di Koper. «Con questo nuovo servizio - ha sottolineato il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, **Fulvio** Lino Di **Blasio** - si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo. L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come TIV, oltre a comprovare l'attrattività dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul Mediterraneo orientale. L'**Autorità** deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'ICT e della Direzione tecnica».

Informare

La turca Admiral Container Lines approda a Venezia



11/10/2023 16:16

Un nuovo servizio settimanale scala il Terminal Intermodale Venezia di Porto Marghera Venezia ieri al Terminal Intermodale Venezia (TIV) di Porto Marghera è approdata la Admiral Mars, portacontainer della capacità di 801 teu impiegata dalla turca Admiral Container Lines in un nuovo servizio settimanale che collega il porto lagunare con alcuni dei principali porti del Mediterraneo orientale come quelli di Israele (Haifa/Ashdod), Egitto (Alessandria) e Turchia (Istanbul/Mersin) e con scali al porto sloveno di Koper. «Con questo nuovo servizio - ha sottolineato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio - si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo. L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come TIV, oltre a comprovare l'attrattività dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul Mediterraneo orientale. L'Autorità deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'ICT e della Direzione tecnica».

Informatore Navale

Venezia

CCV - AGGIORNAMENTO DEI BANDI PER LA MANUTENZIONE DEI CANALI PORTUALI

La struttura del Commissario straordinario per le crociere a Venezia ritiene utile fornire un aggiornamento e una spiegazione relativamente ai bandi per l'affidamento della progettazione degli interventi manutentivi dei canali portuali. È importante chiarire bene come si tratti di "bandi di progettazione e studio impatto ambientale" e non di progettazione ed esecuzione delle opere.

Venezia, 10 novembre - Come già detto in altre circostanze, si ribadisce come tutti i progetti, previsti e finanziati dal D.L. 103/2021, saranno comunque assoggettati a VIA e questo su indicazione precisa del Commissario proprio in ragione della decisa adozione di un approccio concretamente orientato alla realizzazione di un sistema portuale sostenibile. In sede di valutazione VIA

verrà definita la compatibilità ambientale degli interventi, anche in relazione agli inquinanti che questi interventi dovranno prendere in considerazione. Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti bandi: Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi, indagini e caratterizzazioni), dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito (a beneficio del porto, del Provveditorato e della città) per la

Messa a dimora di sedimenti lagunari lungo il canale Malamocco Marghera. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 3.203.800, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, solo a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, con una capacità di circa 3 milioni di metri cubi ciascuno e un costo di complessivi 41.500.000. Sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte ed entro la prossima settimana è prevista la conclusione delle operazioni di gara con l'individuazione dell'operatore economico primo in graduatoria. Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi e indagini), degli studi specialistici su modello matematico, dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito per la Dragaggio del canale di accesso alla odierna stazione marittima, intervento previsto dal D.L. 103/2021. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 1.999.200, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale. Solo a seguito della VIA si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, per complessivi 1.280.000 metri cubi: il primo stralcio, interamente finanziato e del costo di 21.000.000, consentirà di riportare il canale ad una profondità di -8.0 m s.m.m. (a fronte degli attuali -7,5 m e dei -11 m presenti in passato) con una larghezza della cunetta a 70 m (rispetto



La struttura del Commissario straordinario per le crociere a Venezia ritiene utile fornire un aggiornamento e una spiegazione relativamente ai bandi per l'affidamento della progettazione degli interventi manutentivi dei canali portuali. È importante chiarire bene come si tratti di "bandi di progettazione e studio impatto ambientale" e non di progettazione ed esecuzione delle opere Venezia, 10 novembre - Come già detto in altre circostanze, si ribadisce come tutti i progetti, previsti e finanziati dal D.L. 103/2021, saranno comunque assoggettati a VIA e questo su indicazione precisa del Commissario proprio in ragione della decisa adozione di un approccio concretamente orientato alla realizzazione di un sistema portuale sostenibile. In sede di valutazione VIA verrà definita la compatibilità ambientale degli interventi, anche in relazione agli inquinanti che questi interventi dovranno prendere in considerazione. Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti bandi: Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi, indagini e caratterizzazioni), dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito (a beneficio del porto, del Provveditorato e della città) per la Messa a dimora di sedimenti lagunari lungo il canale Malamocco Marghera. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di € 3.203.800, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, solo a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, con una capacità di circa 3 milioni di metri cubi ciascuno e un costo di complessivi € 41.500.000. Sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte ed entro la prossima settimana è prevista la conclusione delle operazioni di gara con l'individuazione dell'operatore economico primo in graduatoria. Il bando per

Informatore Navale

Venezia

agli attuali 50 m); il secondo stralcio, per il quale è stata richiesta un'integrazione di finanziamento e del costo di 18.500.000, consentirà di riportare il canale ad una profondità di -9.0 m s.m.m. con una larghezza della cunetta a 80 m. Tale intervento consentirà il raggiungimento alla odierna stazione marittima di navi da crociera medio-piccole. Al momento il bando è in pubblicazione e la scadenza per la presentazione delle offerte è prevista il 14 novembre. Saranno pubblicati entro novembre i seguenti bandi: Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi e indagini), degli studi specialistici su modello matematico, dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito per la Dragaggio del Canale Malamocco Marghera, intervento previsto dal D.L. 103/2021. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 5.489.000, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, per complessivi 2.600.000 metri cubi: il primo stralcio, del costo di 87.700.000, che prevede un dragaggio di circa 1.900.000 metri cubi, consentirà di migliorare le condizioni di navigabilità, riducendo le restrizioni in condizioni meteo-marine avverse, e realizzare parte delle barene lungo il canale come previste dal progetto Channeling; il secondo stralcio consentirà di raggiungere i livelli di navigabilità in sicurezza prefissati anche in condizioni meteo-marine avverse. L'aggiudicazione è prevista a dicembre 2023. Il bando per l'affidamento delle caratterizzazioni dei sedimenti provenienti da dragaggi. Si tratta di un bando di servizi dell'importo di 2.837.000, finalizzato ad individuare laboratori qualificati per l'esame dei sedimenti dragati secondo il Nuovo Protocollo Fanghi, pubblicato nel 2023, che prevede lo svolgimento, in aggiunta alle analisi di natura chimica, anche di specifiche analisi di natura eco-tossicologico. In esito alle caratterizzazioni, si potrà conoscere se e quali sedimenti derivanti dalle manutenzioni dei canali potranno essere riutilizzati in laguna all'interno delle barene ovvero dovranno essere conferiti all'interno del nuovo sito conterminato ed isolato destinato alla messa a dimora ovvero, infine, dovranno essere allontanati dalla laguna e collocati in discarica. L'aggiudicazione è prevista a dicembre 2023. "L'attenzione alla sostenibilità ambientale in laguna è centrale nel lavoro quotidiano della struttura che presiedo" chiarisce il Commissario Fulvio Lino Di Blasio. "Lo dimostra il fatto che abbiamo scelto di chiedere la valutazione di impatto ambientale sui progetti di manutenzione dei canali portuali anche laddove non strettamente necessaria. Lo abbiamo fatto perché è ora di voltare pagina e di cambiare registro, di andare avanti in modo sostenibile, contemperando l'operatività portuale con la massima tutela possibile dell'ambiente lagunare. I pescaggi necessari, infatti, saranno in linea con il Piano Regolatore portuale o addirittura inferiori di 2 metri rispetto a quanto autorizzabile, come ad esempio per il canale Vittorio Emanuele III. Inoltre, i progettisti che risponderanno ai bandi sono chiamati a individuare tecniche di manutenzione innovative che minimizzino gli impatti ambientali delle operazioni di ripristino e tutela lagunare, anche perché tale aspetto avrà un peso importante nella definizione della graduatoria finale".

Informatore Navale

Venezia

"La struttura commissariale" - aggiunge Di Blasio - "ha stanziato complessivi 900 mila euro per ulteriori studi scientifici volti ad analizzare - con il coinvolgimento di esperti specialisti - tutte le questioni ambientali rilevanti ai fini della salvaguardia della Laguna di Venezia. In tal modo saranno esaminati e studiati tutti i possibili effetti degli interventi previsti, condividendo i risultati in forma pubblica. Sarà possibile così fornire i dovuti e fondamentali chiarimenti rispondendo, ad esempio, ai timori in merito a presunti nuovi fenomeni idrodinamici che deriverebbero da un incremento della profondità del canale di accesso alla odierna stazione marittima dagli attuali 7,5 m ai 9 m ad intervento eseguito". "Si ricorda - conclude il Commissario Di Blasio - come il nuovo protocollo fanghi escluda categoricamente la possibilità che fanghi inquinati possano restare in laguna e, pertanto, laddove con le caratterizzazioni fossero rilevati sedimenti inquinati, con l'intervento di manutenzione ne sarà garantita la definitiva rimozione e conseguente allontanamento dalla Laguna di Venezia, diventando quindi ulteriormente attori di sostenibilità. Per quanto riguarda i sedimenti non inquinati, ma comunque aventi caratteristiche che, secondo nuovo protocollo fanghi, non li rendono idonei ad essere collocati in barena, tali sedimenti saranno messi a dimora nel nuovo sito che, in accordo con il nuovo protocollo, garantisce un confinamento permanente, impermeabile all'acqua, tale da impedire ogni rilascio di inquinanti nell'ambiente circostante".

Venezia, l'AdSp fa il punto sui bandi di progettazione dei canali portuali

VENEZIA La struttura del Commissario straordinario per le crociere a Venezia ritiene utile fornire un aggiornamento e una spiegazione relativamente ai bandi per l'affidamento della progettazione degli interventi manutentivi dei canali portuali. Questo anche in risposta alle pesanti accuse di inerzia sulla questione crocieristica mosse pubblicamente da Venezia Terminal Passeggeri (Vtp). È importante, preliminarmente, chiarire bene come si tratti di bandi di progettazione e studio impatto ambientale e non di progettazione ed esecuzione delle opere - si specifica nella nota diramata. Come già detto in altre circostanze, si ribadisce come tutti i progetti, previsti e finanziati dal D.L. 103/2021, saranno comunque assoggettati a VIA (senza verifica di assoggettabilità) e questo su indicazione precisa del Commissario proprio in ragione della decisa adozione di un approccio concretamente orientato alla realizzazione di un sistema portuale sostenibile. In sede di valutazione VIA verrà definita la compatibilità ambientale degli interventi, anche in relazione agli inquinanti che questi interventi dovranno prendere in considerazione. Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti bandi: Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi, indagini e caratterizzazioni), dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito (a beneficio del porto, del Provveditorato e della città) per la Messa a dimora di sedimenti lagunari lungo il canale Malamocco Marghera. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 3.203.800, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, solo a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, con una capacità di circa 3 milioni di metri cubi ciascuno e un costo di complessivi 41.500.000. Sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte ed entro la prossima settimana è prevista la conclusione delle operazioni di gara con l'individuazione dell'operatore economico primo in graduatoria. Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi e indagini), degli studi specialistici su modello matematico, dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito per la Dragaggio del canale di accesso alla odierna stazione marittima, intervento previsto dal D.L. 103/2021. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 1.999.200, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale. Solo a seguito della VIA si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, per complessivi 1.280.000 metri cubi: il primo stralcio, interamente finanziato e del



Messaggero Marittimo

Venezia

costo di 21.000.000, consentirà di riportare il canale ad una profondità di -8.0 m s.m.m. (a fronte degli attuali -7,5 m e dei -11 m presenti in passato) con una larghezza della cunetta a 70 m (rispetto agli attuali 50 m); il secondo stralcio, per il quale è stata richiesta un'integrazione di finanziamento e del costo di 18.500.000, consentirà di riportare il canale ad una profondità di -9.0 m s.m.m. con una larghezza della cunetta a 80 m. Tale intervento consentirà il raggiungimento alla odierna stazione marittima di navi da crociera medio-piccole. Al momento il bando è in pubblicazione e la scadenza per la presentazione delle offerte è prevista il 14 novembre. Saranno pubblicati entro novembre i seguenti bandi: Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi e indagini), degli studi specialistici su modello matematico, dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito per la Dragaggio del Canale Malamocco Marghera, intervento previsto dal D.L. 103/2021. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 5.489.000, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, per complessivi 2.600.000 metri cubi: il primo stralcio, del costo di 87.700.000, che prevede un dragaggio di circa 1.900.000 metri cubi, consentirà di migliorare le condizioni di navigabilità, riducendo le restrizioni in condizioni meteo-marine avverse, e realizzare parte delle barene lungo il canale come previste dal progetto Channeling; il secondo stralcio consentirà di raggiungere i livelli di navigabilità in sicurezza prefissati anche in condizioni meteo-marine avverse. L'aggiudicazione è prevista a dicembre 2023. Il bando per l'affidamento delle caratterizzazioni dei sedimenti provenienti da dragaggi. Si tratta di un bando di servizi dell'importo di 2.837.000, finalizzato ad individuare laboratori qualificati per l'esame dei sedimenti dragati secondo il Nuovo Protocollo Fanghi, pubblicato nel 2023, che prevede lo svolgimento, in aggiunta alle analisi di natura chimica, anche di specifiche analisi di natura eco-tossicologico. In esito alle caratterizzazioni, si potrà conoscere se e quali sedimenti derivanti dalle manutenzioni dei canali potranno essere riutilizzati in laguna all'interno delle barene ovvero dovranno essere conferiti all'interno del nuovo sito conterminato ed isolato destinato alla messa a dimora ovvero, infine, dovranno essere allontanati dalla laguna e collocati in discarica. L'aggiudicazione è prevista a dicembre 2023. L'attenzione alla sostenibilità ambientale in laguna è centrale nel lavoro quotidiano della struttura che presiede chiarisce il Commissario Fulvio Lino Di Blasio. Lo dimostra il fatto che abbiamo scelto di chiedere la valutazione di impatto ambientale sui progetti di manutenzione dei canali portuali anche laddove non strettamente necessaria. Lo abbiamo fatto perché è ora di voltare pagina e di cambiare registro, di andare avanti in modo sostenibile, contemperando l'operatività portuale con la massima tutela possibile dell'ambiente lagunare. I pescaggi necessari, infatti, saranno in linea con il Piano Regolatore portuale o addirittura inferiori di 2 metri rispetto a quanto autorizzabile, come ad esempio per il canale Vittorio Emanuele III. Inoltre, i progettisti che risponderanno ai bandi sono chiamati a individuare tecniche

Messaggero Marittimo

Venezia

di manutenzione innovative che minimizzino gli impatti ambientali delle operazioni di ripristino e tutela lagunare, anche perché tale aspetto avrà un peso importante nella definizione della graduatoria finale. La struttura commissariale aggiunge Di Blasio ha stanziato complessivi 900 mila euro per ulteriori studi scientifici volti ad analizzare con il coinvolgimento di esperti specialisti tutte le questioni ambientali rilevanti ai fini della salvaguardia della Laguna di Venezia. In tal modo saranno esaminati e studiati tutti i possibili effetti degli interventi previsti, condividendo i risultati in forma pubblica. Sarà possibile così fornire i dovuti e fondamentali chiarimenti rispondendo, ad esempio, ai timori in merito a presunti nuovi fenomeni idrodinamici che deriverebbero da un incremento della profondità del canale di accesso alla odierna stazione marittima dagli attuali 7,5 m ai 9 m ad intervento eseguito. Si ricorda conclude il Commissario come il nuovo protocollo fanghi escluda categoricamente la possibilità che fanghi inquinati possano restare in laguna e, pertanto, laddove con le caratterizzazioni fossero rilevati sedimenti inquinati, con l'intervento di manutenzione ne sarà garantita la definitiva rimozione e conseguente allontanamento dalla Laguna di Venezia, diventando quindi ulteriormente attori di sostenibilità. Per quanto riguarda i sedimenti non inquinati, ma comunque aventi caratteristiche che, secondo nuovo protocollo fanghi, non li rendono idonei ad essere collocati in barena, tali sedimenti saranno messi a dimora nel nuovo sito che, in accordo con il nuovo protocollo, garantisce un confinamento permanente, impermeabile all'acqua, tale da impedire ogni rilascio di inquinanti nell'ambiente circostante.

Porto di Venezia, nuovo servizio container Intramed

VENEZIA Cresce l'offerta di servizi contenitori al porto di Venezia. Con l'arrivo della Admiral Mars, nave portacontainer lunga 126 metri e con una capacità di 800 Teu, presso il terminal TIV Terminal Intermodale Venezia ha preso avvio il nuovo servizio container che collega il porto lagunare con alcuni dei principali porti del Mediterraneo orientale come quelli di Israele, Egitto e Turchia. La nuova tratta, operata dalla società Admiral Container Lines e che vedrà in servizio anche un'altra unità navale da 1000 Teu, avrà frequenza settimanale e toccherà i porti di Venezia, Haifa/Ashdod, Alexandria, Istanbul/Mersin e Koper. mose nuova clp Con questo nuovo servizio si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'AdSPMAS L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come TIV, oltre a comprovare l'attrattiva dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul mediterraneo orientale. L'Autorità deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'ICT e della Direzione tecnica.



Sea Reporter

Venezia

Inaugurato nuovo servizio container intramed al terminal TIV

Nov 10, 2023 - Cresce l'offerta di servizi contenitori al porto di Venezia. Ieri, con l'arrivo della Admiral Mars, nave portacontainer lunga 126 metri e con una capacità di 800 Teu, presso il terminal TIV - Terminal Intermodale Venezia - ha preso avvio il nuovo servizio container che collega il porto lagunare con alcuni dei principali porti del Mediterraneo orientale come quelli di Israele, Egitto e Turchia. La nuova tratta, operata dalla società Admiral Container Lines e che vedrà in servizio anche un'altra unità navale da 1000 Teu, avrà frequenza settimanale e toccherà i porti di Venezia, Haifa/Ashdod, Alexandria, Istanbul/Mersin e Koper. " Con questo nuovo servizio si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo - dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'AdSPMAS - L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come TIV, oltre a comprovare l'attrattività dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul Mediterraneo orientale. L'Autorità deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'ICT e della Direzione tecnica ".



Ship Mag

Venezia

Porto di Venezia, inaugurato il nuovo servizio container Intramed al Terminal TIV

Il presidente dell'Authority Di Blasio: "Con questo nuovo servizio si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo" **Venezia** - Cresce l'offerta di servizi contenitori al **porto di Venezia**. Ieri, con l'arrivo della Admiral Mars , nave portacontainer lunga 126 metri e con una capacità di 800 Teu, presso il terminal TIV - Terminal Intermodale **Venezia** - ha preso avvio il nuovo servizio container che collega il **porto** lagunare con alcuni dei principali porti del Mediterraneo orientale come quelli di Israele, Egitto e Turchi a. La nuova tratta, operata dalla società Admiral Container Lines e che vedrà in servizio anche un'altra unità navale da 1000 Teu, avrà frequenza settimanale e toccherà i porti di **Venezia**, Haifa/Ashdod, Alexandria, Istanbul/Mersin e Koper . "Con questo nuovo servizio si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo - dichiara Fulvio Lino Di Blasio , presidente dell'AdSPMAS - L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come TIV, oltre a comprovare l'attrattività dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul mediterraneo orientale. L'Autorità deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'ICT e della Direzione tecnica".



Shipping Italy

Venezia

Admiral Container Lines debutta in Italia con una linea container intra-Med

Primo scalo al Terminal Intermodale Venezia con una nave da 800 Teu mentre una seconda portacontainer da 1.000 Teu entrerà in servizio a breve 10 Novembre 2023 Cresce l'offerta di servizi di trasporto via mare di container attraverso il porto di Venezia. Con l'arrivo presso il terminal Tiv - Terminal Intermodale Venezia della piccola nave portacontainer Admiral Mars, lunga 126 metri e con una capacità di 800 Teu, ha infatti preso avvio una nuova linea che collega il porto lagunare con alcuni dei principali porti del Mediterraneo orientale in Israele, Egitto e Turchia. La nuova linea regolare, operata dalla compagnia di navigazione tusca Admiral Container Lines, vedrà prossimamente impiegata anche un'altra nave da 1.000 Teu, avrà frequenza settimanale e toccherà i porti di Venezia, Haifa/Ashdod, Alexandria, Istanbul/Mersin e Koper. "Con questo nuovo servizio si conferma la rilevanza strategica del settore commerciale per il nostro scalo" dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale. "L'attivazione della nuova tratta, possibile anche grazie alla professionalità ed efficienza di terminal commerciali come Tiv, oltre a comprovare l'attrattività dello scalo veneto, consentirà di alimentare traffici importanti da e per i paesi che affacciano sul Mediterraneo orientale. L'Autorità portuale deve essere pronta a rispondere alle esigenze del mercato e fornire nuove opportunità all'intero tessuto industriale regionale e del Nord-Est che vanta una forte vocazione all'export. Per questo abbiamo lanciato la selezione di personale qualificato nell'ambito dell'Ict e della Direzione tecnica".



Ansa

Savona, Vado

Rigassificatore Vado, Pd 'tutti i pareri tecnici sono negativi'

"Tutti i pareri tecnici sul rigassificatore a Vado Ligure sono negativi, Toti non ha più scuse, blocchi un progetto scellerato o si dimetta, alla Regione Liguria non serve un commissario ma un presidente". Lo dichiara il vicecapogruppo del Partito Democratico in Consiglio regionale Roberto Arboscello, che ha scritto una lettera aperta al presidente della Regione Liguria e commissario straordinario di Governo per la realizzazione dell'opera Giovanni Toti chiedendogli di "tornare indietro" sul piano di trasferimento della nave rigassificatrice Golar Tundra da Piombino a Vado Ligure entro la seconda metà del 2026. "Dopo il parere dell'Istituto Superiore di Sanità che ne ha parlato come di 'un'opera che si inserisce su un territorio già fortemente antropizzato e industrializzato con criticità che riguardano l'ambiente' e dopo quello di Ispra, che ha sottolineato che nella Valutazione di impatto ambientale non è stata considerata la presenza dell'Area marina protetta di Bergoggi e non si è tenuto conto della ripermetrazione delle zone di conservazione speciale che proprio Regione Liguria aveva proposto un anno fa - rimarca Arboscello -; sono arrivati anche i pareri di Vigili del fuoco, Arpal e della Capitaneria di **Porto**. Tutti critici". In particolare il Pd evidenzia che "i Vigili del fuoco segnalano una carenza di valutazione rispetto ai rischi di collisione con le imbarcazioni e denunciano la mancanza di certificazioni di sicurezza sulla Golar Tundra. La Capitaneria di **Porto** di **Savona** rimarca l'assenza di gestione delle interferenze con le attività portuali esistenti e Arpal rileva che non sono state valutate le attività in essere, come la diga di Vado Ligure e la costruzione dei cassoni per la diga di Genova". "I serbatoi di gas italiani sono pieni, è un progetto che non serve a nessuno se non a Snam e va contro gli interessi della Liguria", attacca il segretario ligure del Pd Davide Natale paragonando il presidente Toti ai "pochi soldati fantasma giapponesi rimasti a combattere dopo la Seconda Guerra Mondiale". La vicecapogruppo dem alla Camera Valentina Ghio ha presentato un'interrogazione al ministro Pichetto Fratin.



Rigassificatore, Pd: «Pareri dei tecnici negativi, Toti blocchi il progetto o si dimetta»

Questo sabato a **Savona**, alle 14:30, è prevista una manifestazione con raggruppamento in piazza Mameli Giovanni Toti di bloccare il progetto del rigassificatore di **Vado** alla luce dei pareri tecnici negativi o di dimettersi: «Alla Liguria serve un presidente che sia dalla parte dei cittadini, non un commissario di governo che baratta opere non necessarie per opportunità politica». Lo hanno ribadito i consiglieri regionali, i parlamentari e il segretario Davide Natale in una conferenza stampa. «I pareri tecnici a cui Toti finora si è appellato dichiara il consigliere regionale e vicecapogruppo del Partito Democratico in Regione Liguria Roberto Arboscello e dietro ai quali si è nascosto in attesa che arrivassero per schermirsi dalle critiche, ora sono pubblici e dicono chiaramente che il rigassificatore non può essere trasferito nel **Porto di Savona-Vado**. Toti non ha più scuse e non può non tenere in considerazione quello che enti terzi e autorevoli hanno dichiarato e scritto rispetto al questo progetto». Già l' Istituto Superiore di Sanità lo definiva un'opera che si inserisce "su un territorio già fortemente antropizzato e industrializzato con criticità che riguardano i diversi comparti ambientali sui quali si potranno aggiungere gli impatti determinati dall'opera in progetto", fa notare il Pd, mentre Ispra , aveva sottolineato che nella valutazione di impatto ambientale non è stata considerata la presenza dell'Area Marina Protetta e non si è tenuto conto della ripermetrazione delle Zone di Conservazione Speciale che proprio Regione Liguria aveva proposto non più tardi di un anno fa. Ora sono arrivati anche i pareri di vigili del fuoco, Arpal e della Capitaneria di **Porto**. I vigili del fuoco scrivono di una carenza di valutazione rispetto ai rischi di collisione con le imbarcazioni che possono transitare nell'area interdotta e denunciano la mancanza di certificazioni di sicurezza sulla Golar Tundra. La capitaneria di **porto di Savona** informa dell' assenza di gestione delle interferenze con le attività portuali esistenti. Arpal rileva che alcune opere non sono state descritte collocandole nel territorio in cui andranno a insistere e non sono state valutate rispetto alle altre attività in essere (Diga foranea **Vado** Ligure e costruzione cassoni per Diga Foranea di Genova). Arboscello ha anche scritto una lettera aperta a Toti in cui chiede di tornare sui suoi passi . «Lo chiediamo perché il ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin ha detto che, nonostante la procedura di Via l'ultima scelta spetta comunque al commissario di governo». Domani a **Savona**, alle 14:30, è prevista una manifestazione con raggruppamento in piazza Mameli e poi spostarsi in piazza Sisto «Le criticità ambientali sarebbero già di per sè una pietra tombale aggiunge Arboscello chiediamo se suonano come macigni solo a noi o anche al commissario Toti. Io prendo atto della sospensione dei termini della conferenza dei servizi, ma ora Toti deve decidere se fare presidente della Regione



11/10/2023 14:24

Questo sabato a Savona, alle 14:30, è prevista una manifestazione con raggruppamento in piazza Mameli Giovanni Toti di bloccare il progetto del rigassificatore di Vado alla luce dei pareri tecnici negativi o di dimettersi: «Alla Liguria serve un presidente che sia dalla parte dei cittadini, non un commissario di governo che baratta opere non necessarie per opportunità politica». Lo hanno ribadito i consiglieri regionali, i parlamentari e il segretario Davide Natale in una conferenza stampa. «I pareri tecnici a cui Toti finora si è appellato - dichiara il consigliere regionale e vicecapogruppo del Partito Democratico in Regione Liguria Roberto Arboscello - e dietro ai quali si è nascosto in attesa che arrivassero per schermirsi dalle critiche, ora sono pubblici e dicono chiaramente che il rigassificatore non può essere trasferito nel Porto di Savona-Vado. Toti non ha più scuse e non può non tenere in considerazione quello che enti terzi e autorevoli hanno dichiarato e scritto rispetto al questo progetto». Già l' Istituto Superiore di Sanità lo definiva un'opera che si inserisce "su un territorio già fortemente antropizzato e industrializzato con criticità che riguardano i diversi comparti ambientali sui quali si potranno aggiungere gli impatti determinati dall'opera in progetto", fa notare il Pd, mentre Ispra , aveva sottolineato che nella valutazione di impatto ambientale non è stata considerata la presenza dell'Area Marina Protetta e non si è tenuto conto della ripermetrazione delle Zone di Conservazione Speciale che proprio Regione Liguria aveva proposto non più tardi di un anno fa. Ora sono arrivati anche i pareri di vigili del fuoco, Arpal e della Capitaneria di Porto. I vigili del fuoco scrivono di una carenza di valutazione rispetto ai rischi di collisione con le imbarcazioni che possono transitare nell'area interdotta e denunciano la mancanza di certificazioni di sicurezza sulla Golar Tundra. La capitaneria di porto di Savona informa dell' assenza di gestione delle interferenze con le attività portuali esistenti.

BizJournal Liguria

Savona, Vado

o continuare a fare commissario di governo e l'interesse della presidente del Consiglio, in questo caso ne chiederemo dimissioni». Davide Natale, segretario del Pd Liguria, aggiunge: «Il presidente governa con gli occhi del passato, secondo un tornaconto solo politico. Il progetto non è innovativo ed emerge che è incompatibile con la Liguria. Il Pd sta dalla parte dei cittadini. In questo periodo abbiamo perso 14 milioni dal Pnrr per la riconversione della centrale Enel della Spezia, rispediti al mittente dall'azienda perché non c'era tornaconto economico. Oggi non c'è emergenza, i depositi di gas sono pieni e la domanda è la metà dell'offerta e noi dovremmo tenere la nave rigassificatrice Golar Tundra per 17 anni?» Per la deputata Valentina Ghio le motivazioni che consigliano di abbandonare il progetto sono a 360 gradi: dall'incompatibilità ambientale allo sviluppo socioeconomico del territorio, con Savona che «ha cercato di riorientare la propria economia con grande fatica. I dati ultimi ci dicono che in questo momento non abbiamo bisogno di ulteriori riserve di gas. Insieme a Pastorino e Orlando abbiamo presentato un'interrogazione al ministro dell'Ambiente che integreremo con questi ultimi pareri e in cui ribadiamo la richiesta al ministero di prendere posizione». Il deputato Luca Pastorino commenta: «Già in un Question time alla Camera con il ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin a inizio ottobre avevo posto la questione del rigassificatore e delle sue criticità. La prima criticità riguarda la salute pubblica e la sicurezza, la seconda è la Zona di conservazione speciale dei fondali Noli-Bergeggi messa a rischio da questo progetto e la terza è che non è, come viene dichiarato, un'opera urgente e necessaria poiché i dati dei ricercatori Re Common dicono chiaramente che la domanda di gas nel nostro Paese è in costante diminuzione e che la capacità infrastrutturale del sistema oggi garantisce il doppio della domanda del gas prevista al 2026. Spero che Toti si faccia guidare dallo spirito del "buon padre di famiglia": che fermi il progetto o che ci faccia sopra almeno un supplemento di riflessione. Mi sembra normale, visti i pareri». «Ora è tutto chiaro, ma lo era anche prima dell'arrivo dei pareri tecnici: bastava ascoltare il territorio e capire che la scelta del rigassificatore in quell'area - dichiara il capogruppo PD in Regione Liguria Luca Garibaldi - oltre che sbagliata politicamente, non era neppure sostenibile a livello ambientale. Lo abbiamo detto in consiglio regionale e Toti ha detto di aspettare i pareri tecnici, adesso ci sono e sono negativi. Un presidente di Regione serio avrebbe già detto stop al progetto e chiesto di riaprire la discussione e anche un commissario serio lo avrebbe fatto, Toti che ricopre entrambi i ruoli, cosa vuole fare?».

Rigassificatore, il Partito Democratico ribadisce il suo no all'opera

Il consigliere Arboscello ha scritto una lettera al presidente Toti: "Blocca il progetto o dimettiti" di R.O. GENOVA - Il Partito Democratico impugna i pareri tecnici per ribadire il suo "no" al rigassificatore al largo di Savona e Vado Ligure : durante una conferenza stampa il Pd ha presentato le relazioni di Istituto Superiore della Sanità, Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale), Vigili del Fuoco, Arpal e Capitaneria di Porto di Savona, che secondo i dem hanno evidenziato alcune criticità. Sul documento presentato dall'Istituto Superiore di Sanità si legge di un'opera che si inserisce "su un territorio già fortemente antropizzato e industrializzato con criticità che riguardano i diversi comparti ambientali sui quali si potranno aggiungere gli impatti determinati dall'opera in progetto", mentre Ispra ha sottolineato che nella Valutazione di Impatto Ambientale "non viene riportata l'Area Marina Protetta 'Isola di Bergeggi' tra l'elenco delle opere naturali protette" e non si è tenuto conto delle "riperimetrazioni delle Zone di Conservazione Speciale marino costiere proposte da Regione Liguria": il rigassificatore attualmente, secondo la delibera del Comune di Bergeggi, verrebbe collocato proprio nella Zsc. I Vigili del fuoco e la Capitaneria di Porto di Savona evidenziano problematiche relative alle interferenze che la collocazione della Golar Tundra potrebbe creare alle attività portuali già esistenti: per i Vigili del fuoco è necessario "specificare l'area interdotta alla navigazione attorno alla Golar Tundra" oltre a "specificare i limiti operativi della Golar Tundra per altezza d'onda e velocità del vento"; secondo la Capitaneria invece "la configurazione attuale ricade nella zona interessata dal posizionamento delle ancore delle navi cisterna ivi ormeggiate, nonché nell'area dedicata alle manovre di ingresso/uscita del porto di Vado Ligure". Infine Arpal rileva che "non tutte le opere non sono state descritte collocandole nel territorio in cui andranno a insistere" e "si ritiene opportuno che vengano valutate le attività complessivamente in essere nelle aree interessate dal progetto e/o in fase di autorizzazione" come "Diga foranea di Vado Ligure e costruzioni dei cassoni per Diga Foranea di Genova e i conseguenti impatti cumulativi". Secondo il vicecapogruppo del Pd in Consiglio Regionale Roberto Arboscello i no pronunciati dal Pd stesso e dai cittadini "non sono ideologici ma basati su dati tecnici che stanno arrivando da parte di soggetti terzi e non politici": anche per questo il consigliere ha scritto una lettera indirizzata al presidente di Regione Liguria Giovanni Toti a cui ha chiesto di "prendere coscienza di questi pareri tecnici, di bloccare e ritirare il progetto del rigassificatore " oppure di scegliere se fare "il commissario di Governo e dimettersi da presidente della Regione Il segretario regionale Davide Natale parla di un'occasione persa perché " il Pnrr mette decine di miliardi sulla transizione energetica e Toti alza la mano per portare in Liguria un



11/10/2023 18:21

Il consigliere Arboscello ha scritto una lettera al presidente Toti: "Blocca il progetto o dimettiti" di R.O. GENOVA - Il Partito Democratico impugna i pareri tecnici per ribadire il suo "no" al rigassificatore al largo di Savona e Vado Ligure : durante una conferenza stampa il Pd ha presentato le relazioni di Istituto Superiore della Sanità, Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale), Vigili del Fuoco, Arpal e Capitaneria di Porto di Savona, che secondo i dem hanno evidenziato alcune criticità. Sul documento presentato dall'Istituto Superiore di Sanità si legge di un'opera che si inserisce "su un territorio già fortemente antropizzato e industrializzato con criticità che riguardano i diversi comparti ambientali sui quali si potranno aggiungere gli impatti determinati dall'opera in progetto", mentre Ispra ha sottolineato che nella Valutazione di Impatto Ambientale "non viene riportata l'Area Marina Protetta 'Isola di Bergeggi' tra l'elenco delle opere naturali protette" e non si è tenuto conto delle "riperimetrazioni delle Zone di Conservazione Speciale marino costiere proposte da Regione Liguria": il rigassificatore attualmente, secondo la delibera del Comune di Bergeggi, verrebbe collocato proprio nella Zsc. I Vigili del fuoco e la Capitaneria di Porto di Savona evidenziano problematiche relative alle interferenze che la collocazione della Golar Tundra potrebbe creare alle attività portuali già esistenti: per i Vigili del fuoco è necessario "specificare l'area interdotta alla navigazione attorno alla Golar Tundra" oltre a "specificare i limiti operativi della Golar Tundra per altezza d'onda e velocità del vento"; secondo la Capitaneria invece "la configurazione attuale ricade nella zona interessata dal posizionamento delle ancore delle navi cisterna ivi ormeggiate, nonché nell'area dedicata alle manovre di ingresso/uscita del porto di Vado Ligure". Infine Arpal rileva che "non tutte le opere

PrimoCanale.it

Savona, Vado

progetto legato al passato" e suggerisce alla Regione di guardare ai progetti sulla creazione di comunità energetiche anziché al rigassificatore. Il Pd ha portato il tema sul tavolo del ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin attraverso l'attività dei deputati Valentina Ghio e Luca Pastorino . Secondo Ghio bisogna anche considerare le dichiarazioni di Snam per cui le riserve di gas del nostro Paese sono piene al 99% : "Tutta questa energia andrebbe impiegata per la valorizzazione ambientale dei territori - sostiene l'ex segretario regionale - e per un piano di transizione e riqualificazione energetica reale invece di ricorrere a vecchi sistemi". Per Pastorino "l'indicazione che un Governo nazionale dà dal punto di vista dell'approvvigionamento energetico è un indicatore della qualità di un'azione di Governo in senso di lungimiranza e di concretezza : collocare il rigassificatore in un contesto dove la domanda di gas potrebbe calare - conclude - è una cosa su cui bisogna riflettere molto bene".

Rigassificatore, pareri tecnici critici. Il Pd: "Ora Toti scelga: sia presidente dei liguri o commissario del Governo"

Le considerazioni del gruppo di opposizione sulla base delle osservazioni di Vigili del fuoco, Arpal e Capitaneria di **Porto**: "No pesanti come macigni: il progetto va ritirato" Dei "no pesanti come macigni, pietre tombali sul progetto di ricollocazione". Sono nette le parole del consigliere regionale bergeggino del Partito Democratico, Roberto Arboscello, per commentare gli ultimi pareri tecnici giunti sul progetto di ricollocazione dal 2026 della nave Golar Tundra nella rada tra Vado Ligure e **Savona** e dell'impianto rigassificatore di Snam fino alla Val Bormida. Dopo le criticità sollevate dall'Istituto Superiore di Sanità, evidenziando la coesistenza di quest'ulteriore opera su un territorio "già fortemente antropizzato e industrializzato" e conseguente impatto ambientale, e dall'Ispra, con una critica circa la non considerazione nella VIA Nazionale della vicina area marina protetta dell'Isola di Bergeggi, anche i pareri di Vigili del fuoco, Arpal e della Capitaneria di **Porto** si sono rivelati, secondo quanto riferito dal gruppo PD in Regione "tutti fortemente critici", tali da portare il presidente regionale a chiedere di ritirare il progetto stesso. Secondo quanto riportato nella conferenza stampa organizzata dal gruppo di opposizione e alla quale erano presenti anche i parlamentari Valentina Ghio e Luca Pastorino, i Vigili del fuoco scrivono di una carenza di valutazione rispetto ai rischi di collisi con le imbarcazioni che possono transitare nell'area interdotta e denunciano la mancanza di certificazioni di sicurezza sulla Golar Tundra. Per la Capitaneria di **Porto** di **Savona** vi sarebbe invece l'assenza di gestione delle interferenze con le attività portuali esistenti, mentre Arpal rileva che alcune opere non sono state descritte collocandole nel territorio in cui andranno a insistere e non sono state valutate rispetto alle altre attività in essere (Diga foranea Vado Ligure e costruzione cassoni per Diga Foranea di Genova). Tutte osservazioni che, secondo Arboscello, evidenzerebbero come le ragioni di contrarietà espresse dal territorio savonese non siano "ideologiche ma basate su dati certi espressi da soggetti terzi, tecnici e non politici". tra quelli già citati due sono, in particolare, i temi che spingerebbero idealmente la Golar Tundra lontano dalla rada vadese: quello già portato all'attenzione della Conferenza dei Servizi relativo alla vicinanza con l'area ZSC Fondali Noli-Bergeggi e la disponibilità delle riserve di gas "in questo momento nel nostro Paese al 99%: per questo non si capisce la necessità di mettere un rigassificatore in una zona non compatibile. Al di là della discussione se servano o meno i rigassificatori". Due le strade della Struttura Commissariale quindi, per Arboscello: "Chiedo al presidente Toti di ritirare immediatamente il progetto, di assumere il ruolo di presidente di Regione tutelando i cittadini e il territorio - afferma - oppure l'alternativa è quella di continuare in questo scellerato progetto, contro i pareri tecnici, e fare il Commissario restando fedele al Governo Meloni e dimettersi dal ruolo



Le considerazioni del gruppo di opposizione sulla base delle osservazioni di Vigili del fuoco, Arpal e Capitaneria di Porto: "No pesanti come macigni: il progetto va ritirato" Dei "no pesanti come macigni, pietre tombali sul progetto di ricollocazione". Sono nette le parole del consigliere regionale bergeggino del Partito Democratico, Roberto Arboscello, per commentare gli ultimi pareri tecnici giunti sul progetto di ricollocazione del 2026 della nave Golar Tundra nella rada tra Vado Ligure e Savona e dell'impianto rigassificatore di Snam fino alla Val Bormida. Dopo le criticità sollevate dall'Istituto Superiore di Sanità, evidenziando la coesistenza di quest'ulteriore opera su un territorio "già fortemente antropizzato e industrializzato" e conseguente impatto ambientale, e dall'Ispra, con una critica circa la non considerazione nella VIA Nazionale della vicina area marina protetta dell'Isola di Bergeggi, anche i pareri di Vigili del fuoco, Arpal e della Capitaneria di Porto si sono rivelati, secondo quanto riferito dal gruppo PD in Regione "tutti fortemente critici", tali da portare il presidente regionale a chiedere di ritirare il progetto stesso. Secondo quanto riportato nella conferenza stampa organizzata dal gruppo di opposizione e alla quale erano presenti anche i parlamentari Valentina Ghio e Luca Pastorino, i Vigili del fuoco scrivono di una carenza di valutazione rispetto ai rischi di collisi con le imbarcazioni che possono transitare nell'area interdotta e denunciano la mancanza di certificazioni di sicurezza sulla Golar Tundra. Per la Capitaneria di Porto di Savona vi sarebbe invece l'assenza di gestione delle interferenze con le attività portuali esistenti, mentre Arpal rileva che alcune opere non sono state descritte collocandole nel territorio in cui andranno a insistere e non sono state

Savona News

Savona, Vado

di presidente". Non vi sarebbe nemmeno più l'alibi della scelta imposta da Roma legata alla strategia energetica nazionale, secondo Arboscello: "Lo stesso Ministro dell'ambiente Picchetto Fratin ha ricordato che l'ultima parola spetta al Commissario: il presidente della Regione Liguria può e deve fermare questo scellerato progetto finché è in tempo. Ora ci sono tutte le motivazioni tecniche per non procedere con quest'idea insensata.

Savona News

Savona, Vado

Sicurezza a Savona, un lettore: "Mai percepiti problemi gravi come quelli segnalati dal comitato del benpensanti"

Le riflessioni di un cittadino dopo aver letto quanto proposto alle **Autorità** dal Comitato per la difesa del territorio savonese. Riceviamo e pubblichiamo integralmente la lettera firmata da un lettore di Savonanews, cittadino residente nel savonese, in merito alle proposte inviate dal Comitato per la difesa del territorio savonese al Prefetto di Savona Enrico Gullotti, al Questore Alessandra Simone, al sindaco di Savona Marco Russo e al direttore dell'Ufficio Territoriale di Savona dell'**Autorità Portuale** Paolo Canavese oltre ai comandanti di tutte le forze dell'ordine del territorio savonese (leggi QUI). " Savona è il punto di riferimento per tutte le necessità della mia famiglia in tutte le ore del giorno e, qualche volta della notte. Non ho mai percepito la gravità della situazione savonese così come denunciato da quell'anonimo delirante comitato. Esistono in alcuni punti della città gruppi multietnici che stazionano e bivaccano e che comunque non molestano alcuno e non mi risultano episodi di risse e violenze generalizzate.



Savona News

Sicurezza a Savona, un lettore: "Mai percepiti problemi gravi come quelli segnalati dal comitato del benpensanti"



11/10/2023 15:49

Le riflessioni di un cittadino dopo aver letto quanto proposto alle Autorità dal Comitato per la difesa del territorio savonese. Riceviamo e pubblichiamo integralmente la lettera firmata da un lettore di Savonanews, cittadino residente nel savonese, in merito alle proposte inviate dal Comitato per la difesa del territorio savonese al Prefetto di Savona Enrico Gullotti, al Questore Alessandra Simone, al sindaco di Savona Marco Russo e al direttore dell'Ufficio Territoriale di Savona dell'Autorità Portuale Paolo Canavese oltre ai comandanti di tutte le forze dell'ordine del territorio savonese (leggi QUI). " Savona è il punto di riferimento per tutte le necessità della mia famiglia in tutte le ore del giorno e, qualche volta della notte. Non ho mai percepito la gravità della situazione savonese così come denunciato da quell'anonimo delirante comitato. Esistono in alcuni punti della città gruppi multietnici che stazionano e bivaccano e che comunque non molestano alcuno e non mi risultano episodi di risse e violenze generalizzate.

Ship Mag

Savona, Vado

Rigassificatore a Vado Ligure, l'attacco del gruppo PD: "Tutti i pareri tecnici negativi"

"Toti non ha più scuse. Blocchi questo progetto scellerato o si dimetta" Genova - "I pareri tecnici a cui Toti finora si è appellato - e dietro ai quali si è nascosto in attesa che arrivassero per schermirsi dalle critiche - ora sono pubblici e dicono chiaramente che il rigassificatore non può essere trasferito nel Porto di Savona-Vado. Ora il Commissario Toti non ha più scuse e non può non tenere in considerazione quello che enti terzi e autorevoli hanno dichiarato e scritto rispetto al questo progetto", dichiara il consigliere regionale e vicecapogruppo del Partito Democratico in Regione Liguria Roberto Arboscello, che ha anche scritto una lettera aperta a Toti in cui chiede di tornare indietro sui suoi passi. Dopo il parere dell' Istituto Superiore di Sanità che ha parlato del rigassificatore a Savona-Vado come di un'opera che si inserisce 'su un territorio già fortemente antropizzato e industrializzato con criticità che riguardano i diversi comparti ambientali sui quali si potranno aggiungere gli impatti determinati dall'opera in progetto' e dopo quello di Ispra, che ha chiaramente sottolineato che nella Valutazione di Impatto Ambientale non è stata considerata la presenza dell'Area Marina Protetta e non si è tenuto conto della ripermetrazione delle Zone di Conservazione Speciale che proprio Regione Liguria aveva proposto non più tardi di un anno fa; sono arrivati anche i pareri di Vigili del fuoco, Arpal e della Capitaneria di Porto. Tutti fortemente critici I Vigili del fuoco scrivono di una carenza di valutazione rispetto ai rischi di collisione con le imbarcazioni che possono transitare nell'area interdetta e denunciano la mancanza di certificazioni di sicurezza sulla Golar Tundra. La Capitaneria di Porto di Savona informa invece dell'assenza di gestione delle interferenze con le attività portuali esistenti e infine Arpal rileva che alcune opere non sono state descritte collocandole nel territorio in cui andranno a insistere e non sono state valutate rispetto alle altre attività in essere (Diga foranea Vado Ligure e costruzione cassoni per Diga Foranea di Genova). "Davanti a osservazioni così pesanti - riprende Arboscello - credo sia il caso di porre fine alle logiche politiche e mettere davanti il senso di responsabilità, istituzionale e personale. Toti decida se essere il Presidente dei liguri e quindi dei savonesi, oppure esclusivamente il Commissario di Governo, alla ricerca di favori personali in vista delle prossime elezioni regionali. Lo stesso Ministro dell'ambiente Picchetto Fratin ha ricordato che l'ultima parola spetta al Commissario. Ma il Presidente della Regione Liguria può e deve fermare questo scellerato progetto finché è in tempo. Ora ci sono tutte le motivazioni tecniche per non procedere con quest'idea insensata. Se non lo farà, preferendo la fedeltà al ruolo di Governo rispetto al bene del territorio e dei cittadini liguri, non gli resta che dimettersi. La Liguria ha bisogno di un Presidente, non di un commissario". "Ora è tutto chiaro, ma lo era anche prima dell'arrivo



11/10/2023 13:53

Daniele Paganini

"Toti non ha più scuse. Blocchi questo progetto scellerato o si dimetta" Genova - "I pareri tecnici a cui Toti finora si è appellato - e dietro ai quali si è nascosto in attesa che arrivassero per schermirsi dalle critiche - ora sono pubblici e dicono chiaramente che il rigassificatore non può essere trasferito nel Porto di Savona-Vado. Ora il Commissario Toti non ha più scuse e non può non tenere in considerazione quello che enti terzi e autorevoli hanno dichiarato e scritto rispetto al questo progetto", dichiara il consigliere regionale e vicecapogruppo del Partito Democratico in Regione Liguria Roberto Arboscello, che ha anche scritto una lettera aperta a Toti in cui chiede di tornare indietro sui suoi passi. Dopo il parere dell' Istituto Superiore di Sanità che ha parlato del rigassificatore a Savona-Vado come di un'opera che si inserisce 'su un territorio già fortemente antropizzato e industrializzato con criticità che riguardano i diversi comparti ambientali sui quali si potranno aggiungere gli impatti determinati dall'opera in progetto' e dopo quello di Ispra, che ha chiaramente sottolineato che nella Valutazione di Impatto Ambientale non è stata considerata la presenza dell'Area Marina Protetta e non si è tenuto conto della ripermetrazione delle Zone di Conservazione Speciale che proprio Regione Liguria aveva proposto non più tardi di un anno fa; sono arrivati anche i pareri di Vigili del fuoco, Arpal e della Capitaneria di Porto. Tutti fortemente critici I Vigili del fuoco scrivono di una carenza di valutazione rispetto ai rischi di collisione con le imbarcazioni che possono transitare nell'area interdetta e denunciano la mancanza di certificazioni di sicurezza sulla Golar Tundra. La Capitaneria di Porto di Savona informa invece dell'assenza di gestione delle interferenze con le attività portuali esistenti e infine Arpal rileva che alcune opere non sono state descritte collocandole nel territorio in cui andranno a insistere e non sono state valutate rispetto alle altre attività in essere. (Diga foranea Vado Ligure e costruzione cassoni

Ship Mag

Savona, Vado

dei pareri tecnici: bastava ascoltare il territorio e capire che la scelta del rigassificatore in quell'area - dichiara il capogruppo PD in Regione Liguria Luca Garibaldi - oltre che sbagliata politicamente, non era neppure sostenibile a livello ambientale. Lo abbiamo detto in consiglio regionale e Toti ha detto di aspettare i pareri tecnici, adesso ci sono e sono negativi. Un presidente di Regione serio avrebbe già detto stop al progetto e chiesto di riaprire la discussione e anche un commissario serio lo avrebbe fatto, Toti che ricopre entrambi i ruoli, cosa vuole fare?" "La Giunta - aggiunge il segretario PD Liguria Davide Natale - dovrebbe pensare a progetti che traggono la transizione energetica e non ancorare la Liguria a opere che guardano al passato. Grazie al PNRR ci sono risorse molto importanti che potrebbero essere utilizzate per rilanciare la nostra Regione verso le realtà più avanzate, ma invece non fa nulla anzi, anche quelle già assegnate, vengono restituite con perdita di posti di lavoro e di innovazione. L'unico obiettivo della Giunta è prevedere iniziative che non hanno respiro e realizzate in luoghi che le amministrazioni locali vogliono destinare ad altre vocazioni e che gli enti deputati ai diversi pareri hanno bocciato, sollevando molti dubbi". "Già in un Question time alla Camera con il Ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin a inizio ottobre - osserva il deputato PD Luca Pastorino - avevo posto la questione del rigassificatore e delle sue criticità. La prima criticità riguarda la salute pubblica e la sicurezza, la seconda è la Zona di conservazione speciale dei fondali Noli-Bergeggi messa a rischio da questo progetto e la terza è che non è (come viene dichiarato) un'opera urgente e necessaria poiché i dati dei ricercatori Re Common dicono chiaramente che la domanda di gas nel nostro Paese è in costante diminuzione e che la capacità infrastrutturale del sistema oggi garantisce il doppio della domanda del gas prevista al 2026. "ISPRA, organismo tecnico scientifico che supporta il Ministero dell'Ambiente - conclude la deputata e vicecapogruppo PD alla Camera Valentina Ghio - ha evidenziato criticità ambientali importanti nella collocazione del rigassificatore nel porto di **Savona Vado** e così altri enti. Con un'interrogazione ho chiesto al Ministro dell'ambiente di esprimersi anche a seguito di tutte queste autorevoli valutazioni negative. E a maggior ragione il Presidente della Regione invece che utilizzare il territorio ligure per salvaguardare equilibri politici, dovrebbe pensare alla tutela dell'ambiente di un territorio così peculiare e supportare il progetto di sviluppo turistico che il Comune di **Savona** e i comuni limitrofi stanno portando avanti".

Sciopero Cgil e Uil 17/11: ecco le modalità di adesione dei comparti a Genova

Interesserà i dipendenti pubblici, la sanità, i trasporti, i settori scuola e università. Lo sciopero, di 8 ore o dell'intero turno interesserà i dipendenti pubblici, la sanità, i trasporti, i settori scuola e università e quelli soggetti alla Legge 146 sui servizi essenziali. La manifestazione provinciale si terrà a **Genova** con concentrazione alle ore 9.00 presso il terminal traghetti da dove partirà il corteo per le vie del centro città "Cgil e Uil dicono no alla manovra di bilancio che non risponde alle esigenze di lavoratori e pensionati e chiedono un'altra politica economica, sociale e contrattuale aumentando i salari e abbattendo i divari che colpiscono le donne", si legge nel comunicato stampa delle sigle sindacali. "Bisogna agire su salute e sicurezza sul lavoro dove continua inarrestabile la scia di infortuni purtroppo anche mortali, servono nuove politiche industriali che guardino ai giovani e allo sviluppo sostenibile, una riforma del fisco unico strumento per trovare le risorse e ristabilire condizioni di equità nel Paese con una vera lotta all'evasione fiscale. Cgil e Uil chiedono maggiori investimenti nei settori pubblici a partire da sanità, scuola e università, trasporto pubblico locale, partendo dalla necessità di nuove assunzioni e da risorse che sostengano i servizi pubblici. Cgil e Uil dicono basta al precariato che penalizza i giovani e chiedono una riforma delle pensioni che superi la Fornero, salvaguardando il loro futuro ma anche chi già è nel mondo del lavoro. Cgil e Uil chiedono una attenzione particolare al variegato mondo degli appalti e subappalti dove spesso si annidano condizioni di lavoro inaccettabili dal punto di vista normativo, economico e della sicurezza. Così come è necessaria una serie di maggiori tutele per le lavoratrici e i lavoratori con contratto di somministrazione, che, spesso nel settore pubblico, sopperiscono a mancanze strutturali senza certezze per il proprio futuro". Di seguito alcune modalità di adesione dei vari comparti **Porto** di **Genova** 24 ore dalle ore 00,00 del 17 novembre alle 23,59 del 17 novembre **Aeroporto** : intera prestazione lavorativa dalle 00,01 alle 24,00 del 17 novembre 2023 nel rispetto, laddove previsto delle fasce di garanzia dalle ore 7,00 alle ore 10,00 e dalle ore 18,00 alle ore 21,00. **Treni** : nel trasporto regionale fasce garantite dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21 **Scuola** di ogni ordine e grado, personale docente e non docente: intero turno **Università** , personale docente e non docente: interna giornata **Amt Genova**, Gelosobus, Stac, Della Penna, Scagnelli : da inizio servizio alle ore 5,30 e dalle ore 9,30 alle ore 17 e dalle ore 21 sino a fine servizio **Amt extraurbano** e **Tdc** : da inizio servizio alle ore 6 e dalle ore 9,00 alle ore 17 e dalle ore 20 a fine servizio. **Ferrovia Genova Casella**: da inizio servizio alle ore 6,30 e dalle ore 9,30 alle ore 17,30 e dalle ore 20.30 a fine turno. **Genova** **Percheggi** intero turno **Sanità pubblica e privata** intero turno **Enti pubblici non economici** (Inail, Inps,



Interesserà i dipendenti pubblici, la sanità, i trasporti, i settori scuola e università. Lo sciopero, di 8 ore o dell'intero turno interesserà i dipendenti pubblici, la sanità, i trasporti, i settori scuola e università e quelli soggetti alla Legge 146 sui servizi essenziali. La manifestazione provinciale si terrà a Genova con concentrazione alle ore 9.00 presso il terminal traghetti da dove partirà il corteo per le vie del centro città "Cgil e Uil dicono no alla manovra di bilancio che non risponde alle esigenze di lavoratori e pensionati e chiedono un'altra politica economica, sociale e contrattuale aumentando i salari e abbattendo i divari che colpiscono le donne", si legge nel comunicato stampa delle sigle sindacali. "Bisogna agire su salute e sicurezza sul lavoro dove continua inarrestabile la scia di infortuni purtroppo anche mortali, servono nuove politiche industriali che guardino ai giovani e allo sviluppo sostenibile, una riforma del fisco unico strumento per trovare le risorse e ristabilire condizioni di equità nel Paese con una vera lotta all'evasione fiscale. Cgil e Uil chiedono maggiori investimenti nei settori pubblici a partire da sanità, scuola e università, trasporto pubblico locale, partendo dalla necessità di nuove assunzioni e da risorse che sostengano i servizi pubblici. Cgil e Uil dicono basta al precariato che penalizza i giovani e chiedono una riforma delle pensioni che superi la Fornero, salvaguardando il loro futuro ma anche chi già è nel mondo del lavoro. Cgil e Uil chiedono una attenzione particolare al variegato mondo degli appalti e subappalti dove spesso si annidano condizioni di lavoro inaccettabili dal punto di vista normativo, economico e della sicurezza. Così come è necessaria una serie di maggiori tutele per le lavoratrici e i lavoratori con contratto di somministrazione, che, spesso nel settore pubblico, sopperiscono a mancanze strutturali senza certezze per il proprio futuro". Di seguito alcune modalità di adesione dei vari comparti **Porto** di **Genova** 24 ore dalle ore 00,00 del 17 novembre alle 23,59 del 17 novembre **Aeroporto** : intera prestazione lavorativa dalle 00,01 alle 24,00 del 17 novembre 2023 nel rispetto, laddove previsto delle fasce di garanzia dalle ore 7,00 alle ore 10,00 e dalle ore 18,00 alle ore 21,00. **Treni** : nel trasporto regionale fasce garantite dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21 **Scuola** di ogni ordine e grado, personale docente e non docente: intero turno **Università** , personale docente e non docente: interna giornata **Amt Genova**, Gelosobus, Stac, Della Penna, Scagnelli : da inizio servizio alle ore 5,30 e dalle ore 9,30 alle ore 17 e dalle ore 21 sino a fine servizio **Amt extraurbano** e **Tdc** : da inizio servizio alle ore 6 e dalle ore 9,00 alle ore 17 e dalle ore 20 a fine servizio. **Ferrovia Genova Casella**: da inizio servizio alle ore 6,30 e dalle ore 9,30 alle ore 17,30 e dalle ore 20.30 a fine turno. **Genova** **Percheggi** intero turno **Sanità pubblica e privata** intero turno **Enti pubblici non economici** (Inail, Inps,

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

ecc.) intero turno Vigili del Fuoco intero turno Funzioni centrali (Ministeri, Prefettura, Questura ecc.) intero turno Enti locali (Comune, Regione ecc.) intero turno Terzo settore intero turno Igiene ambientale intero turno.

Future Cities, Mascia: «La rigenerazione urbana prevista nel Puc di Genova»

«È nostra convinzione che il recupero delle aree dismesse e degli edifici degradati sia strategico per Genova» La rigenerazione urbana e l'attrazione di investimenti e risorse è uno dei nostri obiettivi primari. Per questo abbiamo creato la Genova Business Unity, una task force, della quale fanno parte i dirigenti di urbanistica e sviluppo economico e l'assessorato, per fornire un'interfaccia diretta e personale, rapida ed efficace a chi vuole investire su Genova». Lo ha dichiarato l'assessore all'Urbanistica del Comune di Genova Mario Mascia a Roma nel corso del convegno Future Cities durante il quale è stato presentato il Primo Rapporto nazionale sulla rigenerazione urbana, a cura di Scenari Immobiliari in collaborazione con Urban UP-Unipol. Dal convegno è emerso che in Europa il recupero delle aree urbane dismesse è già da tempo il principale mercato immobiliare. Anche in Italia la rigenerazione urbana costituirà un elemento fondamentale per lo sviluppo del Paese da qui al 2050 e andrà a interessare 920 Km² di suolo rigenerabile, 350 milioni di mq di superfici immobiliari realizzabili, un fatturato industriale da 2.300 miliardi di euro in 27 anni. Anche le finanze pubbliche ne avranno un beneficio stimato tra 20 e 25 miliardi di euro di gettito aggiuntivo annuo per lo Stato. Potrebbero esserci (stima minima) centomila nuovi posti di lavoro, non solo nelle costruzioni ma anche nei servizi. Secondo Mario Breglia, presidente di Scenari Immobiliari «La crescita con consumo di suolo è finita e bisognerà lavorare sempre di più con i tanti 'vuoti' che il passato ha lasciato. Dalle fabbriche dismesse alle aree ferroviarie e poi i complessi ad uffici anni '60 non più adatti alle nuove esigenze. Le città del futuro, come già successe nell'undicesimo secolo, devono recuperare in tutto le funzioni necessarie». «Il piano urbanistico della nostra città (Puc) - ha precisato Mascia - non prevede norme direttamente rivolte alla rigenerazione urbana. È un documento del 2015 e stiamo lavorando per introdurvi a chiare lettere l'obiettivo della riqualificazione del territorio come rimedio al degrado urbano. È nostra convinzione che il recupero delle aree dismesse e degli edifici degradati sia strategico per Genova. Gli interventi di rigenerazione urbana ruotano intorno al **porto**, cuore della nostra storia e della nostra economia, e dal punto di vista strategico rappresentano anche un rafforzamento del rapporto tra Genova e il mare, un rapporto che vogliamo sia sempre più stretto. In presa diretta rispetto al **Porto** Antico la prima sfida riguarda il Centro Storico col Piano Caruggi che prevede un severo ordine di interventi che tengono conto della divisione in tre sestieri, ognuno con caratteristiche morfologiche e sociali diverse. Per il centro storico sono previste 185 azioni, suddivise in tre macrocategorie: interventi fisici, servizi e interventi immateriali. La strategia di intervento prevede la messa in campo di azioni diffuse di "agopuntura urbana", che devono essere lette e connesse con uno scenario più ampio che vede dei fondi



«È nostra convinzione che il recupero delle aree dismesse e degli edifici degradati sia strategico per Genova» La rigenerazione urbana e l'attrazione di investimenti e risorse è uno dei nostri obiettivi primari. Per questo abbiamo creato la Genova Business Unity, una task force, della quale fanno parte i dirigenti di urbanistica e sviluppo economico e l'assessorato, per fornire un'interfaccia diretta e personale, rapida ed efficace a chi vuole investire su Genova». Lo ha dichiarato l'assessore all'Urbanistica del Comune di Genova Mario Mascia a Roma nel corso del convegno Future Cities durante il quale è stato presentato il Primo Rapporto nazionale sulla rigenerazione urbana, a cura di Scenari Immobiliari in collaborazione con Urban UP-Unipol. Dal convegno è emerso che in Europa il recupero delle aree urbane dismesse è già da tempo il principale mercato immobiliare. Anche in Italia la rigenerazione urbana costituirà un elemento fondamentale per lo sviluppo del Paese da qui al 2050 e andrà a interessare 920 Km² di suolo rigenerabile, 350 milioni di mq di superfici immobiliari realizzabili, un fatturato industriale da 2.300 miliardi di euro in 27 anni. Anche le finanze pubbliche ne avranno un beneficio stimato tra 20 e 25 miliardi di euro di gettito aggiuntivo annuo per lo Stato. Potrebbero esserci (stima minima) centomila nuovi posti di lavoro, non solo nelle costruzioni ma anche nei servizi. Secondo Mario Breglia, presidente di Scenari Immobiliari «La crescita con consumo di suolo è finita e bisognerà lavorare sempre di più con i tanti 'vuoti' che il passato ha lasciato. Dalle fabbriche dismesse alle aree ferroviarie e poi i complessi ad uffici anni '60 non più adatti alle nuove esigenze. Le città del futuro, come già successe nell'undicesimo secolo, devono recuperare in tutto le funzioni necessarie». «Il piano urbanistico della nostra città (Puc) - ha precisato Mascia - non prevede norme direttamente rivolte alla rigenerazione urbana. È un documento del 2015 e stiamo lavorando per introdurvi a

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

del Pnrr stanziati per Genova l'attuazione di un piano urbano complesso. Parliamo di 22 interventi a valere sui fondi Pnrr e parte integrante del Piano Caruggi per un importo complessivo di circa 87 milioni di euro. Dal Centro Storico al Waterfront di Levante al cosiddetto Bosco di Piano, vogliamo continuare ad aprire la città al mare come avvenuto col **Porto** Antico e restituire a chi vive e visita Genova spazi verdi, accessibili e fruibili per vivere, studiare, lavorare e divertirsi davanti al mare». «In coerenza a questa vision, andando verso ponente - ha aggiunto l'assessore - si aggiungono importanti progetti di rigenerazione per quanto riguarda l'ex Silos Granaio Hennebique, il Tabarca e il Metellino, edifici che saranno rivitalizzati con l'innesto di attività e servizi, ed altri interventi di riqualificazione interessano Sampierdarena e Pra' Palmaro, il Cerchio rosso della Valpolcevera, e Sestri Ponente col nuovo bacino di carenaggio per le costruzioni e riparazioni navali. La rigenerazione urbana a Genova va di pari passo con le nuove infrastrutture fisiche (a partire da quella del ponte san Giorgio alla nuova Diga, passando per la Gronda e il Terzo Valico) e con quelle digitali, come le mega hub di cavi sottomarini già approdati al litorale genovese che attribuiscono a Genova un ruolo centrale a livello europeo e mondiale nella communication information technology e nel data exchange. La Genova rigenerata è un **porto** nodale di merci e di persone ma anche una formidabile porta di dati».

Genova Today

Genova, Voltri

Sciopero 17 novembre: corteo, orari e servizi a rischio, dall'aeroporto ai treni, dal porto ad Amt

Tutto quel che c'è da sapere sullo sciopero del prossimo 17 novembre indetto da Cgil e Uil. A **Genova** manifestazione provinciale, con partenza del corteo alle 9 presso il Terminal Traghetto. Anche a **Genova** il 17 novembre arriva lo sciopero nazionale di Cgil e Uil contro la manovra di bilancio e saranno diversi i servizi a fermarsi con prevedibili disagi in città e non solo: dal **porto** all'aeroporto, dai treni alla scuola e così via. Lo sciopero, di 8 ore o dell'intero turno interesserà i dipendenti pubblici, la sanità, i trasporti, i settori scuola e università e quelli soggetti alla Legge 146 sui servizi essenziali. Il corteo per le vie della città A **Genova** si terrà poi la manifestazione provinciale, con concentramento alle ore 9 presso il Terminal Traghetto da dove partirà il corteo per le vie del centro città. La mobilitazione vedrà coinvolti i lavoratori pubblici, trasporti, scuola, università e tutti coloro che sono interessati dalla Legge 146 sui servizi minimi. Si ricorda che il 24 novembre ci sarà invece lo sciopero di tutti i settori che non parteciperanno il 17: in questa data si terrà anche una manifestazione regionale sempre nel capoluogo ligure, con concentramento presso la Stazione Marittima alle 9. Adesioni e orari Ecco le modalità di adesione dei vari comparti per lo sciopero del 17 novembre: **Porto di Genova** : 24 ore dalle ore 00,00 del 17 novembre alle 23,59 del 17 novembre Aeroporto : intera prestazione lavorativa dalle 00,01 alle 24 del 17 novembre 2023 nel rispetto, laddove previsto delle fasce di garanzia dalle ore 7 alle 10 e dalle 18 alle 21. Treni : nel trasporto regionale fasce garantite dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21 Scuola di ogni ordine e grado, personale docente e non docente: intero turno Università , personale docente e non docente: interna giornata Amt **Genova** , Gelosobus, Stac, Della Penna, Scagnelli: da inizio servizio alle ore 5,30 e dalle ore 9,30 alle ore 17 e dalle ore 21 sino a fine servizio Amt extraurbano e Tdc: da inizio servizio alle ore 6 e dalle ore 9,00 alle ore 17 e dalle ore 20 a fine servizio. Ferrovia **Genova** Casella : da inizio servizio alle ore 6,30 e dalle ore 9,30 alle ore 17,30 e dalle ore 20.30 a fine turno. **Genova** Parcheggi : intero turno Sanità pubblica e privata: intero turno Enti pubblici non economici (Inail, Inps, ecc): intero turno Vigili del fuoco : intero turno Funzioni centrali (ministeri, prefettura, questura ecc.): intero turno Enti locali (Comune, Regione ecc.): intero turno Terzo settore : intero turno Igiene ambientale : intero turno Amiu : l'azienda ha comunicato che potrebbero esserci disagi nell'erogazione dei servizi, ma saranno garantite le prestazioni di servizio indispensabili Le motivazioni dello sciopero Cgil e Uil dicono "no" alla manovra di bilancio: "Non risponde alle esigenze di lavoratori e pensionati e chiedono un'altra politica economica, sociale e contrattuale aumentando i salari e abbattendo i divari che colpiscono le donne. Bisogna agire



Tutto quel che c'è da sapere sullo sciopero del prossimo 17 novembre indetto da Cgil e Uil. A Genova manifestazione provinciale, con partenza del corteo alle 9 presso il Terminal Traghetto. Anche a Genova il 17 novembre arriva lo sciopero nazionale di Cgil e Uil contro la manovra di bilancio e saranno diversi i servizi a fermarsi con prevedibili disagi in città e non solo: dal porto all'aeroporto, dai treni alla scuola e così via. Lo sciopero, di 8 ore o dell'intero turno interesserà i dipendenti pubblici, la sanità, i trasporti, i settori scuola e università e quelli soggetti alla Legge 146 sui servizi essenziali. Il corteo per le vie della città A Genova si terrà poi la manifestazione provinciale, con concentramento alle ore 9 presso il Terminal Traghetto da dove partirà il corteo per le vie del centro città. La mobilitazione vedrà coinvolti i lavoratori pubblici, trasporti, scuola, università e tutti coloro che sono interessati dalla Legge 146 sui servizi minimi. Si ricorda che il 24 novembre ci sarà invece lo sciopero di tutti i settori che non parteciperanno il 17: in questa data si terrà anche una manifestazione regionale sempre nel capoluogo ligure, con concentramento presso la Stazione Marittima alle 9. Adesioni e orari Ecco le modalità di adesione dei vari comparti per lo sciopero del 17 novembre: Porto di Genova : 24 ore dalle ore 00,00 del 17 novembre alle 23,59 del 17 novembre Aeroporto : intera prestazione lavorativa dalle 00,01 alle 24 del 17 novembre 2023 nel rispetto, laddove previsto delle fasce di garanzia dalle ore 7 alle 10 e dalle 18 alle 21. Treni : nel trasporto regionale fasce garantite dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21 Scuola di ogni ordine e grado, personale docente e non docente: intero turno Università , personale docente e non docente: interna giornata Amt Genova , Gelosobus, Stac, Della Penna, Scagnelli: da inizio servizio alle ore 5,30 e dalle ore 9,30 alle ore 17 e dalle ore 21 sino a fine servizio Amt extraurbano e Tdc: da inizio servizio alle ore 6 e dalle ore 9,00 alle ore 17 e dalle ore 20 a fine servizio. Ferrovia Genova Casella : da inizio servizio alle ore 6,30 e dalle ore 9,30 alle ore 17,30 e dalle ore 20.30 a fine turno. Genova Parcheggi : intero turno Sanità pubblica e privata: intero turno Enti pubblici non economici (Inail, Inps, ecc): intero turno Vigili del fuoco : intero turno Funzioni centrali (ministeri, prefettura, questura ecc.): intero turno Enti locali (Comune, Regione ecc.): intero turno Terzo settore : intero turno Igiene ambientale : intero turno Amiu : l'azienda ha comunicato che potrebbero esserci disagi nell'erogazione dei servizi, ma saranno garantite le prestazioni di servizio indispensabili Le motivazioni dello sciopero Cgil e Uil dicono "no" alla manovra di bilancio: "Non risponde alle esigenze di lavoratori e pensionati e chiedono un'altra politica economica, sociale e contrattuale aumentando i salari e abbattendo i divari che colpiscono le donne. Bisogna agire

Genova Today

Genova, Voltri

su salute e sicurezza sul lavoro dove continua inarrestabile la scia di infortuni purtroppo anche mortali, servono nuove politiche industriali che guardino ai giovani e allo sviluppo sostenibile, una riforma del fisco unico strumento per trovare le risorse e ristabilire condizioni di equità nel Paese con una vera lotta all'evasione fiscale". Tra le richieste dei sindacati, maggiori investimenti nei settori pubblici a partire da sanità, scuola e università, trasporto pubblico locale, partendo dalla necessità di nuove assunzioni e da risorse che sostengano i servizi pubblici, una riforma delle pensioni che superi la Fornero, un'attenzione particolare al variegato mondo degli appalti e subappalti dove spesso si annidano condizioni di lavoro inaccettabili, e una serie di maggiori tutele per i lavoratori con contratto di somministrazione. Per muoverti con i mezzi pubblici e in sharing nella città di **Genova** usa la nostra Partner App gratuita.

Genova, portuali in presidio per boicottare traffico armi destinato a Israele

di a.p. GENOVA - Presidio e protesta davanti al varco portuale di San Benigno a Genova. A scatenare la manifestazione dei lavoratori del **porto** genovese i temi del conflitto israelo-palestinese e il trasporto di armi verso il Paese israeliano da parte della compagnia Zim Integrated Shipping Services (ZIM), la compagnia marittima israeliana che si è messa a disposizione per trasportare armi verso lo Stato ebraico. Sul posto le pattuglie della polizia locale di Genova per regolare il traffico tra v ia Albertazzi e via Balleydier.



Genova, incendio Terminal Traghetti: consegna spesa online gratis su tutta la città

GENOVA - Mentre si attende la riapertura del supermercato Coop all'interno del Terminal Traghetti, dove a fine ottobre è scoppiato un incendio che ha fatto riempire di fumo la struttura, la società fa sapere che sono state attivate misure a tutela sia dei soci che del personale, che è stato ricollocato negli altri punti vendita genovesi. Per mitigare il disservizio per i clienti la Cooperativa ha potenziato l'orario di apertura dei negozi di Largo San Francesco e piazza Tre Ponti e ha anche previsto la consegna gratuita della spesa ordinata online su tutta la città di **Genova**. Il punto vendita di Di Negro è fortemente identitario per la cooperazione ligure, perché retaggio della cooperativa di consumo Antonio Negro fondata dai camalli del **porto** di **Genova** nel 1964. Per questo faremo del nostro meglio per riaprirlo il prima possibile e invitiamo già oggi i nostri Soci genovesi alla riapertura, prevedendo per loro la possibilità di continuare a fare la spesa in Coop accumulando un credito pari al 5% dei loro acquisti totali, che potranno poi spendere unicamente alla Negro, senza alcuna limitazione, una volta riaperta.



Laghezza: "Col PNRR la Liguria deve fare il salto di qualità dal punto di vista infrastrutturale"

Il presidente di Laghezza spa a ShipMag: "Il **porto** della Spezia può puntare all'aumento dei volumi" La Spezia - Si aspetta un semestre positivo per la sua azienda ("e. Nel secondo semestre dobbiamo considerare l'impatto del calo complessivo, ma contiamo comunque di migliorare sia il fatturato che il risultato economico del 2022"), commenta il piano di sostenibilità del gruppo, e sottolinea a Shipmag l'importanza del PNRR in Liguria: "Offre una grande possibilità di sviluppo", spiega Alessandro Laghezza, presidente e ceo Laghezza spa ma anche presidente degli spedizionieri spezzini Come giudica l'andamento dell'anno che sta per concludersi? "Possiamo individuare due fasi ben distinte: una buona tenuta complessiva dei traffici durante la prima parte dell'anno e successivamente un calo dei volumi che si è registrato sul mercato globale dalla fine della primavera. Per quanto riguarda la nostra azienda, posso dire che abbiamo raggiunto ottimi risultati nel primo semestre, probabilmente i nostri migliori di sempre. Nel secondo semestre dobbiamo considerare l'impatto del calo complessivo, ma contiamo comunque di migliorare sia il fatturato che il risultato economico del 2022". Quali passi in avanti sta facendo la logistica spezzina? "A La Spezia si sta facendo molto. Proprio nei giorni scorsi è stata ufficializzata la road map del Piano di investimenti di La Spezia Container Terminal, che porterà all'ampliamento delle banchine entro il 2026. A questo elemento si aggiungono il potenziamento e la modernizzazione dei fasci di binari ed un più efficace collegamento con il retroporto di La Spezia/Santo Stefano di Magra, assicurato dai recenti interventi ad opera dell'Autorità di Sistema Portuale, che prevedono un costante trasferimento notturno di container, anche per mezzo di treni. L'insieme di questi interventi, non ultimi i dragaggi che si accompagneranno all'ampliamento dei moli, permetteranno al **Porto** di La Spezia di affrontare con serenità le sfide del futuro, nell'auspicio che a tali interventi infrastrutturali si accompagni un aumento dei volumi". Che cosa dobbiamo aspettarci dall'attuazione del PNRR in Liguria? "Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza offre una grande opportunità di sviluppo per la Liguria e per tutto il Paese, un'opportunità irripetibile che va colta nel migliore dei modi. Un importo considerevole delle risorse assegnate alla nostra Regione è destinato alla realizzazione di infrastrutture stradali, ferroviarie e logistiche. Ci sono opere che attendiamo da anni, come il Terzo valico e il nodo ferroviario, il completamento della Pontremolese, la nuova diga foranea del **Porto** di Genova Se tali progetti andranno a buon fine, unitamente all'accelerazione nei processi di sostenibilità e digitalizzazione previsti, ci dobbiamo aspettare un significativo impatto positivo per l'economia ligure e per quanto riguarda in nostro settore, una maggiore competitività degli scali e di efficienza dell'intera supply chain". Quali sono le vostre aspettative per il 2024? "La nostra azienda ha avviato da tempo un



11/10/2023 10:55

Il presidente di Laghezza spa a ShipMag: "Il porto della Spezia può puntare all'aumento dei volumi" La Spezia - Si aspetta un semestre positivo per la sua azienda ("e. Nel secondo semestre dobbiamo considerare l'impatto del calo complessivo, ma contiamo comunque di migliorare sia il fatturato che il risultato economico del 2022"), commenta il piano di sostenibilità del gruppo, e sottolinea a Shipmag l'importanza del PNRR in Liguria: "Offre una grande possibilità di sviluppo", spiega Alessandro Laghezza, presidente e ceo Laghezza spa ma anche presidente degli spedizionieri spezzini Come giudica l'andamento dell'anno che sta per concludersi? "Possiamo individuare due fasi ben distinte: una buona tenuta complessiva dei traffici durante la prima parte dell'anno e successivamente un calo dei volumi che si è registrato sul mercato globale dalla fine della primavera. Per quanto riguarda la nostra azienda, posso dire che abbiamo raggiunto ottimi risultati nel primo semestre, probabilmente i nostri migliori di sempre. Nel secondo semestre dobbiamo considerare l'impatto del calo complessivo, ma contiamo comunque di migliorare sia il fatturato che il risultato economico del 2022". Quali passi in avanti sta facendo la logistica spezzina? "A La Spezia si sta facendo molto. Proprio nei giorni scorsi è stata ufficializzata la road map del Piano di investimenti di La Spezia Container Terminal, che porterà all'ampliamento delle banchine entro il 2026. A questo elemento si aggiungono il potenziamento e la modernizzazione dei fasci di binari ed un più efficace collegamento con il retroporto di La Spezia/Santo Stefano di Magra, assicurato dai recenti interventi ad opera dell'Autorità di Sistema Portuale, che prevedono un costante trasferimento notturno di container, anche per mezzo di treni. L'insieme di questi interventi, non ultimi i dragaggi che si accompagneranno all'ampliamento dei moli, permetteranno al Porto di La Spezia di affrontare con serenità le sfide del futuro, nell'auspicio che a tali interventi

Ship Mag

Genova, Voltri

percorso di crescita e di diversificazione della propria attività, che continuerà anche nel corso del prossimo anno. Ci aspettiamo un andamento di mercato non entusiasmante, nel quale diventerà sempre più importante distinguersi a livello di qualità della proposta, con l'obiettivo di continuare a soddisfare i nostri clienti ed acquisire nuove fette di mercato. Importante sarà proporre servizi innovativi in campo logistico e doganale, sui quali stiano lavorando da tempo. Mi aspetto quindi un anno non semplice, ma sono certo che qualità, professionalità e soprattutto innovazione potranno fare la differenza". Come procede il piano di sostenibilità avviato dal Gruppo Laghezza? "Il nostro percorso di transizione energetica coinvolge in maniera integrata tutte le divisioni dell'Azienda. Procediamo con l'obiettivo dell'eliminazione della carta entro il 2025 e la totale digitalizzazione del flusso documentale; già attivo da mesi il progetto, realizzato in collaborazione con Eni Sustainable Mobility, che prevede l'utilizzo di un diesel HVO ottenuto al 100% da materie prime rinnovabili per 1/3 dei nostri mezzi pesanti. Procede anche il progetto dell'installazione di un impianto fotovoltaico a copertura dell'intera superficie del tetto di 10.000 mq del Magazzino di Pratolino/La Spezia. Un impianto che, a pieno regime, avrà una produzione energetica anche superiore al fabbisogno delle attività dell'azienda, che potrà essere utilizzata sia cedendola sulla rete elettrica nazionale sia tramite comunità energetiche. Agiamo all'interno, ma anche in termini di filiera. Recentemente stiamo ad esempio lavorando per allineare i fornitori ai nostri standard di sostenibilità, supportando anche le piccole imprese che hanno più difficoltà".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Ripresa dei noli container: in aumento dell'8% quelli da Shanghai a Genova

Nell'ultima settimana l'indice di Drewry ha rilevato una risalita di tutte le tariffe di export dalla Cina 10 Novembre 2023 Dopo alcune settimane di incertezza, sembra ora prendere vigore la ripresa dei noli container, perlomeno sulle tratte di export dalla Cina. Se in media il Container Index di Drewry mostra un incremento del 7% nell'ultima settimana delle tariffe spot per la spedizione via mare di box da 40 piedi, a trainare il recupero sono innanzitutto i prezzi osservati per i trasporti da Shanghai a Rotterdam, in crescita del 21% negli ultimi 7 giorni, da 1.048 a 1.272 dollari. Non è molto da meno però anche la tratta dallo stesso porto cinese a **Genova**, che guadagna nel periodo l'8% portandosi a 1.470 dollari, dopo il recupero più lieve registrato la settimana scorsa. A risalire, sebbene ora con aumenti meno marcati, sono anche i noli per le spedizioni dalla Cina agli Usa. Quelle per invii da Shanghai a Los Angeles, in aumento dell'11% la settimana scorsa, crescono ora del 5% portandosi a 2.287 dollari, mentre in direzione di New York il loro valore cresce del 2% a 2.216 dollari. La ripresa vista su queste rotte si affianca però a un declino perdurante sulle altre. Continuano intanto a perdere quota i noli della rotta transatlantica, con quelli per spedizioni da Rotterdam a New York in calo dell'1% a 1.488 dollari e in direzione inversa in flessione dell'8% a 602 dollari. In diminuzione anche i valori di altre rotte di backhaul quali la Los Angeles - Shanghai (-2%, 769 dollari) e la Rotterdam - Shanghai (-1%, 461 dollari). Per il prossimo futuro Drewry ha scritto di prevedere che le tariffe per spedizioni tra Fra East e Occidente, a parte quelle verso l'Europa, restino su questi livelli nelle prossime settimane.

Shipping Italy

Ripresa dei noli container: in aumento dell'8% quelli da Shanghai a Genova



11/10/2023 19:45 Nicola Capuzzo

Nell'ultima settimana l'indice di Drewry ha rilevato una risalita di tutte le tariffe di export dalla Cina 10 Novembre 2023 Dopo alcune settimane di incertezza, sembra ora prendere vigore la ripresa dei noli container, perlomeno sulle tratte di export dalla Cina. Se in media il Container Index di Drewry mostra un incremento del 7% nell'ultima settimana delle tariffe spot per la spedizione via mare di box da 40 piedi, a trainare il recupero sono innanzitutto i prezzi osservati per i trasporti da Shanghai a Rotterdam, in crescita del 21% negli ultimi 7 giorni, da 1.048 a 1.272 dollari. Non è molto da meno però anche la tratta dallo stesso porto cinese a Genova, che guadagna nel periodo l'8% portandosi a 1.470 dollari, dopo il recupero più lieve registrato la settimana scorsa. A risalire, sebbene ora con aumenti meno marcati, sono anche i noli per le spedizioni dalla Cina agli Usa. Quelle per invii da Shanghai a Los Angeles, in aumento dell'11% la settimana scorsa, crescono ora del 5% portandosi a 2.287 dollari, mentre in direzione di New York il loro valore cresce del 2% a 2.216 dollari. La ripresa vista su queste rotte si affianca però a un declino perdurante sulle altre. Continuano intanto a perdere quota i noli della rotta transatlantica, con quelli per spedizioni da Rotterdam a New York in calo dell'1% a 1.488 dollari e in direzione inversa in flessione dell'8% a 602 dollari. In diminuzione anche i valori di altre rotte di backhaul quali la Los Angeles - Shanghai (-2%, 769 dollari) e la Rotterdam - Shanghai (-1%, 461 dollari). Per il prossimo futuro Drewry ha scritto di prevedere che le tariffe per spedizioni tra Fra East e Occidente, a parte quelle verso l'Europa, restino su questi livelli nelle prossime settimane.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Sulla diga di Genova Anac ribadisce le accuse e coinvolge Rina Check

Contestate a Signorini tutte le controdeduzioni (con l'eccezione di quelle sul caso Rettighieri) e alla società incaricata di verificare il progetto il mancato controllo 10 Novembre 2023 Le controdeduzioni che il commissario straordinario all'opera, l'ormai ex presidente dell'Autorità portuale di **Genova** (stazione appaltante) Paolo Emilio Signorini, ha opposto ai rilievi mossi dall'Anac sull'appalto integrato da 950 milioni di euro per la realizzazione della nuova diga foranea di **Genova**, non hanno convinto l'Autorità Anticorruzione. Il garante guidato da Giuseppe Busia all'inizio d'agosto aveva aperto un'istruttoria articolata sulle modalità di aggiudicazione dei lavori al consorzio Pergenova Breakwater, guidato da Webuild, già annullata dal Tar di **Genova** (con affidamento però confermato per le norme Pnrr, che finanzia l'opera per mezzo miliardo) e poco dopo finita anche nel mirino della Procura di **Genova**, con recente trasmissione degli atti anche alla Procura europea in ragione del previsto uso di fondi comunitari. Proprio sugli aspetti che hanno acceso l'attenzione dei magistrati i colleghi dell'Anac hanno rigettato completamente la difesa di Signorini (nel frattempo passato a guidare Iren, multiutility dei comuni di Torino, **Genova** e Reggio Emilia), dopo aver smontato le eccezioni preliminari basate sulla presunta insindacabilità delle scelte riguardanti un'opera doppiamente commissariata: la diga oltre a essere un'opera speciale Pnrr rientra fra gli interventi portuali che il commissario per la ricostruzione del ponte Morandi, Marco Bucci sindaco del capoluogo ligure, può effettuare con le stesse deroghe usate per il ponte. In particolare Anac ha smontato la tesi che l'inserimento in questo elenco (il piano straordinario delle opere) fosse una scelta del legislatore, come tale inattaccabile, e non solo del duo Bucci e Signorini, "dunque sindacabile sotto il profilo dell'errato utilizzo delle procedure di scelta del contraente". La nuova diga secondo l'Anac "risponde a una esigenza strategica di lungo corso" e "non potrebbe rientrare in un contesto emergenziale". Insostenibile cioè per l'authority che un'opera tale, ventilata da 20 anni, avesse a che fare con l'urgenza di ravvivare l'attività portuale intaccata dagli effetti del crollo del viadotto. Da questo assunto, in punto di diritto l'Anticorruzione ha rintuzzato ogni argomento posto dal commissario sull'uso della procedura negoziata in luogo di una gara aperta, non conforme nemmeno in ordine al "rispetto dei tempi di attuazione del Pnrr". E altrettanto ha fatto quanto al mancato aggiornamento dei prezzi che Signorini avrebbe dovuto applicare, che "potrebbe essere stata la causa della mancata presentazione dell'offerta da parte delle imprese invitate, e dunque aver determinato una distorsione della concorrenza, attese le inadeguate condizioni economiche poste a base di gara". Webuild e la rivale Eteria, infatti, uniche partecipanti alla prima procedura, non presentarono offerta. Ma, avviata da Signorini una seconda negoziazione (in luogo, secondo Anac, di



Contestate a Signorini tutte le controdeduzioni (con l'eccezione di quelle sul caso Rettighieri) e alla società incaricata di verificare il progetto il mancato controllo 10 Novembre 2023 Le controdeduzioni che il commissario straordinario all'opera, l'ormai ex presidente dell'Autorità portuale di Genova (stazione appaltante) Paolo Emilio Signorini, ha opposto ai rilievi mossi dall'Anac sull'appalto integrato da 950 milioni di euro per la realizzazione della nuova diga foranea di Genova, non hanno convinto l'Autorità Anticorruzione. Il garante guidato da Giuseppe Busia all'inizio d'agosto aveva aperto un'istruttoria articolata sulle modalità di aggiudicazione dei lavori al consorzio Pergenova Breakwater, guidato da Webuild, già annullata dal Tar di Genova (con affidamento però confermato per le norme Pnrr, che finanzia l'opera per mezzo miliardo) e poco dopo finita anche nel mirino della Procura di Genova, con recente trasmissione degli atti anche alla Procura europea in ragione del previsto uso di fondi comunitari. Proprio sugli aspetti che hanno acceso l'attenzione dei magistrati i colleghi dell'Anac hanno rigettato completamente la difesa di Signorini (nel frattempo passato a guidare Iren, multiutility dei comuni di Torino, Genova e Reggio Emilia), dopo aver smontato le eccezioni preliminari basate sulla presunta insindacabilità delle scelte riguardanti un'opera doppiamente commissariata: la diga oltre a essere un'opera speciale Pnrr rientra fra gli interventi portuali che il commissario per la ricostruzione del ponte Morandi, Marco Bucci sindaco del capoluogo ligure, può effettuare con le stesse deroghe usate per il ponte. In particolare Anac ha smontato la tesi che l'inserimento in questo elenco (il piano straordinario delle opere) fosse una scelta del legislatore, come tale inattaccabile, e non solo del duo Bucci e Signorini, "dunque sindacabile sotto il profilo dell'errato utilizzo delle procedure di scelta del contraente". La nuova diga secondo l'Anac "risponde a una esigenza strategica di lungo corso" e "non potrebbe

Shipping Italy

Genova, Voltri

quella che avrebbe dovuto essere anche in questo caso una gara), lo fecero solo dopo aver ottenuto dalla stazione appaltante una modifica a capitolato e contratto di gara. È l'accusa centrale di Anac oltre che il perno dell'inchiesta penale ed è stata pienamente confermata e meglio circostanziata dai funzionari dell'anticorruzione. In sintesi gli appaltatori avrebbero chiesto e ottenuto che ogni eventuale difformità dalle condizioni geotecniche e geologiche attese venga trattata come una variante e di essere sgravati dal dover prevedere diversi scenari e relative soluzioni. Ma "tale mancata previsione espone fra l'altro l'amministrazione al concreto rischio che eventuali modifiche alla soluzione di progetto () possano alterare gli elementi essenziali del contratto originariamente pattuiti, con particolare riferimento all'equilibrio economico del contratto". Il rischio cioè è che il costo di una necessaria sostanziale modifica al progetto si riversi per intero sulle spalle del committente pubblico. La probabilità di una 'simile' sorpresa fu ritenuta tale dall'ex project manager Piero Silva da dimettersi. Inoltre, ha rilevato Anac, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici aveva dato indicazioni simili, segnalando altri aspetti da valutare prima dell'affidamento perché incidenti sui costi, relativi in particolare a possibili accorciamenti della lunghezza e accorgimenti in materia di riuso dei materiali. Aspetti su cui in effetti, come rivelato da SHIPPING ITALY per l'uno e per l'altro, sono intervenute modifiche progettuali post aggiudicazione, col risultato di garantire cospicui risparmi che avrebbero secondo Anac potuto esser considerati in sede di aggiudicazione (e che andranno invece a favore dell'appaltatore, in assenza di ritocchi al ribasso del quadro economico fino ad oggi non avvenuti). Queste prescrizioni furono però ignorate e per questo ora Anac nel mirino ha messo anche la società chiamata a verificare la correttezza delle scelte progettuali di Signorini, Rina Check (consorella della società Rina Consulting che si è aggiudicata la direzione lavori con una gara che costituisce il secondo filone d'indagine della Procura). Confermati anche i rilievi sulla nomina di un secondo collegio di esperti tecnici dopo che le offerte economiche erano già state aperte, cosa che "potrebbe aver potenzialmente leso l'imparzialità dell'operato dei Commissari". Sull'ultimo rilievo, riguardante la posizione di Marco Rettighieri, per due anni responsabile del piano straordinario di opere in cui rientrava la diga, poi assunto da Webuild, Anac ha preso atto delle controdeduzioni, sostanzialmente basate sul fatto che le dimissioni dell'incarico avvennero ben prima della procedura che portò all'aggiudicazione. Per tutto il resto Signorini e Rina avranno altri 30 giorni per un'ulteriore replica, cui dovrebbe seguire la delibera conclusiva.

Fitto, "Zone logistiche semplificate, pronti a valutare"

"La Liguria è stata la prima regione a darci la lista degli interventi legati al Pnrr e anche per quanto riguarda le zone logistiche semplificate siamo pronti a discutere sulla compatibilità delle proposte che ci sono giunte". Lo ha detto questa mattina il ministro Raffaele Fitto, con deleghe agli affari europei, politiche di coesione e Pnrr, intervenendo da remoto al convegno "Nel segno del porto" organizzato dall'**Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale** all'interno dell'auditorium "Giorgio Bucchioni" della Spezia. "All'interno del Pnrr c'è una valutazione complessiva sulle risorse infrastrutturali - ha detto Fitto -. A questo proposito abbiamo firmato negli ultimi giorni in Liguria un accordo di coesione, che tocca un tema collegato alla necessità di potenziare le infrastrutture portuali del Paese. In questa direzione penso sia utile che i territori indichino quelle che sono le priorità, per avere un quadro delle esigenze dal quale partire. Completeremo nei prossimi giorni la fase di revisione del Pnrr e questo ci permetterà di mettere in campo le risorse". Il ministro ha poi sottolineato come, in tema di infrastrutture, su 126 miliardi messi a disposizione, dopo nove anni la percentuale di fondi utilizzati sia al 34% secondo un monitoraggio svolto dal governo. "C'è un problema di capacità di spendere - ha concluso -. Ritengo che occasioni di confronto come quelle odierne siano una opportunità, verrò sul territorio per verificare le iniziative".



Logistica e digitalizzazione, porto della Spezia verso 5.0

"Il nostro porto non farà la fine del vaso di coccio tra quelli di ferro: abbiamo un futuro, delle potenzialità, dei talenti. La Spezia rispetto al suo bacino di riferimento ha una funzione economica non sostituibile". Lo ha detto Mauro Sommariva, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, durante il convegno "Sotto il segno del porto" ospitato quest'oggi alla Spezia. Il dirigente ha rivendicato il ruolo del porto ligure all'interno del sistema che, da Livorno fino a Genova-Savona e passando per Marina di Carrara, vede transitare il 60% del traffico portuale nazionale. "Un quadrante geografico fondamentale per l'Italia - ha detto - in un contesto mondiale in cui cresce un mondo ostile all'Occidente, al dollaro, un mondo policentrico. La torta dei traffici mondiali si va restringendo, un fatto confermato dal calo dei noli marittimi, caduti in picchiata. E' un cambiamento di scenario. Nonostante sia un momento difficile, il porto si rimbocca le maniche e va avanti con nuove idee e nuovi progetti. La parola resilienza diventerà sempre più la cifra della nostra quotidianità". La segretaria generale Federica Montaresi definisce "La Spezia 5.0" una formula logistica "basata sul coordinamento tra il porto, la ferrovia e il retroporto di Santo Stefano Magra, da attuare attraverso la digitalizzazione dei processi e la semplificazione doganale". Per Giovanni Toti il modello spezzino di commistione tra pubblico e privato "deve essere perseguito anche a livello nazionale per la capacità di integrare diverse vocazioni economiche". Il riferimento è al porto commerciale, che si amplierà con l'intervento diretto di Lsct, e a quello turistico, nautico e militare. "Ma non siamo più nel 1861", ha detto Sommariva sottolineando la necessità di razionalizzare gli spazi a mare appannaggio della Difesa. "A breve firmeremo il contratto per il nuovo molo passeggeri e si farà il waterfront". Un passaggio ha riguardato poi il porto di Marina di Carrara: "Abbiamo triplicato i traffici raggiungendo risultati straordinari, ma ne parleremo direttamente lì in un convegno dedicato".



Il porto della Spezia presenta il piano di rilancio 5.0

Il porto della Spezia ha lanciato oggi su larga scala un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale **Mario Sommariva**, parla chiaro al convegno "Sotto il segno del porto", che si è tenuto alla Spezia. «Il rilancio del nostro porto? aggiunge il segretario generale Federica Montaresi transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto La Spezia 5.0, un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra porto, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto, unico caso in Italia, semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra porto e retroporto». Il porto della Spezia ha lanciato oggi su larga scala un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale. Sintetizzati i punti di forza di un porto che ha tutte le carte in regola per svolgere un ruolo logistico primario al servizio dell'economia nazionale. Ruolo peraltro ribadito dal ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto, che, di fatto non escludendo le voci insistenti circa un inserimento della linea strategica ferroviaria Pontremolese fra La Spezia e Parma nell'accordo di programma, ha anche tenuto a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata. Dal convegno è emersa in particolare la forza di coesione fra pubblico e privati e all'interno della Comunità degli operatori portuali. «Una forza di coesione che rappresenta il vero valore aggiunto del porto della Spezia in grado non solo di reagire alle contingenze negative, ma anche di realizzare un modello di sviluppo che - sottolinea il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - merita di essere perseguito anche a livello nazionale per l'integrazione fra diverse vocazioni economiche che è stato in grado di realizzare. La logistica resta importante, ma lo sono anche le crociere, il turismo, il diporto, la nautica, la capacità di affrontare la transizione ecologica». Il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi ha evidenziato i contenuti della sfida del Pnrr. Una sfida che sta trasformando il Paese e le sue infrastrutture in un enorme cantiere e che richiede quindi una strettissima collaborazione affinché questa attività di rinnovo e rafforzamento di una rete infrastrutturale che, sia in campo ferroviario sia in quello autostradale, inevitabilmente sta creando disagi e limitazioni all'operatività quotidiana sia nel campo della logistica sia in quello della mobilità. «Uno sforzo - ha rimarcato Rixi - che richiede una forte collaborazione fra pubbliche amministrazioni e privati, una digitalizzazione della catena logistica e quindi la realizzazione di una piattaforma che consenta di non trasformare l'investimento di oltre 200 miliardi in atto nel settore infrastrutturale in un black out operativo che solo l'eccezionale flessibilità e un know-how



BizJournal Liguria

La Spezia

tecnologico, che è invidiato all'Italia anche da grandi Paesi avanzati, sta scongiurando».

Citta della Spezia

La Spezia

Ammiraglio Ribuffo: "Con Basi Blu un arsenale moderno che sarà un cuore pulsante del Paese"

Lo ha detto il comandante marittimo Nord in apertura del convegno "Nel segno del porto". Peracchini: "Qui oggi c'è un porto-provincia". Il porto della Spezia vuole rimanere al passo coi tempi. Tempi non esattamente felici per il benessere generale, né solidi per i cosiddetti equilibri geo-politici, minati dalle crisi plurime che si susseguono dalla fine degli anni zero, acuiti dai conflitti bellici, esplosi particolarmente dopo i già durissimi tre anni di pandemia. Un porto, anzi un'Autorità di Sistema Portuale, che si prepara a lanciare la sua sfida al mercato, facendo leva sulle sue principali caratteristiche e punti di forza: una forte unione d'intenti degli operatori, la capacità di proporsi sul mercato come un unico sistema logistico integrato, la crescita del trasporto ferroviario, l'innovazione nei servizi e il valore aggiunto rappresentato dal retroporto di Santo Stefano Magra. Tematiche toccate sia nei differenti interventi che hanno introdotto la prima parte del convegno "Sotto il segno del porto", ospitato nell'auditorium "Giorgio Bucchioni" dell'Adsp del Mar Ligure Orientale. Ad aprire la lunga mattinata è stato l'ammiraglio di divisione Pierpaolo Ribuffo, Comandante Interregionale Marittimo Nord: "E' un periodo particolarmente felice per la Marina militare perché viviamo una riscoperta delle politiche del mare. C'è oggettivamente un cambio di approccio e questo ci dà ottime prospettive. Intendiamo esserci e reinterpretare la nostra presenza: da questo punto di vista, stiamo per inaugurare il Polo della Subacquea mentre nella parte occidentale del Golfo modernizzeremo la base e l'intero arsenale che tornerà ad essere cuore pulsante del Paese nel progetto Basi Blu". Maria Luisa Inversini, prefetta della Spezia, sottolinea le diverse vocazioni che si compenetrano nel piccolo ma funzionale scalo dell'esterno levante ligure: "Poche città hanno un legame storico con il suo porto. Un porto in netta ripresa, che ha un'accezione molto ampia, con i suoi diversi poli. Quattro poli che devono convivere in modo armonico, l'obiettivo è sviluppare una visione comune del futuro". E' toccato poi al sindaco Pierluigi Peracchini: "Veniamo da un grande passato, penso alla nascita di un sistema portuale di tipo privatistico ma capace di generare grande produttività. E' un modello che a ben guardare viene dal 2006, con quel Prp che va attuato, all'interno di in un mondo che cambia. Qui oggi c'è un porto-provincia, prima non c'erano i crocieristi, non c'era il Polo universitario, non c'erano le realtà di produzione di mega-yacht. Dobbiamo guardare al futuro sapendo quali sono le nostre necessità. Dobbiamo capire quali sono gli investimenti che servono per essere competitivi non tralasciando la componente ambientale. Dobbiamo essere capaci di andare avanti per un nuovo porto, per un nuovo Golfo dei poeti". Alberto Battaglini comanda la Capitaneria di porto della Spezia: "Ci sono tutti i presupposti, cogliendo i momenti e le possibilità economiche. E noi ci saremo con le nostre competenze, dando il nostro contributo". Giovanni



Lo ha detto il comandante marittimo Nord in apertura del convegno "Nel segno del porto". Peracchini: "Qui oggi c'è un porto-provincia". Il porto della Spezia vuole rimanere al passo coi tempi. Tempi non esattamente felici per il benessere generale, né solidi per i cosiddetti equilibri geo-politici, minati dalle crisi plurime che si susseguono dalla fine degli anni zero, acuiti dai conflitti bellici, esplosi particolarmente dopo i già durissimi tre anni di pandemia. Un porto, anzi un'Autorità di Sistema Portuale, che si prepara a lanciare la sua sfida al mercato, facendo leva sulle sue principali caratteristiche e punti di forza: una forte unione d'intenti degli operatori, la capacità di proporsi sul mercato come un unico sistema logistico integrato, la crescita del trasporto ferroviario, l'innovazione nei servizi e il valore aggiunto rappresentato dal retroporto di Santo Stefano Magra. Tematiche toccate sia nei differenti interventi che hanno introdotto la prima parte del convegno "Sotto il segno del porto", ospitato nell'auditorium "Giorgio Bucchioni" dell'Adsp del Mar Ligure Orientale. Ad aprire la lunga mattinata è stato l'ammiraglio di divisione Pierpaolo Ribuffo, Comandante Interregionale Marittimo Nord: "E' un periodo particolarmente felice per la Marina militare perché viviamo una riscoperta delle politiche del mare. C'è oggettivamente un cambio di approccio e questo ci dà ottime prospettive. Intendiamo esserci e reinterpretare la nostra presenza: da questo punto di vista, stiamo per inaugurare il Polo della Subacquea mentre nella parte occidentale del Golfo modernizzeremo la base e l'intero arsenale che tornerà ad essere cuore pulsante del Paese nel progetto Basi Blu". Maria Luisa Inversini, prefetta della Spezia, sottolinea le diverse vocazioni che si compenetrano nel piccolo ma funzionale scalo dell'esterno levante ligure: "Poche città hanno un legame storico con il suo porto. Un porto in netta ripresa, che ha un'accezione molto ampia, con i suoi diversi poli. Quattro poli che devono convivere in modo armonico,

Citta della Spezia

La Spezia

Cassone dirige l'ufficio delle dogane della Spezia: "Da sempre siamo parte integrante del **sistema** portuale spezzino. Lavoriamo per facilitare la circolazione delle merci che negli ultimi anni ha conosciuto un **sistema** di facilitazione che ha migliorato il servizio nei modi e nei tempi. Lo sportello unico dello sdoganamento delle merci è l'ultimo approdo, di cui siamo progetto-pilota".

Citta della Spezia

La Spezia

Zone logistiche semplificate, ministro Fitto: "Pronti a valutare proposte"

"Ritengo che occasioni di confronto come quelle odierne siano una opportunità, verrò sul territorio per verificare le iniziative". "La Liguria è stata la prima regione a darci la lista degli interventi legati al Pnrr e anche per quanto riguarda le zone logistiche speciali siamo pronti a discutere sulla compatibilità delle proposte che ci sono giunte". Lo ha detto questa mattina il ministro Raffaele Fitto, con deleghe agli affari europei, politiche di coesione e Pnrr, intervenendo da remoto al convegno "Nel segno del porto" organizzato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale all'interno dell'auditorium "Giorgio Bucchioni" della Spezia. "All'interno del Pnrr c'è una valutazione complessiva sulle risorse infrastrutturali - ha detto Fitto -. A questo proposito abbiamo firmato negli ultimi giorni in Liguria un accordo di coesione, che tocca un tema collegato alla necessità di potenziare le infrastrutture portuali del Paese. In questa direzione penso sia utile che i territori indichino quelle che sono le priorità, per avere un quadro esigenziale dal quale partire. Completeremo nei prossimi giorni la fase di revisione del Pnrr e questo ci permetterà di mettere in campo le risorse". Il ministro ha poi sottolineato come, in tema di infrastrutture, su 126 miliardi messi a disposizione, dopo nove anni la percentuale di fondi utilizzati sia al 34% secondo un monitoraggio svolto dal governo. "C'è un problema di capacità di spendere - ha concluso -. Ritengo che occasioni di confronto come quelle odierne siano una opportunità, verrò sul territorio per verificare le iniziative".



"Ritengo che occasioni di confronto come quelle odierne siano una opportunità, verrò sul territorio per verificare le iniziative". "La Liguria è stata la prima regione a darci la lista degli interventi legati al Pnrr e anche per quanto riguarda le zone logistiche speciali siamo pronti a discutere sulla compatibilità delle proposte che ci sono giunte". Lo ha detto questa mattina il ministro Raffaele Fitto, con deleghe agli affari europei, politiche di coesione e Pnrr, intervenendo da remoto al convegno "Nel segno del porto" organizzato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale all'interno dell'auditorium "Giorgio Bucchioni" della Spezia. "All'interno del Pnrr c'è una valutazione complessiva sulle risorse infrastrutturali - ha detto Fitto -. A questo proposito abbiamo firmato negli ultimi giorni in Liguria un accordo di coesione, che tocca un tema collegato alla necessità di potenziare le infrastrutture portuali del Paese. In questa direzione penso sia utile che i territori indichino quelle che sono le priorità, per avere un quadro esigenziale dal quale partire. Completeremo nei prossimi giorni la fase di revisione del Pnrr e questo ci permetterà di mettere in campo le risorse". Il ministro ha poi sottolineato come, in tema di infrastrutture, su 126 miliardi messi a disposizione, dopo nove anni la percentuale di fondi utilizzati sia al 34% secondo un monitoraggio svolto dal governo. "C'è un problema di capacità di spendere - ha concluso -. Ritengo che occasioni di confronto come quelle odierne siano una opportunità, verrò sul territorio per verificare le iniziative".

Citta della Spezia

La Spezia

Sommariva: "Non saremo un vaso di coccio tra due vasi di ferro. A breve firma per nuovo molo passeggeri"

"Noi viviamo nel presente, siamo pronti ad andare nel futuro che vogliamo costruire qui ed ora. Sotto il segno del porto". Nella relazione ufficiale proposta alla platea dell'auditorium di Via del Molo, Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia e Marina di Carrara, traccia la linea da seguire nell'ambito del convegno di questa mattina davanti a istituzioni civili e militari e ai tanti differenti portatori d'interesse presenti. "Il porto deve essere vissuto come una costellazione positiva per il territorio. Il porto ha bisogno del territorio, il territorio del porto. Faccio una premessa a beneficio dei diversi amici arrivati da Carrara: chi vive a Marina di Carrara sa quanto stiamo lavorando per lo sviluppo dello scalo, i risultati sono straordinari con una triplicazione dei traffici. Faremo dei convegni anche là per spiegare il senso dell'avanzamento". Fatta la premessa, Sommariva inquadra il suo intervento all'interno di una necessaria contestualizzazione storica. E' il momento che stiamo vivendo ad imporlo: "Oggi viviamo in un'epoca di profonda incertezza, gravi tensioni geopolitiche dominano la scena, è tornato il protezionismo. Cresce un mondo ostile all'Occidente, al dollaro, un mondo policentrico e tuttavia senza un centro". Cita anche uno dei versi più noti della più famosa delle canzoni del compianto Battiato, parla anche di guerre e di clima, il numero uno dell' Authority: "E' un mondo in cui 4000 bambini palestinesi sono stati ammazzati in dieci giorni, penso sia un tema anche nostro. Il nostro mondo è anche segnato dal mutamento climatico. La torta dei traffici mondiali si va restringendo, un fatto confermato dal calo dei noli marittimi, caduti in picchiata. E' un cambiamento di scenario, considerando anche l'aspetto dell'interdipendenza fra le economie del mondo". Archiviato il contesto preliminare, Sommariva inizia a parlare della situazione in essere: "Nonostante sia un momento difficile il porto si rimbocca le maniche e va avanti con nuove idee e nuovi progetti. La parola resilienza diventerà sempre più la cifra della nostra quotidianità. Siamo dentro ad un quadrante geografico che è fondamentale per l'economia del nostro Paese: fra i porti di Livorno e Genova-Savona transita più del 60% del traffico nazionale. L'invito è non guardare sempre al passato ma passare le difficoltà del presente. Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo: abbiamo un futuro, delle potenzialità, dei talenti. Sì, perché la Spezia rispetto al suo bacino di riferimento ha una funzione economica non sostituibile". A questo proposito l'Adsp del Mar Ligure Orientale ha commissionato uno studio sull'impatto, che fornisce numeri significativi: "Parliamo di 1,8 miliardi di provenienza diretta, 1,3 miliardi dall'indiretto e 1,5 dall'indotto. Marina di Carrara arriva a 1 miliardo, l'intero sistema cuba a 6 miliardi. Quasi 28mila occupati sono coinvolte nel processo produttivo senza dimenticare altre 5mila persone



"Noi viviamo nel presente, siamo pronti ad andare nel futuro che vogliamo costruire qui ed ora. Sotto il segno del porto". Nella relazione ufficiale proposta alla platea dell'auditorium di Via del Molo, Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia e Marina di Carrara, traccia la linea da seguire nell'ambito del convegno di questa mattina davanti a istituzioni civili e militari e ai tanti differenti portatori d'interesse presenti. "Il porto deve essere vissuto come una costellazione positiva per il territorio. Il porto ha bisogno del territorio, il territorio del porto. Faccio una premessa a beneficio dei diversi amici arrivati da Carrara: chi vive a Marina di Carrara sa quanto stiamo lavorando per lo sviluppo dello scalo, i risultati sono straordinari con una triplicazione dei traffici. Faremo dei convegni anche là per spiegare il senso dell'avanzamento". Fatta la premessa, Sommariva inquadra il suo intervento all'interno di una necessaria contestualizzazione storica. E' il momento che stiamo vivendo ad imporlo: "Oggi viviamo in un'epoca di profonda incertezza, gravi tensioni geopolitiche dominano la scena, è tornato il protezionismo. Cresce un mondo ostile all'Occidente, al dollaro, un mondo policentrico e tuttavia senza un centro". Cita anche uno dei versi più noti della più famosa delle canzoni del compianto Battiato, parla anche di guerre e di clima, il numero uno dell' Authority: "E' un mondo in cui 4000 bambini palestinesi sono stati ammazzati in dieci giorni, penso sia un tema anche nostro. Il nostro mondo è anche segnato dal mutamento climatico. La torta dei traffici mondiali si va restringendo, un fatto confermato dal calo dei noli marittimi, caduti in picchiata. E' un cambiamento di scenario, considerando anche l'aspetto dell'interdipendenza fra le economie del mondo". Archiviato il contesto preliminare, Sommariva inizia a parlare della situazione in essere: "Nonostante sia un momento difficile il porto si rimbocca le maniche e va avanti con nuove idee e nuovi progetti. La parola resilienza

Citta della Spezia

La Spezia

a Carrara: non mi pare che siano tanti settori capaci di creare questo valore. Il nostro progetto si basa su due elementi: metodo della collaborazione istituzionale e patrimonio. Siamo la capitale della blue economy, il Golfo nel suo complesso è la capitale. Siamo anche un porto militare e non si può porre il tema dell'arretramento delle proprie posizioni. Si pone invece un percorso possibile di riorganizzazione visto che non siamo nel 1861 ma nel 2023. E il recupero di quella porzione di Calata Paita è un fatto concreto, non è vero che non è nulla". Ineludibile un passaggio sul Prp: "Mi rivolgo a Lsct in particolare, serve una rapida liberazione di Calata Paita: a breve firmeremo il contratto per il nuovo molo passeggeri. Questo vuol dire che si fa, che non è solo progetto. E si farà il waterfront, per il quale Regione Liguria ha garantito un impegno finanziario. Per questo è significativo il recupero di quei 5mila metri quadrati che sono un approdo concreto e possibile. A breve acquisiremo la casa della formazione poco lontano da dove siamo e la trasformeremo in una sede per la formazione relativa ai mestieri portuali. Siamo il porto della digitalizzazione e vogliamo essere il porto dell'autotrasporto che deve integrarsi all'esistente". Sommariva elenca le diverse vocazioni a partire da uno dei fiori all'occhiello dello scalo spezzino: "Siamo il porto dell'eccellenza ferroviaria (34% delle merci su rotaie contro la media dell'8% italiana), secondi solo a Trieste in un contesto geografico diverso. Sapendo che ci sono tanti problemi vogliamo continuare ad esserlo. Siamo il porto dei retroporti. Io mi sono battuto per il progetto truck loading perché quel progetto contiene in sé il primo tratto di riqualificazione della baia di Panigaglia. Questo progetto contiene la possibilità che domani a Panigaglia possa esistere un sito di fornitura di gas alle navi non più con una bettolina ma con una fornitura diretta dall'impianto. Perché io, come presidente del porto, mi devo preoccupare che le navi possano fare fornitura, ovviamente in sicurezza. Siamo anche il porto della mitigazione ambientale, abbiamo una trentina di milioni di euro investiti in questo importantissimo settore. Tutto questo è possibile attraverso la collaborazione istituzionale e alle sinergie pubblico-privato. Serve un soggetto pubblico dinamico, che regola, che vigilia ma che stimola là dove il privato non può arrivare". Attenzione infine al tema di autonomia differenziata, argomento molto caro al presidente Toti e al vice-ministro Rixi sul quale Sommariva avanza dubbi: "Se si arrivasse a collocare i porti come esclusiva competenza delle regioni, si arriverebbe allo sconquasso del **sistema**. Qualcosa che eviterei di fare, insomma, mentre fra le cose che farei subito la necessità di dare una maggiore dinamicità alle Adsp. Il **sistema** ha bisogno di poter sostenere l'intermodalità, compresa, per fare un esempio, le manovre dell'ultimo miglio". L'altra voce ufficiale del porto non poteva che essere Federica Montaresi, segretario generale dell'ente di Via del Molo. nell'ottica di un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale. "Il rilancio del nostro porto? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto "La Spezia 5.0", un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra porto, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi,

Citta della Spezia

La Spezia

tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra porto e retroporto", a cui si aggiunge oggi il fattore "colibrì", ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte.

Citta della Spezia

La Spezia

Toti: "Logistica importante ma anche crociere, turismo, diporto e nautica". Rixi: "Pnrr sfida che sta trasformando il Paese"

Dal convegno "Sotto il segno del **porto**" è emersa in più occasioni la forza di coesione fra pubblico e privati e all'interno della Comunità degli operatori portuali. "Forza di coesione che rappresenta il vero valore aggiunto del **porto** della Spezia in grado non solo - come confermato dall'evento di oggi - di reagire alle contingenze negative, ma anche di realizzare un modello di sviluppo che - come sottolineato dal Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - merita di essere perseguito anche a livello nazionale per l'integrazione fra diverse vocazioni economiche che è stato in grado di realizzare". "La logistica resta importante - ha detto Toti - ma lo sono anche le crociere, il turismo, il diporto, la nautica, la capacità di affrontare la transizione ecologica". Raccomandato da Il compito di tracciare le conclusioni del convegno è spettato al Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi , che per la prima volta in modo netto ha evidenziato i contenuti della sfida del PNRR. "Una sfida che sta trasformando il Paese e le sue infrastrutture in un enorme cantiere e che richiede quindi una strettissima collaborazione affinché questa attività di rinnovo e rafforzamento di una rete infrastrutturale che, sia in campo ferroviario sia in quello autostradale, inevitabilmente sta creando disagi e limitazioni all'operatività quotidiana sia nel campo della logistica sia in quello della mobilità. Uno sforzo - ha rimarcato Rixi - che richiede una forte collaborazione (esattamente come accade alla Spezia) fra pubbliche amministrazioni e privati, una digitalizzazione della catena logistica e quindi la realizzazione di una piattaforma che consenta di non trasformare l'investimento di oltre 200 miliardi in atto nel settore infrastrutturale in un black out operativo che solo l'eccezionale flessibilità e un know-how tecnologico, che è invidiato all'Italia anche da grandi Paesi avanzati, sta scongiurando". TI POTREBBE INTERESSARE:.



Citta della Spezia

La Spezia

Bucchioni: "Vorremmo che sulla Pontremolese si andasse oltre l'approfondimento". Gasselini: "Nessuna paura della concorrenza degli altri porti"

Il convegno "Sotto il segno del porto" è stato anche caratterizzato da due tavole rotonde moderate dai giornalisti Francesco Ferrari e Luca Telese. La prima ha visto salire sul palco Giorgia Bucchioni, in qualità di presidente dell'Associazione Agenti Marittimi della Spezia Matthieu Gasselini, CEO Contship Italia Group, Mario Gerini, presidente Confindustria La Spezia, Alessandro Laghezza, presidente Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia, Bruno Pisano, presidente dell'Associazione Doganalisti della Spezia e Danilo Ricci, general manager del Gruppo Tarros. La seconda tavola rotonda ha invece coinvolto Proprio Giorgia Bucchioni ha sottolineato la storica compattezza della comunità portuale spezzina, grazie alla quale sono stati fatti tanti passi avanti negli ultimi cinquant'anni. "La comunità portuale spezzina ha sempre fatto la differenza, un unicum del suo genere. Ognuno con le proprie necessità, perseguendo l'obiettivo comune. La **Adsp** ci guida e porta avanti progetti, rendendoli finanziabili". Proprio Bucchioni ha voluto puntualizzare il punto di vista della comunità portuale sul tema annoso della Pontremolese che anche in questa mattinata di intervento, è stato toccato non trovando però quel tipo di conferme che si cercano da decenni: "Un'infrastruttura come la Pontremolese è fondamentale, soprattutto per noi imprenditori che da tanti anni ne sentiamo parlare e vorremmo si andasse oltre l'approfondimento". Sì perché di "approfondimento" aveva parlato nel suo intervento da remoto l'amministratore delegato di RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA Gianpiero Strisciuglio: "Sappiamo benissimo la vocazione ferroviaria del porto della Spezia. La Pontremolese? Merita un aggiornamento e un approfondimento tecnico e finanziario, credo sia doveroso riaffrontare il tema. L'infrastrutturazione del Paese ci vede molto impegnati nella movimentazione delle merci. Come Rfi siamo impegnati in un piano da 120 miliardi nei prossimi dieci anni, il programma è ambizioso ma concreto ed è già partito. L'obiettivo che abbiamo è quello di consentire nei prossimi dieci anni di avere una rete competitiva. Abbiamo un'ottima collaborazione con **Adsp**. La doppia locomozione? Queste sono scelte degli operatori del servizio, noi dal punto di vista infrastrutturale mettiamo a disposizione tutte le competenze". Mario Gerini ha riconfermato l'unione d'intenti come marchio di fabbrica del contesto specifico: "Qui l'industria si riconosce nell'attività del sistema portuale. Va da sé che è facile, pur da posizioni e opinioni diverse, andare tutti nella stessa direzione. Il ruolo del porto non riguarda soltanto lo sviluppo delle banchine e dei traffici come doveroso è ma proprio grazie ai successi, l'**Adsp** ha fatto investimenti non solo nel porto ma migliorando il territorio. Investimenti che riguardano raccordi autostradali, interventi come la darsena di Pagliari, investimenti come il terminal crociere attuale che è anche punto di incontro per la città per i vari eventi organizzati". Sulla medesima falsariga anche Alessandro Laghezza: "Siamo stati bravi ad essere



Il convegno "Sotto il segno del porto" è stato anche caratterizzato da due tavole rotonde moderate dai giornalisti Francesco Ferrari e Luca Telese. La prima ha visto salire sul palco Giorgia Bucchioni, in qualità di presidente dell'Associazione Agenti Marittimi della Spezia Matthieu Gasselini, CEO Contship Italia Group, Mario Gerini, presidente Confindustria La Spezia, Alessandro Laghezza, presidente Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia, Bruno Pisano, presidente dell'Associazione Doganalisti della Spezia e Danilo Ricci, general manager del Gruppo Tarros. La seconda tavola rotonda ha invece coinvolto Proprio Giorgia Bucchioni ha sottolineato la storica compattezza della comunità portuale spezzina, grazie alla quale sono stati fatti tanti passi avanti negli ultimi cinquant'anni. "La comunità portuale spezzina ha sempre fatto la differenza, un unicum del suo genere. Ognuno con le proprie necessità, perseguendo l'obiettivo comune. La Adsp ci guida e porta avanti progetti, rendendoli finanziabili". Proprio Bucchioni ha voluto puntualizzare il punto di vista della comunità portuale sul tema annoso della Pontremolese che anche in questa mattinata di intervento, è stato toccato non trovando però quel tipo di conferme che si cercano da decenni: "Un'infrastruttura come la Pontremolese è fondamentale, soprattutto per noi imprenditori che da tanti anni ne sentiamo parlare e vorremmo si andasse oltre l'approfondimento". Sì perché di "approfondimento" aveva parlato nel suo intervento da remoto l'amministratore delegato di RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA Gianpiero Strisciuglio: "Sappiamo benissimo la vocazione ferroviaria del porto della Spezia. La Pontremolese? Merita un aggiornamento e un approfondimento tecnico e finanziario, credo sia doveroso riaffrontare il tema. L'infrastrutturazione del Paese ci vede molto impegnati nella movimentazione delle merci. Come Rfi siamo impegnati in un piano da 120 miliardi nei prossimi dieci anni, il programma è ambizioso ma concreto ed è già partito. L'obiettivo che abbiamo è quello di consentire nei prossimi dieci anni di avere una rete competitiva. Abbiamo un'ottima collaborazione con Adsp. La doppia locomozione? Queste sono scelte degli operatori del servizio, noi dal punto di vista infrastrutturale mettiamo a disposizione tutte le competenze". Mario Gerini ha riconfermato l'unione d'intenti come marchio di fabbrica del contesto specifico: "Qui l'industria si riconosce nell'attività del sistema portuale. Va da sé che è facile, pur da posizioni e opinioni diverse, andare tutti nella stessa direzione. Il ruolo del porto non riguarda soltanto lo sviluppo delle banchine e dei traffici come doveroso è ma proprio grazie ai successi, l'Adsp ha fatto investimenti non solo nel porto ma migliorando il territorio. Investimenti che riguardano raccordi autostradali, interventi come la darsena di Pagliari, investimenti come il terminal crociere attuale che è anche punto di incontro per la città per i vari eventi organizzati". Sulla medesima falsariga anche Alessandro Laghezza: "Siamo stati bravi ad essere

Citta della Spezia

La Spezia

attrattivi. Il nostro è un modello esportato in tutta Italia. Abbiamo un retroporto o interporto a Santo Stefano dove vengono processati migliaia di contenitori e con centinaia di professionalità che sono il valore aggiunto". Particolarmente atteso l'intervento di Matthieu Gasselin, ceo di Contship, la più grande realtà imprenditoriale operante nel porto della Spezia: "Abbiamo progetti ambiziosi nel Mediterraneo e uno di questi proprio qui dove andiamo ad investire direttamente diverse centinaia di milioni di euro. Non abbiamo paura della concorrenza degli altri porti. L'importante è la fluidità, nostro obiettivo è far passare il maggior numero di contenitori alla Spezia il più velocemente possibile. Stiamo anche migliorando l'interlocuzione con i sindacati. Stiamo parlando di investimenti per i prossimi 50 anni, crediamo molto alla parte intermodale. Spezia deve essere il punto di passaggio principale per entrare in Italia e in Europa, entrando con Tangeri in un vero e proprio network. Alla Spezia gli spazi in banchina sono molto ridotti ma la cosa fondamentale non sono la grandezza degli spazi ma la velocità con cui li svuotiamo e li riempiamo". Poi Bruno Pisano : "I capisaldi sono qualità, velocità, economicità, innovazione. Questo ci permette di fare sistema, di rendere attrattivo questo porto per le merci. E' l'esempio di un porto organizzato in modo orizzontale, per essere più efficiente per il proprio core business" . Pisano fa riferimento alla costante ricerca di rendere forte tutti gli anelli della catena mentre Ricci, per Tarros, torna a sottolineare la capacità organizzativa della portualità spezzina: "Siamo operatori e utenti portuali. Il vero cliente di un terminal è la merce ma prima bisogna convincere le compagnie a scalare qui invece che altrove. La velocità di scaricamento, il retroporto, l'intermodalità, i servizi a terra. Tutto questo lo abbiamo".

Citta della Spezia

La Spezia

Conftrasporto Confcommercio e Fai Liguria: "Logistica fondamentale per dare competitività al sistema produttivo italiano"

Conftrasporto Confcommercio La Spezia e Fai Liguria (Federazione Autotrasportatori Italiani) hanno partecipato questa mattina al convegno organizzato dall'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Ligure Orientale "Sotto il segno del porto". Un momento di grande partecipazione sia per quanto riguarda i numerosi oratori intervenuti sia da parte di tutti coloro che hanno presenziato: parlamentari, esponenti del mondo politico, istituzionale e associazionismo e del mondo del lavoro. Obiettivo comune quello di dare il via a una nuova stagione di sviluppo per il porto e lanciare la sfida al mercato facendo leva sulle sue principali caratteristiche e punti di forza, tenendo ovviamente conto dell'epoca di profondo caos e incertezza in cui stiamo vivendo, che comporta cambiamenti e mutamenti continui, a cui tutto il mondo portuale deve adeguarsi per dare risposte puntuali alle necessità di sviluppo del presente e del futuro. Per Conftrasporto era presente il referente Francesco Bellacosa e per Fai Liguria il referente Alessandro Corsini che dichiarano: "Per citare quanto detto dal presidente dell'Authority Mario Sommariva il porto è amico dell'autotrasporto. La logistica è infatti funzione essenziale per dare competitività al **sistema** produttivo italiano. Per questo motivo - proseguono - non possiamo che esprimere soddisfazione per i progetti in essere che puntano a integrare l'autotrasporto da sistemi di autoregolazione e digitalizzazione, che permettono di rendere più efficiente, rapido e sicuro il transito delle merci con vantaggi che si esplicano nella decongestione delle aree portuali, nella riduzione del tempo di permanenza dei container nei porti e nella razionalizzazione delle operazioni logistiche connesse ai flussi di merci e degli spazi ad esse necessarie. Fondamentale dunque continuare a far leva sul processo di digitalizzazione attraverso l'introduzione di tecnologie sempre più innovative". L'altra sfida economica per i nostri territori dipenderà dalla capacità di realizzare infrastrutture stradali e ferroviarie adeguate a far transitare merci e persone con modalità e tempi adatti alle richieste del mercato globale. Il 59% delle merci, in Italia, viene movimentato ancora su strada, mentre l'11% attraverso il trasporto ferroviario. "Fondamentale sviluppare il trasporto intermodale su lunghe distanze - concludono Corsini e Bellacosa -. In questo senso il completamento della ferrovia Pontremolese deve avvenire al più presto così da poter contribuire all'incremento di capacità della linea a supporto della portualità e dell'autotrasporto. Da risolvere con urgenza, inoltre, le criticità causate dai cantieri autostradali e sviluppare il traffico ro-ro con nuove banchine dedicate". Più informazioni.



Conftrasporto Confcommercio La Spezia e Fai Liguria (Federazione Autotrasportatori Italiani) hanno partecipato questa mattina al convegno organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale "Sotto il segno del porto". Un momento di grande partecipazione sia per quanto riguarda i numerosi oratori intervenuti sia da parte di tutti coloro che hanno presenziato: parlamentari, esponenti del mondo politico, istituzionale e associazionismo e del mondo del lavoro. Obiettivo comune quello di dare il via a una nuova stagione di sviluppo per il porto e lanciare la sfida al mercato facendo leva sulle sue principali caratteristiche e punti di forza, tenendo ovviamente conto dell'epoca di profondo caos e incertezza in cui stiamo vivendo, che comporta cambiamenti e mutamenti continui, a cui tutto il mondo portuale deve adeguarsi per dare risposte puntuali alle necessità di sviluppo del presente e del futuro. Per Conftrasporto era presente il referente Francesco Bellacosa e per Fai Liguria il referente Alessandro Corsini che dichiarano: "Per citare quanto detto dal presidente dell'Authority Mario Sommariva il porto è amico dell'autotrasporto. La logistica è infatti funzione essenziale per dare competitività al sistema produttivo italiano. Per questo motivo - proseguono - non possiamo che esprimere soddisfazione per i progetti in essere che puntano a integrare l'autotrasporto da sistemi di autoregolazione e digitalizzazione, che permettono di rendere più efficiente, rapido e sicuro il transito delle merci con vantaggi che si esplicano nella decongestione delle aree portuali, nella riduzione del tempo di permanenza dei container nei porti e nella razionalizzazione delle operazioni logistiche connesse ai flussi di merci e degli spazi ad esse necessarie. Fondamentale dunque continuare a far leva sul processo di digitalizzazione attraverso l'introduzione di tecnologie sempre più innovative". L'altra sfida

Citta della Spezia

La Spezia

Fondi sviluppo e coesione, Garibaldi: "Toti e Meloni stanziano più soldi per le officine degli yacht che per il Felettino"

"Ho appena presentato una interrogazione in consiglio regionale per avere informazioni il merito ai 20,5 milioni di euro previsti nell'accordo sui fondi sviluppo e coesione stilato a settembre tra il Presidente Toti e la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni, per la realizzazione di un nuovo bacino di carenaggio di 150 metri per 30. Si tratta del project financing proposto dai cantieri Amico per il refitting dei grandi yacht? Nel caso si pongono alcune domande: ad oggi il piano regolatore **portuale** vigente non prevede alcun nuovo bacino di carenaggio di queste misure. come può quindi essere stato inserito questo intervento nell'accordo, che prevede chiarezza nella programmazione, nell'iter e nel finanziamento? E a proposito di finanziamento: chi cofinanzierà l'intervento - visto che c'è una quota non coperta dai fondi di sviluppo e coesione? L'**autorità portuale** non prevede fondi su quel progetto: lo farà un privato o la Regione?", se lo domanda il capogruppo del Partito Democratico in Regione Luca Garibaldi dopo l'articolo pubblicato oggi su alcune testate giornalistiche. Raccomandato da "Suona surreale quella voce nell'accordo sui fondi di sviluppo e coesione (e ho sono dubbi rispetto al fatto che siano pure coerenti con la natura dei fondi): davvero Toti e Meloni usano 20 milioni di euro dei fondi per la coesione per un bacino di carenaggio per gli yacht? Toti e Meloni hanno priorità singolari : più soldi per le officine per i grandi yacht che per realizzare l'Ospedale Felettino", conclude Garibaldi. TI POTREBBE INTERESSARE.:

Citta della Spezia

Fondi sviluppo e coesione, Garibaldi: "Toti e Meloni stanziano più soldi per le officine degli yacht che per il Felettino"



11/10/2023 19:54 Comunicato Stampa

"Ho appena presentato una interrogazione in consiglio regionale per avere informazioni il merito ai 20,5 milioni di euro previsti nell'accordo sui fondi sviluppo e coesione stilato a settembre tra il Presidente Toti e la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni, per la realizzazione di un nuovo bacino di carenaggio di 150 metri per 30. Si tratta del project financing proposto dai cantieri Amico per il refitting dei grandi yacht? Nel caso si pongono alcune domande: ad oggi il piano regolatore portuale vigente non prevede alcun nuovo bacino di carenaggio di queste misure. come può quindi essere stato inserito questo intervento nell'accordo, che prevede chiarezza nella programmazione, nell'iter e nel finanziamento? E a proposito di finanziamento: chi cofinanzierà l'intervento - visto che c'è una quota non coperta dai fondi di sviluppo e coesione? L'autorità portuale non prevede fondi su quel progetto: lo farà un privato o la Regione?", se lo domanda il capogruppo del Partito Democratico in Regione Luca Garibaldi dopo l'articolo pubblicato oggi su alcune testate giornalistiche. Raccomandato da "Suona surreale quella voce nell'accordo sui fondi di sviluppo e coesione (e ho sono dubbi rispetto al fatto che siano pure coerenti con la natura dei fondi): davvero Toti e Meloni usano 20 milioni di euro dei fondi per la coesione per un bacino di carenaggio per gli yacht? Toti e Meloni hanno priorità singolari : più soldi per le officine per i grandi yacht che per realizzare l'Ospedale Felettino", conclude Garibaldi. TI POTREBBE INTERESSARE.:

Spezia, stretta tra lo sviluppo di Livorno e Genova, rilancia il progetto di una logistica 5.0

Sommariva, presidente AdSP MLO: "Il porto di La Spezia rispetto al proprio bacino economico di riferimento ha una funzione economica insostituibile ed ha anche una proiezione futura". LA SPEZIA - L'impatto economico diretto del porto della Spezia sull'economia nazionale è di 1,8 miliardi, quello indiretto è di 1,3 miliardi, l'indotto vale 1,5 miliardi per una somma complessiva di 4,7 miliardi. L'occupazione che ne deriva rappresenta quasi 28 mila unità lavorative. "Sono molti i settori che generano questa occupazione? No, non ci sono, specialmente nel nostro territorio". Sono le cifre di PTS Class con cui Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale rivendica con forza il ruolo del porto della Spezia nell'economia nazionale, o meglio, nella politica industriale del Paese, annunciando un progetto di rilancio dei traffici e del ruolo dello scalo a livello nazionale e internazionale. Lo scalo spezzino collocato tra i porti di Livorno e **Genova**, entrambi con grandi progetti di investimento e di espansione: "potrebbe fare la fine del vaso di coccio tra i due vasi di ferro" - nel tratto di costa dove si concentra il 60% del traffico container nazionale. "Ma noi di coccio non siamo"

- rimarca il presidente - "perché il porto di La Spezia rispetto al proprio bacino economico di riferimento ha una funzione economica insostituibile ed ha anche una proiezione futura". Una relazione appassionata quella di Sommariva in apertura del convegno svolto stamani presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale, illustrando un "progetto che si basa su un metodo" - ha detto - che è quello della collaborazione tra il pubblico e il privato, gli operatori, le imprese: terminalisti, spedizionieri, doganalisti, con una comunità portuale coesa, un punto di forza e modello di sviluppo, dello scalo. La Comunità portuale, modello di sviluppo e punto di forza del porto della Spezia. Tema affrontato dalla presidente degli agenti marittimi spezzini, Giorgia Bucchioni, - La Comunità portuale" - ha detto - "è uno dei segreti che hanno fatto grande questo porto e costituisce un modello spendibile e un grande patrimonio. La comunità spezzina ha sempre saputo fare fronte comune mantenendo ognuno la propria specificità, con l'obiettivo unico di rendere grande il nostro porto per la città, non solo per la comunità portuale con l'Autorità portuale che ci guida e porta avanti i progetti nonostante le difficoltà". Dello stesso avviso il presidente degli spedizionieri, Alessandro Laghezza: "Unità d'intenti e volontà di dare, ciascuno, il proprio contributo per il porto" - ha sottolineato. "Gli spedizionieri sono un'asse importante per il porto, a Spezia abbiamo due eccellenze: quella doganale, con le due maggiori società di operazioni doganali italiane" - di cui una è la Laghezza - "l'altra eccellenza è il retroporto che noi spedizionieri abbiamo sviluppato per dare alle merci servizi logistici" - Santo Stefano di Magra - "dove ci sono circa 80 mila metri quadri di magazzini in cui si fa logistica,



11/10/2023 18:12

Lucia Nappi

Sommariva, presidente AdSP MLO: "Il porto di La Spezia rispetto al proprio bacino economico di riferimento ha una funzione economica insostituibile ed ha anche una proiezione futura". LA SPEZIA - L'impatto economico diretto del porto della Spezia sull'economia nazionale è di 1,8 miliardi, quello indiretto è di 1,3 miliardi, l'indotto vale 1,5 miliardi per una somma complessiva di 4,7 miliardi. L'occupazione che ne deriva rappresenta quasi 28 mila unità lavorative. "Sono molti i settori che generano questa occupazione? No, non ci sono, specialmente nel nostro territorio". Sono le cifre di PTS Class con cui Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale rivendica con forza il ruolo del porto della Spezia nell'economia nazionale, o meglio, nella politica industriale del Paese, annunciando un progetto di rilancio dei traffici e del ruolo dello scalo a livello nazionale e internazionale. Lo scalo spezzino collocato tra i porti di Livorno e Genova, entrambi con grandi progetti di investimento e di espansione: "potrebbe fare la fine del vaso di coccio tra i due vasi di ferro" - nel tratto di costa dove si concentra il 60% del traffico container nazionale. "Ma noi di coccio non siamo" - rimarca il presidente - "perché il porto di La Spezia rispetto al proprio bacino economico di riferimento ha una funzione economica insostituibile ed ha anche una proiezione futura". Una relazione appassionata quella di Sommariva in apertura del convegno svolto stamani presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale, illustrando un "progetto che si basa su un metodo" - ha detto - che è quello della collaborazione tra il pubblico e il privato, gli operatori, le imprese: terminalisti, spedizionieri, doganalisti, con una comunità portuale fortemente coesa, un punto di forza e modello di sviluppo, dello scalo. La Comunità portuale, modello di sviluppo e punto di forza del porto della Spezia. Tema affrontato dalla presidente degli agenti marittimi spezzini, Giorgia Bucchioni, - La Comunità portuale" - ha

Corriere Marittimo

La Spezia

con centinaia di persone impiegate, dove vengono processati migliaia di contenitori". "Il rilancio del nostro porto? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto "La Spezia 5.0" - è intervenuta il segretario generale dell'AdSP Federica Montaresi - un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra porto, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra porto e retroporto", a cui si aggiunge oggi il fattore "colibrì", ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte. Su tema ferroviario l'intervento del ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, Raffaele Fitto, non ha escluso le voci insistenti circa un inserimento della linea strategica ferroviaria Pontremolese fra La Spezia e Parma nell'accordo di programma. Specificato il proprio impegno, soprattutto in sede comunitaria, a verificare la disponibilità di finanziamento. Il ministro ha anche tenuto a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata. Il compito di tracciare le conclusioni del convegno è spettato al vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, che per la prima volta in modo netto ha evidenziato i contenuti della sfida del PNRR. Una sfida che sta trasformando il Paese e le sue infrastrutture in un enorme cantiere e che richiede quindi una strettissima collaborazione affinché questa attività di rinnovo e rafforzamento di una rete infrastrutturale che, sia in campo ferroviario sia in quello autostradale, inevitabilmente sta creando disagi e limitazioni all'operatività quotidiana sia nel campo della logistica sia in quello della mobilità. Uno sforzo - ha rimarcato Rixi - che richiede una forte collaborazione (esattamente come accade a La Spezia) fra pubbliche amministrazioni e privati, una digitalizzazione della catena logistica e quindi la realizzazione di una piattaforma che consenta di non trasformare l'investimento di oltre 200 miliardi in atto nel settore infrastrutturale in un black out operativo che solo l'eccezionale flessibilità e un know-how tecnologico, che è invidiato all'Italia anche da grandi Paesi avanzati, sta scongiurando.

Informatore Navale

La Spezia

IL PORTO DELLA SPEZIA LANCIA LA LOGISTICA 5.0

Autorità di Sistema Portuale e una comunità coesa di operatori uniti in un progetto di tecnologie avanzate e innovazione nei servizi "Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo" "Il rilancio del nostro porto? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto "La Spezia 5.0", un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra porto, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra porto e retroporto", a cui si aggiunge oggi il fattore "colibri", ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte. In queste due dichiarazioni, rispettivamente del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, e del Segretario Generale, Federica Montaresi, è sintetizzato l'identikit del porto della Spezia che ha lanciato oggi su larga scala un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale. Dal convegno appena concluso presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale sono sintetizzati i punti di forza di un porto che ha tutte le carte in regola per svolgere un ruolo logistico primario al servizio dell'economia nazionale. Ruolo peraltro ribadito dal Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, Raffaele Fitto, che, di fatto non escludendo le voci insistenti circa un inserimento della linea strategica ferroviaria Pontremolese fra La Spezia e Parma nell'accordo di programma, ha anche tenuto a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata. Ma dal convegno è emersa in particolare la forza di coesione fra pubblico e privati e all'interno della Comunità degli operatori portuali. Forza di coesione che rappresenta il vero valore aggiunto del porto della Spezia in grado non solo - come confermato dall'evento di oggi - di reagire alle contingenze negative, ma anche di realizzare un modello di sviluppo che - come sottolineato dal Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - merita di essere perseguito anche a livello nazionale per l'integrazione fra diverse vocazioni economiche che è stato in grado di realizzare". "La logistica resta importante - ha detto Toti - ma lo sono anche le crociere, il turismo, il diporto, la nautica, la capacità di affrontare la transizione ecologica". Il compito di tracciare le conclusioni del convegno è spettato al Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, che per la prima volta in modo netto ha evidenziato i contenuti della sfida del PNRR. Una sfida che sta trasformando il Paese e le sue infrastrutture in un enorme cantiere e che richiede quindi una strettissima collaborazione affinché questa attività di rinnovo e rafforzamento di una rete infrastrutturale che, sia in campo ferroviario



Autorità di Sistema Portuale e una comunità coesa di operatori uniti in un progetto di tecnologie avanzate e innovazione nei servizi "Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo" "Il rilancio del nostro porto? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto "La Spezia 5.0", un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra porto, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra porto e retroporto", a cui si aggiunge oggi il fattore "colibri", ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte. In queste due dichiarazioni, rispettivamente del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, e del Segretario Generale, Federica Montaresi, è sintetizzato l'identikit del porto della Spezia che ha lanciato oggi su larga scala un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale. Dal convegno appena concluso presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale sono sintetizzati i punti di forza di un porto che ha tutte le carte in regola per svolgere un ruolo logistico primario al servizio dell'economia nazionale. Ruolo peraltro ribadito dal Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, Raffaele Fitto, che, di fatto non escludendo le voci insistenti circa un inserimento della linea strategica ferroviaria Pontremolese fra La Spezia e Parma nell'accordo di programma, ha anche tenuto a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata. Ma dal convegno è emersa in particolare la forza di coesione fra pubblico e privati e all'interno della Comunità degli operatori portuali. Forza di coesione che rappresenta il vero valore aggiunto del porto della Spezia in grado non solo - come confermato dall'evento di oggi - di

Informatore Navale

La Spezia

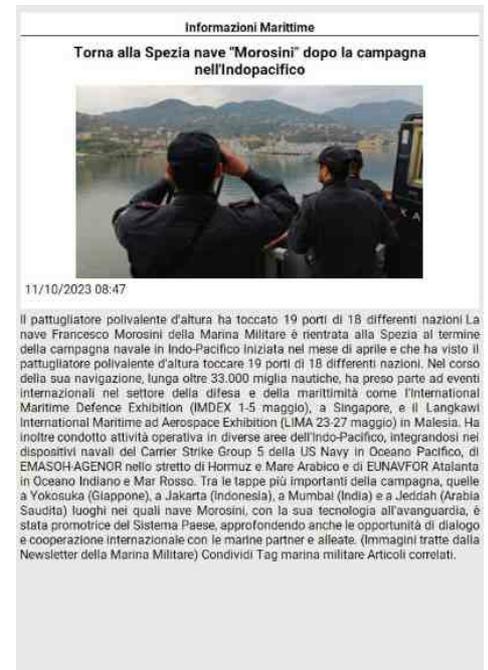
sia in quello autostradale, inevitabilmente sta creando disagi e limitazioni all'operatività quotidiana sia nel campo della logistica sia in quello della mobilità. Uno sforzo - ha rimarcato Rixi - che richiede una forte collaborazione (esattamente come accade a La Spezia) fra pubbliche amministrazioni e privati, una digitalizzazione della catena logistica e quindi la realizzazione di una piattaforma che consenta di non trasformare l'investimento di oltre 200 miliardi in atto nel settore infrastrutturale in un black out operativo che solo l'eccezionale flessibilità e un know-how tecnologico, che è invidiato all'Italia anche da grandi Paesi avanzati, sta scongiurando.

Informazioni Marittime

La Spezia

Torna alla Spezia nave "Morosini" dopo la campagna nell'Indopacifico

Il pattugliatore polivalente d'altura ha toccato 19 **porti** di 18 differenti nazioni. La nave Francesco Morosini della Marina Militare è rientrata alla Spezia al termine della campagna navale in Indo-Pacifico iniziata nel mese di aprile e che ha visto il pattugliatore polivalente d'altura toccare 19 **porti** di 18 differenti nazioni. Nel corso della sua navigazione, lunga oltre 33.000 miglia nautiche, ha preso parte ad eventi internazionali nel settore della difesa e della marittimità come l'International Maritime Defence Exhibition (IMDEX 1-5 maggio), a Singapore, e il Langkawi International Maritime and Aerospace Exhibition (LIMA 23-27 maggio) in Malesia. Ha inoltre condotto attività operativa in diverse aree dell'Indo-Pacifico, integrandosi nei dispositivi navali del Carrier Strike Group 5 della US Navy in Oceano Pacifico, di EMASOH-AGENOR nello stretto di Hormuz e Mare Arabico e di EUNAVFOR Atalanta in Oceano Indiano e Mar Rosso. Tra le tappe più importanti della campagna, quelle a Yokosuka (Giappone), a Jakarta (Indonesia), a Mumbai (India) e a Jeddah (Arabia Saudita) luoghi nei quali nave Morosini, con la sua tecnologia all'avanguardia, è stata promotrice del Sistema Paese, approfondendo anche le opportunità di dialogo e cooperazione internazionale con le marine partner e alleate. (Immagini tratte dalla Newsletter della Marina Militare) Condividi Tag marina militare Articoli correlati.



La Gazzetta Marittima

La Spezia

"B2B Mare" a La Spezia

LA SPEZIA - Promuovere la conoscenza fra imprese, rispondere all'esigenza dei grandi committenti di ampliare e qualificare la propria catena di fornitura, facilitare l'ingresso delle piccole e medie imprese in nuovi mercati. E ancora: dare spazio e centralità alla forza del networking al fine di facilitare le possibilità di incontro e aumentare le opportunità di partnership tra aziende. Il tutto a titolo gratuito. Sono questi i principali obiettivi dell'evento "B2B MARE La Spezia. Al centro dell'economia del mare", che si terrà il prossimo 23 novembre al Terminal Crociere della Spezia, promosso ed organizzato da Confindustria La Spezia, CNA La Spezia e Camera di Commercio Riviere di Liguria, realizzato in sinergia con il progetto "Miglio Blu - La Spezia per la Nautica", in collaborazione con Liguria International, Confindustria Nautica, CNA Nautica e patrocinato da Regione Liguria, Comune della Spezia e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**. Ad oggi, sono invece partners dell'iniziativa: Schneider Electric, Cisita Formazione Superiore, Promostudi Campus Universitario La Spezia, Associazione Agenti Marittimi La Spezia, Associazione Spedizionieri del Porto La Spezia, Aspedo (Associazione Spedizionieri Doganali La Spezia), Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e Zurich Ag. della Spezia. Già iscritti tutti i big della cantieristica e della portualità tra i quali: Baglietto, Blue Game, Ferretti Group, Fincantieri, Intermarine, Italian Sea Group, La Spezia Container Terminal, Sanlorenzo e Tarros. La manifestazione, dopo il grande successo della prima edizione - oltre 100 aziende aderenti provenienti da oltre 20 province d'Italia per circa 300 appuntamenti in una sola giornata, si prepara a concedere il bis, sempre al Terminal Crociere della Spezia e a registrare un nuovo tutto esaurito: ad oggi, sono oltre 130 le aziende aderenti ed un numero destinato ad aumentare. Inoltre, in contemporanea agli appuntamenti che si svolgeranno il 23 novembre (dalle ore 10:00 alle ore 18:00), sono in programma, dopo i saluti istituzionali d'apertura, a partire dalle ore 10.00, due seminari tecnici di grande interesse rispettivamente a cura di Confindustria Nautica e CNA nautica e Schneider Electric.



LA SPEZIA - Promuovere la conoscenza fra imprese, rispondere all'esigenza dei grandi committenti di ampliare e qualificare la propria catena di fornitura, facilitare l'ingresso delle piccole e medie imprese in nuovi mercati. E ancora: dare spazio e centralità alla forza del networking al fine di facilitare le possibilità di incontro e aumentare le opportunità di partnership tra aziende. Il tutto a titolo gratuito. Sono questi i principali obiettivi dell'evento "B2B MARE La Spezia. Al centro dell'economia del mare", che si terrà il prossimo 23 novembre al Terminal Crociere della Spezia, promosso ed organizzato da Confindustria La Spezia, CNA La Spezia e Camera di Commercio Riviere di Liguria, realizzato in sinergia con il progetto "Miglio Blu - La Spezia per la Nautica", in collaborazione con Liguria International, Confindustria Nautica, CNA Nautica e patrocinato da Regione Liguria, Comune della Spezia e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Ad oggi, sono invece partners dell'iniziativa: Schneider Electric, Cisita Formazione Superiore, Promostudi Campus Universitario La Spezia, Associazione Agenti Marittimi La Spezia, Associazione Spedizionieri del Porto La Spezia, Aspedo (Associazione Spedizionieri Doganali La Spezia), Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e Zurich Ag. della Spezia. Già iscritti tutti i big della cantieristica e della portualità tra i quali: Baglietto, Blue Game, Ferretti Group, Fincantieri, Intermarine, Italian Sea Group, La Spezia Container Terminal, Sanlorenzo e Tarros. La manifestazione, dopo il grande successo della prima edizione - oltre 100 aziende aderenti provenienti da oltre 20 province d'Italia per circa 300 appuntamenti in una sola giornata, si prepara a concedere il bis, sempre al Terminal Crociere della Spezia e a registrare un nuovo tutto esaurito: ad oggi, sono oltre 130 le aziende aderenti ed un numero destinato ad aumentare. Inoltre, in contemporanea agli appuntamenti che si svolgeranno il 23 novembre (dalle ore 10:00 alle ore 18:00), sono in programma, dopo i saluti istituzionali d'apertura, a partire dalle ore 10.00, due seminari tecnici di grande

Sotto il segno del porto... di La Spezia

LA SPEZIA Non ho mai visto una sala così piena. Ha esordito così il presidente dell'AdSp del mar Ligure orientale Mario Sommariva aprendo il convegno Sotto il segno del porto nell'auditorium Giorgio S. Bucchioni a fianco della sede dell'Authority spezzina. Una sala piena che testimonia quella comunità portuale coesa di cui avrebbe parlato più avanti. Un titolo che il presidente ha spiegato così: Il porto in un territorio va visto come una cosa positiva, non come una sfortuna. Porto come stella buona, prospettiva, speranza e progetto per il futuro. Un porto che si apre su un mondo caotico e in continuo cambiamento, all'interno di una transizione continua che richiede capacità di saper affrontare scenari instabili, di essere insomma, ha sottolineato Sommariva resilienti. In questo contesto quello che una comunità come quella spezzina ha fatto, è stato rimboccarsi le maniche e andare avanti con nuovi progetti che si basano per l'AdSp su due aspetti: metodo e patrimonio. Con il dottor Bucchioni tante volte ci siamo confrontati sulla storia di gazzelle e pachidermi. Negli anni '90 La Spezia rappresentava il primo animale in confronto a Genova e Livorno che venivano rappresentati dall'altro.

Poi le cose sono cambiate e oggi non si può più dire che sia lo stesso. In questo vengono in aiuto i due elementi citati. Il metodo e il patrimonio Il metodo che usiamo nel nostro agire è quello della collaborazione sulla base di un interesse comune che riguarda istituzioni, pubblico e privato che guarda non solo al rispetto delle persone ma anche alla condivisione dei progetti in un principio di interesse generale. Poi c'è il patrimonio: non va lapidato quello del passato che nel caso di La Spezia (e Marina di Carrara) è fatto di una comunità portuale coesa, ha sottolineato il presidente. A volte è difficile parlare di comunità, qui è possibile, con un tessuto territoriale dinamico e maestranze capaci. Ci sono tante cose da portare avanti, come quella del Piano regolatore portuale, fermo al 2006, ma l'importante è dare il segno, come è successo con l'apertura di Calata Paita, che le cose si possono fare. Ho voluto che le persone potessero giocare a pallacanestro a Calata Paita e fruire di quegli spazi. Sembra poco è vero, ma volevo dare un segno al territorio che è possibile dare un uso urbano a parte del porto. E così è stato ha sottolineato. Un porto che guarda anche al futuro dei combustibili Come ha ricordato andando avanti nella sua relazione, il 47% dei nuovi ordini di navi nel 2023 ha riguardato combustibili alternativi, Gnl, metanolo, ammonio etc. Io mi sono battuto per il progetto truck loading perchè ha in sé il primo tratto della riqualificazione dell'impianto di Panigaglia che potrà diventare un impianto di gas per le navi, cioè una fornitura diretta da impianto e non da bettoline. Progetto di un porto che guarda quindi anche a una mitigazione ambientale con attività che anche grazie alle nuove tecnologie possano ridurre l'impatto sul territorio. La Pontremolese La Spezia non esiste senza ferrovia. E l'intervento



Messaggero Marittimo

La Spezia

in collegamento del ministro Raffaele Fitto e dell'ad di Rfi Gianpiero Strisciuglio hanno in parte deluso, in parte riaperto la speranza per il futuro della Pontremolese. C'è stato infatti l'impegno di Rfi a affrontare il progetto che andrà approfondito e aggiornato. È doveroso studiare il progetto -ha detto Strisciuglio- e noi siamo disponibili a dare gli strumenti per portarlo avanti dal punto di vista tecnico mentre dal ministro si è aperta la possibilità di parlare di Pontremolese e reti Ten-t. Apprezziamo la manifestazione d'intenti -ha commentato Giorgia Bucchioni, presidente dell'associazione agenti marittimi di La Spezia- ma da imprenditori ci sentiamo dire cose del genere da tanti anni, oggi capiamo che la strada è ancora lunga. La riforma portuale Nell'ottica di un porto che collabora per un obiettivo comune, Mario Sommariva inserisce anche il tema della riforma portuale. Partecipando a un incontro a Madrid, è stato presentato il famoso modello spagnolo a cui spesso si fa riferimento per il futuro italiano. Mi ha colpito come si sia sottolineato che le Autorità portuali spagnole debbano avere una funzione pubblica e quello che possiamo tradurre come impegno per la società, una doppia anima insomma. Un aspetto che piace a Sommariva e per il quale, seguendo questa ottica, piace dal punto di vista del metodo il dialogo costante con sindacati, associazioni e cittadini. Le AdSp italiane devono essere un pubblico dinamico, ovvero che regola, vigila e che stimola l'economia dove il privato non può farlo. Per questo motivo in una possibile riforma quello che deve essere fatto è per il presidente dare alle AdSp maggiore dinamicità per reagire anche come organizzazione, lasciando da parte alcuni lacci e laccioli dice. Cose da evitare nella riforma riguardano invece secondo Sommariva la configurazione geografica delle attuali Autorità di Sistema: i bilanci, i provvedimenti sono incardinati in un'ottica precisa e cambiare le carte in tavola potrebbe generare disastri. Almeno fino al 2026 sarebbe una cosa da evitare. Ma Sommariva critica anche la possibilità di un'autonomia differenziata: Un'autonomia regionale e non più anche statale potrebbe creare disarticolazioni avverte. Chiudendo il presidente ricorda che i porti vivono nel presente, pronti a un futuro che va costruito ora sotto il segno del porto.

I 12 mesi dei porti dell'AdSp del mar Ligure orientale

LA SPEZIA Federica Montaresi è segretario generale dell'AdSp del mar Ligure orientale da circa un anno. Abbiamo approfittato di tale ricorrenza per farci raccontare cosa sia successo in questi 12 mesi nei porti di La Spezia e Marina di Carrara, a margine del convegno Sotto il segno del porto che si è tenuto stamani a La Spezia. È stato un anno impegnativo e in certi momenti difficile, soprattutto nei primi mesi quando abbiamo sofferto una congiuntura internazionale che ha visto poi i traffici riprendersi nella seconda parte dell'anno. A subire maggiore danno tra i due porti gestiti dall'AdSp è stata La Spezia considerate le linee che la legano al Far East e all'America. Nonostante questo l'anno si chiude con importanti progetti portati avanti o fatti partire come quello legato al cold ironing. Tra le cose fatte possiamo sottolineare anche il tema dei servizi innovativi, tra cui quello di navettamento stradale che permette di operare un maggior numero di treni da Santo Stefano Magra, ovvero tra porto e retroporto. Questo servizio è stato inserito tra quelli di Interesse Economico Generale, che ha permesso all'Authority di contribuire dal punto di vista economico, in attesa di una risposta del mercato. Tale integrazione nel Sistema spezzino è evidente non solo nel territorio ma anche nella comunità, che, è stato più volte sottolineato durante la mattina di lavori, è unita per raggiungere obiettivi di interesse comune. L'integrazione c'è sempre stata ma abbiamo aggiunto un elemento alla logistica che possiamo definire 5.0 che è rappresentato appunto dalla coesione della comunità portuale. Ma i porti dell'AdSp del mar Ligure orientale non sono solo merci: quest'anno si è toccato il record di crocieristi, ricorda la Montaresi: Oltre ai numeri importanti portiamo avanti progetti legati al settore, firmeremo a breve il contratto per il nuovo molo crociere, poi passeremo al confronto con il terminalista per programmare le fasi per il nuovo terminal crociere. Ma c'è anche il tema del waterfront da portare avanti che vede l'AdSp impegnata con con regione e comune di La Spezia a cui si aggiunge la realizzazione del bacino turistico.



Il porto di La Spezia lancia la 'Logistica 5.0'

LA SPEZIA Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo. E ancora: Il rilancio del nostro porto? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto La Spezia 5.0, un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra porto, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra porto e retroporto, a cui si aggiunge oggi il fattore colibrì, ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte. In queste due dichiarazioni, rispettivamente del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, e del Segretario Generale, Federica Montaresi, è sintetizzato l'identikit del porto della Spezia che ha lanciato su larga scala un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale. Dal convegno concluso presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale sono sintetizzati i punti di forza di un porto che ha tutte le carte in regola per svolgere un ruolo logistico primario al servizio dell'economia nazionale. Ruolo peraltro ribadito dal Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, Raffaele Fitto, che, di fatto non escludendo le voci insistenti circa un inserimento della linea strategica ferroviaria Pontremolese fra La Spezia e Parma nell'accordo di programma, ha anche tenuto a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata. Ma dal convegno è emersa in particolare la forza di coesione fra pubblico e privati e all'interno della Comunità degli operatori portuali. Forza di coesione che rappresenta il vero valore aggiunto del porto della Spezia in grado non solo come confermato dall'evento di reagire alle contingenze negative, ma anche di realizzare un modello di sviluppo che come sottolineato dal Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti merita di essere perseguito anche a livello nazionale per l'integrazione fra diverse vocazioni economiche che è stato in grado di realizzare. La logistica resta importante ha detto Toti ma lo sono anche le crociere, il turismo, il diporto, la nautica, la capacità di affrontare la transizione ecologica. Il compito di tracciare le conclusioni del convegno è spettato al Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, che per la prima volta in modo netto ha evidenziato i contenuti della sfida del PNRR. Una sfida che sta trasformando il Paese e le sue infrastrutture in un enorme cantiere e che richiede quindi una strettissima collaborazione affinché questa attività di rinnovo e rafforzamento di una rete infrastrutturale che, sia in campo ferroviario sia in quello autostradale, inevitabilmente sta creando disagi e limitazioni all'operatività quotidiana sia nel campo della logistica



Messaggero Marittimo

La Spezia

sia in quello della mobilità. Uno sforzo ha rimarcato Rixi che richiede una forte collaborazione (esattamente come accade a La Spezia) fra pubbliche amministrazioni e privati, una digitalizzazione della catena logistica e quindi la realizzazione di una piattaforma che consenta di non trasformare l'investimento di oltre 200 miliardi in atto nel settore infrastrutturale in un black out operativo che solo l'eccezionale flessibilità e un know-how tecnologico, che è invidiato all'Italia anche da grandi Paesi avanzati, sta scongiurando.

Messaggero Marittimo

La Spezia

A Consorzio Asterix e Tsl il navettamento stradale tra porto e retroporto a La Spezia

LA SPEZIA La gestione del servizio di navettamento stradale di container tra il porto di La Spezia e il retroporto di Santo Stefano Magra sarà affidata a un raggruppamento temporaneo d'impresе composto da Consorzio Asterix e Consorzio Tsl Truck Service La Spezia. La decisione è stata presa dall'Autorità di sistema portuale locale, che ha assegnato all'unico offerente la gara organizzata per un periodo di 16 mesi, con la possibilità di estensione di ulteriori 12 mesi. Tale incarico è essenziale durante i lavori di potenziamento ferroviario che coinvolgeranno lo scalo, riducendo temporaneamente la funzionalità ferroviaria diretta dai terminal. L'importo stimato del quadro economico per questo servizio cruciale è di 4,5 milioni di euro. Con l'aggiudicazione, l'Autorità di sistema portuale ha confermato l'impegno di spesa per l'esercizio finanziario 2023, destinando 600mila euro e prevedendo futuri impegni pluriennali correlati ai lavori di potenziamento ferroviario della Spezia. Il servizio di navettamento sarà operativo sette giorni su sette e, secondo le disposizioni, sarà prevalentemente effettuato durante le ore notturne, soprattutto tra le 20 e le 8. Tuttavia, è richiesto che il servizio sia disponibile 24 ore su 24, per garantire una copertura completa delle esigenze del traffico portuale. L'attività di navettamento dovrà essere eseguita utilizzando mezzi stradali idonei, con un minimo di 5/6 camion al giorno a rotazione. Inoltre, il servizio includerà l'handling dei contenitori, coprendo così l'intero ciclo logistico necessario per il trasporto efficiente e tempestivo dei container tra i due importanti scali.



Il Porto della Spezia lancia la Logistica 5.0

di Matteo Angeli "Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo". "Il rilancio del nostro **porto**? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto "La Spezia 5.0", un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra **porto**, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra **porto** e retroporto", a cui si aggiunge oggi il fattore "colibri", ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte. In queste due dichiarazioni, rispettivamente del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, e del Segretario Generale, Federica Montaresi, è sintetizzato l'identikit del **porto** della Spezia che ha lanciato oggi su larga scala un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale. Dal convegno appena concluso presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale sono sintetizzati i punti di forza di un **porto** che ha tutte le carte in regola per svolgere un ruolo logistico primario al servizio dell'economia nazionale. Ruolo peraltro ribadito dal Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, Raffaele Fitto, che, di fatto non escludendo le voci insistenti circa un inserimento della linea strategica ferroviaria Pontremolese fra La Spezia e Parma nell'accordo di programma, ha anche tenuto a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata. Ma dal convegno è emersa in particolare la forza di coesione fra pubblico e privati e all'interno della Comunità degli operatori portuali. Forza di coesione che rappresenta il vero valore aggiunto del **porto** della Spezia in grado non solo - come confermato dall'evento di oggi - di reagire alle contingenze negative, ma anche di realizzare un modello di sviluppo che - come sottolineato dal Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - merita di essere perseguito anche a livello nazionale per l'integrazione fra diverse vocazioni economiche che è stato in grado di realizzare". "La logistica resta importante - ha detto Toti - ma lo sono anche le crociere, il turismo, il diporto, la nautica, la capacità di affrontare la transizione ecologica". Il compito di tracciare le conclusioni del convegno è spettato al Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, che per la prima volta in modo netto ha evidenziato i contenuti della sfida del PNRR. Una sfida che sta trasformando il Paese e le sue infrastrutture in un enorme cantiere e che richiede quindi una strettissima collaborazione affinché questa attività di rinnovo e rafforzamento di una rete infrastrutturale che, sia in campo ferroviario sia in quello



11/10/2023 19:01 MATTEO ANGELI
di Matteo Angeli "Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo". "Il rilancio del nostro porto? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto "La Spezia 5.0", un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra: porto, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata: al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra porto e retroporto", a cui si aggiunge oggi il fattore "colibri", ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte. In queste due dichiarazioni, rispettivamente del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, e del Segretario Generale, Federica Montaresi, è sintetizzato l'identikit del porto della Spezia che ha lanciato oggi su larga scala un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale. Dal convegno appena concluso presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale sono sintetizzati i punti di forza di un porto che ha tutte le carte in regola per svolgere un ruolo logistico primario al servizio dell'economia nazionale. Ruolo peraltro ribadito dal Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, Raffaele Fitto, che, di fatto non escludendo le voci insistenti circa un inserimento della linea strategica ferroviaria Pontremolese fra La Spezia e Parma nell'accordo di programma, ha anche tenuto a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata. Ma dal convegno è emersa in particolare la forza di coesione fra pubblico e privati e all'interno della Comunità degli operatori portuali.

autostradale, inevitabilmente sta creando disagi e limitazioni all'operatività quotidiana sia nel campo della logistica sia in quello della mobilità. TAGS.

Sea Reporter

La Spezia

Traffici: il porto di La Spezia lancia un progetto 5.0

Nov 10, 2023 Nella foto: Federica Montaresi e Mario Sommariva La **Spezia** - "Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo". "Il rilancio del nostro **porto**? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto "La **Spezia** 5.0", un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La **Spezia**, di coordinamento fra **porto**, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra **porto** e retroporto", a cui si aggiunge oggi il fattore "colibri", ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte. In queste due dichiarazioni, rispettivamente del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, e del Segretario Generale, Federica Montaresi, è sintetizzato l'identikit del **porto** della **Spezia** che ha lanciato oggi su larga scala un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale. Dal convegno appena concluso presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale sono sintetizzati i punti di forza di un **porto** che ha tutte le carte in regola per svolgere un ruolo logistico primario al servizio dell'economia nazionale. Ruolo peraltro ribadito dal Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, Raffaele Fitto, che, di fatto non escludendo le voci insistenti circa un inserimento della linea strategica ferroviaria Pontremolese fra La **Spezia** e Parma nell'accordo di programma, ha anche tenuto a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata. Ma dal convegno è emersa in particolare la forza di coesione fra pubblico e privati e all'interno della Comunità degli operatori portuali. Forza di coesione che rappresenta il vero valore aggiunto del **porto** della **Spezia** in grado non solo - come confermato dall'evento di oggi - di reagire alle contingenze negative, ma anche di realizzare un modello di sviluppo che - come sottolineato dal Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - merita di essere perseguito anche a livello nazionale per l'integrazione fra diverse vocazioni economiche che è stato in grado di realizzare". "La logistica resta importante - ha detto Toti - ma lo sono anche le crociere, il turismo, il diporto, la nautica, la capacità di affrontare la transizione ecologica". Il compito di tracciare le conclusioni del convegno è spettato al Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, che per la prima volta in modo netto ha evidenziato i contenuti della sfida del PNRR. Una sfida che sta trasformando il Paese e le sue infrastrutture in un enorme cantiere e che richiede quindi una strettissima collaborazione affinché questa attività di rinnovo e rafforzamento di una rete infrastrutturale che, sia in campo ferroviario



Nov 10, 2023 Nella foto: Federica Montaresi e Mario Sommariva La Spezia - "Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo", "Il rilancio del nostro porto? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto "La Spezia 5.0", un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra porto, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra porto e retroporto", a cui si aggiunge oggi il fattore "colibri", ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte. In queste due dichiarazioni, rispettivamente del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, e del Segretario Generale, Federica Montaresi, è sintetizzato l'identikit del porto della Spezia che ha lanciato oggi su larga scala un progetto di rilancio dei traffici e del suo ruolo a livello nazionale e internazionale. Dal convegno appena concluso presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale sono sintetizzati i punti di forza di un porto che ha tutte le carte in regola per svolgere un ruolo logistico primario al servizio dell'economia nazionale. Ruolo peraltro ribadito dal Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, Raffaele Fitto, che, di fatto non escludendo le voci insistenti circa un inserimento della linea strategica ferroviaria Pontremolese fra La Spezia e Parma nell'accordo di programma, ha anche tenuto a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata. Ma dal convegno è emersa in particolare la forza di coesione fra pubblico e privati e all'interno della Comunità degli operatori portuali. Forza di coesione che rappresenta il vero valore aggiunto del porto della Spezia in grado non solo - come confermato dall'evento di oggi - di reagire alle contingenze negative,

Sea Reporter

La Spezia

sia in quello autostradale, inevitabilmente sta creando disagi e limitazioni all'operatività quotidiana sia nel campo della logistica sia in quello della mobilità. Uno sforzo - ha rimarcato Rixi - che richiede una forte collaborazione (esattamente come accade a La Spezia) fra pubbliche amministrazioni e privati, una digitalizzazione della catena logistica e quindi la realizzazione di una piattaforma che consenta di non trasformare l'investimento di oltre 200 miliardi in atto nel settore infrastrutturale in un black out operativo che solo l'eccezionale flessibilità e un know-how tecnologico, che è invidiato all'Italia anche da grandi Paesi avanzati, sta scongiurando.

Ship Mag

La Spezia

La Spezia fa quadrato e rilancia, Sommariva: "Non faremo la fine del vaso di coccio, cresciamo grazie alla nostra unicità"

Questa mattina nell'Auditorium dell'AdSP del Mar Ligure Orientale il convegno "Sotto il segno del Porto", per il rilancio della comunità portuale spezzina. La Spezia - "Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo". Parola di Mario Sommariva, presidente dell'AdSP di via del Molo 1, che nella mattinata di oggi ha ospitato il convegno "Sotto il segno del Porto". Tavole rotonde e analisi generali per raccontare meglio e più approfonditamente non soltanto la realtà dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, ma anche per fare quadrato attorno all'ente, che punta a ritagliarsi uno spazio sempre più particolare sulla scena della portualità italiana. La forte coesione del mondo delle banchine è il punto forte del porto della Spezia, il tema ricorrente di tutti i relatori. Ma oltre al colore e all'unità d'intenti, è necessaria una crescita armonica con i territori. E la comunità spezzina ringrazia il ministro per gli affari europei Raffaele Fitto, che in collegamento da Roma tiene a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata, allargando anche alla possibilità di riprendere il tema del rafforzamento della Pontremolese. Linea che viene ribadita anche dal viceministro Rixi, che chiude la giornata portando il placet del MIT alle tante iniziative del porto spezzino su infrastrutture e ammodernamenti. "Come Paese, dobbiamo capire che avremo necessità di convivere con molti cantieri, sia per il trasporto ferroviario sia per quello su gomma", afferma Rixi. "Nei prossimi anni, complici fattori come i nuovi veicoli elettrici e la crescita del traffico in generale, serviranno oltre 60 miliardi di euro per stravolgere e ammodernare tutta la linea autostradale, perché ad oggi siamo gli ultimi in Europa, e scontiamo una rete che per il 56% del suo totale è stata costruita prima degli anni Settanta. Ma sono oltre 120 i miliardi di euro investiti da RFI per rivoluzionare anche la rete delle ferrovie, e per dargli nuovo slancio. Bene che siano sul tavolo tutti questi investimenti, ma è necessario essere tutti consapevoli di queste difficoltà". "Il rilancio del nostro porto? Transita attraverso quello che potrebbe essere chiamato il progetto "La Spezia 5.0", un rilancio in grande stile della formula logistica vincente che da sempre ha caratterizzato La Spezia, di coordinamento fra porto, ferrovia, retroporto, insieme a digitalizzazione avanzata al punto da essere diventata un brevetto (unico caso in Italia), semplificazione doganale, approccio innovativo ai servizi, tra cui la recente implementazione di un servizio shuttle camionistico fra porto e retroporto", a cui si aggiunge oggi il fattore "colibri", ossia ognuno, anche nel suo piccolo, sa che dovrà fare la sua parte". Così Federica Montaresi, Segretario Generale dell'AdSP del mar ligure orientale, che sintetizza in poche frasi le tante iniziative oggi in cantiere sullo sviluppo della rete ferroviaria. Raccogliendo anche le conferme di Gianpiero Strisciuglio - amministratore delegato di RFI



11/10/2023 17:40

Questa mattina nell'Auditorium dell'AdSP del Mar Ligure Orientale il convegno "Sotto il segno del Porto", per il rilancio della comunità portuale spezzina. La Spezia - "Non abbiamo nessuna intenzione di recitare la parte del vaso di coccio fra due vasi di ferro (Genova e Livorno) perché di coccio proprio non siamo". Parola di Mario Sommariva, presidente dell'AdSP di via del Molo 1, che nella mattinata di oggi ha ospitato il convegno "Sotto il segno del Porto". Tavole rotonde e analisi generali per raccontare meglio e più approfonditamente non soltanto la realtà dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, ma anche per fare quadrato attorno all'ente, che punta a ritagliarsi uno spazio sempre più particolare sulla scena della portualità italiana. La forte coesione del mondo delle banchine è il punto forte del porto della Spezia, il tema ricorrente di tutti i relatori. Ma oltre al colore e all'unità d'intenti, è necessaria una crescita armonica con i territori. E la comunità spezzina ringrazia il ministro per gli affari europei Raffaele Fitto, che in collegamento da Roma tiene a battesimo il progetto della Zona Logistica Semplificata, allargando anche alla possibilità di riprendere il tema del rafforzamento della Pontremolese. Linea che viene ribadita anche dal viceministro Rixi, che chiude la giornata portando il placet del MIT alle tante iniziative del porto spezzino su infrastrutture e ammodernamenti. "Come Paese, dobbiamo capire che avremo necessità di convivere con molti cantieri, sia per il trasporto ferroviario sia per quello su gomma", afferma Rixi. "Nei prossimi anni, complici fattori come i nuovi veicoli elettrici e la crescita del traffico in generale, serviranno oltre 60 miliardi di euro per stravolgere e ammodernare tutta la linea autostradale, perché ad oggi siamo gli ultimi in Europa, e scontiamo una rete che per il 56% del suo totale è stata costruita prima degli anni Settanta. Ma sono oltre 120 i miliardi di euro investiti da RFI per rivoluzionare anche la rete delle ferrovie, e per dargli nuovo slancio. Bene che siano sul tavolo tutti

Ship Mag

La Spezia

- e di Sabrina De Filippis - ad di Mercitalia Logistics. "Per quanto riguarda la Pontremolese", ribadisce Strisciuglio, incalzato dai relatori, "siamo sicuramente in grado di portare a compimento l'opera, da un punto di vista tecnico. I tanti investimenti nazionali sul sistema merci hanno necessità di una capillarità e di un utilizzo della ferrovia efficace". Ma a vedere un piano generale è sempre Sommariva, che sottolinea come siano oltre 28mila gli addetti del solo porto della Spezia che sono coinvolti nel processo produttivo, e che l'ente che guida non sarà - appunto - solo uno scalo tra Genova e Livorno. Deve essere altro. "Se già oggi facciamo il 34% di share ferroviario, significa che possiamo crescere molto. Il tema della governance non mi appassiona, ma delle due, l'una. O si segue una direzione che va verso una centralizzazione dei poteri statali, sul modello spagnolo, o il governo ci dica se intende davvero perseguire l'autonomia differenziata. In entrambi i casi, mi auguro che nessuno voglia stravolgere l'esistente e cambiare ancora le competenze dei porti e dei territori di manovra, altrimenti andremmo verso uno sconquasso".

Ancisi (LpRa) sul disfacimento della "Torraccia": "Necessario un recupero conservativo urgente"

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora...Voice by Alvaro Ancisi capogruppo di Lista per Ravenna ha presentato un'interrogazione question time al sindaco di Ravenna per salvare il monumento della "Torraccia", l'antica torre di avvistamento costiera realizzata nel 1667 all'imbocco dell'allora **Porto** Candiano, alle spalle di Lido di Dante Raccomandato da "La Torraccia fu sede di una guarnigione posta a controllo della costa per impedire sbarchi indesiderati e segnalare al sistema difensivo imbarcazioni sospette o nemiche. Per via dell'attività di controllo che si effettuava sulla salute degli equipaggi che giungevano in **porto**, era detta anche Torre della Sanità " racconta Ancisi, che spiega: "La sua struttura è a base quadrata, munita di tre cannoniere al piano terra. Danneggiata da tempo alla sommità, una volta probabilmente dotata di terrazza e merlature, essa conserva ancora all'interno una stretta scala che conduce al piano superiore. Raggiungibile solo percorrendo una carraia privata posta sulla via Marabina, strada che collega Ponte Nuovo a Lido di Dante, è un'importante testimonianza della variazione della linea di costa della città di Ravenna e di quando essa fu scalo di commercio marittimo dell'Adriatico. Il FAI, Fondo Ambiente Italiano, l'ha classificata tra i "Luoghi del cuore". "Da decenni, non ci si può però avvicinare perché la torre è malandata e pericolante - sottolinea il capogruppo -. Col libro "La Torraccia", edito nel 2021, Carlo Zingaretti ne ha raccontato, con sapienza e passione, la storia, "spinto dalla speranza di smuovere l'interesse per salvaguardarla, evitando che finisca in un ammasso informe di mattoni, dato che si sta sgretolando, e dal desiderio di farla conoscere a tanti ravennati, e non solo, che ne ignorano l'esistenza". "Già il 2 ottobre 2016, il Comune e la delegazione FAI di Ravenna avevano organizzato, ripetendo analoga iniziativa svoltasi il 14 aprile 2013, "La Festa alla Torraccia", con la partecipazione, tra altri, dell'associazione Classe Archeologia e Cultura, che aveva sollecitato l'avvio di un progetto/processo di valorizzazione e recupero dell'antico manufatto, nonché degli architetti Marco Turchetti, Guido Guerrieri e Caterina Panzavolta, che ne avevano redatto uno studio di restauro, e dello stesso Carlo Zingaretti, portatore di un progetto di recupero conservativo. Proposte che non hanno trovato seguito - spiega Ancisi -. Il 26 novembre 2021, un consigliere comunale di maggioranza, visto "che lo stato di degrado dei muri esterni rischia di compromettere la fisionomia della struttura e che un restauro della medesima è possibile", chiese, con una interrogazione intitolata "Salviamo la Torraccia", che il sindaco e la sua giunta dessero "vita ad un progetto di recupero e valorizzazione dello storico edificio, che ben si presta ad essere inserito nel contesto di percorsi trekking, cicloturistici e ippoturistici". Ancisi riporta la risposta che venne data in quell'occasione: "Chiederemo all'azienda proprietaria di farsi carico quanto meno del mantenimento ora, per poi cercare



Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora...Voice by Alvaro Ancisi capogruppo di Lista per Ravenna ha presentato un'interrogazione question time al sindaco di Ravenna per salvare il monumento della "Torraccia", l'antica torre di avvistamento costiera realizzata nel 1667 all'imbocco dell'allora Porto Candiano, alle spalle di Lido di Dante Raccomandato da "La Torraccia fu sede di una guarnigione posta a controllo della costa per impedire sbarchi indesiderati e segnalare al sistema difensivo imbarcazioni sospette o nemiche. Per via dell'attività di controllo che si effettuava sulla salute degli equipaggi che giungevano in porto, era detta anche Torre della Sanità " racconta Ancisi, che spiega: "La sua struttura è a base quadrata, munita di tre cannoniere al piano terra. Danneggiata da tempo alla sommità, una volta probabilmente dotata di terrazza e merlature, essa conserva ancora all'interno una stretta scala che conduce al piano superiore. Raggiungibile solo percorrendo una carraia privata posta sulla via Marabina, strada che collega Ponte Nuovo a Lido di Dante, è un'importante testimonianza della variazione della linea di costa della città di Ravenna e di quando essa fu scalo di commercio marittimo dell'Adriatico. Il FAI, Fondo Ambiente Italiano, l'ha classificata tra i "Luoghi del cuore". "Da decenni, non ci si può però avvicinare perché la torre è malandata e pericolante - sottolinea il capogruppo -. Col libro "La Torraccia", edito nel 2021, Carlo Zingaretti ne ha raccontato, con sapienza e passione, la storia, "spinto dalla speranza di smuovere l'interesse per salvaguardarla, evitando che finisca in un ammasso informe di mattoni, dato che si sta sgretolando, e dal desiderio di farla conoscere a tanti ravennati e non solo che ne ignorano

soluzioni in futuro, che possano prevedere un restauro proprio del sito". Uno scambio di buone intenzioni finito nel nulla, tanto che il 13 ottobre scorso Ancisi ha interrogato Carlo Zingaretti sullo stato attuale del monumento e ne ha raccolto l'allarme per "il livello di incalzante disfacimento della struttura, incentivato peraltro dalle violenze climatiche". Secondo Zingaretti infatti "se non si interviene con un consolidamento dei muri esterni, rischiamo a breve di trovarci con un bene storico di grande valore pressoché irricognoscibile". "È giunta dunque l'ora di passare dalle dissertazioni alle azioni - incalza Ancisi -. La Repubblica italiana tutela il patrimonio storico della Nazione (art. 9 della Costituzione). La Torraccia è un monumento storico tutelato dal Codice dei Beni culturali e del paesaggio, che, per quanto attiene agli "interventi conservativi imposti" (art. 32 e seguenti), dispone, in sostanza, applicabile al caso, quanto segue: "Il Ministero (oggi denominato "della Cultura") può imporre al proprietario gli interventi necessari per assicurare la conservazione dei beni culturali, ovvero provvedervi direttamente. A tal fine, il Soprintendente redige una relazione tecnica e dichiara la necessità degli interventi da eseguire. Se non ritiene necessaria l'esecuzione diretta degli interventi, assegna al proprietario un termine per la presentazione del progetto esecutivo delle opere da effettuarsi, conformemente alla relazione tecnica. Il progetto presentato è approvato dal Soprintendente con le eventuali prescrizioni e con la fissazione del termine per l'inizio dei lavori. Per i beni immobili il progetto presentato è trasmesso dalla Soprintendenza al Comune, che può esprimere parere motivato entro trenta giorni dalla ricezione della comunicazione. Se il proprietario non adempie all'obbligo di presentazione del progetto, o non provvede a modificarlo secondo le indicazioni del Soprintendente nel termine da esso fissato, ovvero se il progetto è respinto, si procede con l'esecuzione diretta. In caso di urgenza, il Soprintendente può adottare immediatamente le misure conservative necessarie. Gli oneri per gli interventi su beni culturali, imposti o eseguiti direttamente dal Ministero sono a carico del proprietario. Tuttavia, se gli interventi sono di particolare rilevanza, il Ministero può concorrere in tutto o in parte alla relativa spesa". Il Capogruppo di Lista per Ravenna, ritiene quindi indispensabile che si proceda al più presto agli "interventi conservativi" della Torraccia, e nel Question Time propone al Sindaco quanto segue: "incaricare il responsabile delle Politiche ed attività culturali di questo Comune (o chi altri egli ritenga) di redigere un rapporto sullo stato di disfacimento della Torraccia, tramite cui attivare un'interlocuzione con la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Ravenna allo scopo che sia avviato e portato a termine con urgenza un progetto di recupero conservativo di tale bene monumentale" e chiede al Sindaco se e come egli intenda operare in altro modo al medesimo fine.

Ravenna in Comune: Fermiamo l'imbarco di armi verso Israele

"In Palestina, a Gaza, sono state assassinate dall'Esercito Israeliano più di 10mila persone di cui la metà bambini. Tre volte tanto sono i feriti. Per le Nazioni Unite tutto ciò è inaccettabile. L'attacco sferrato da Hamas il 7 ottobre, i morti, civili e militari, per lo più israeliani che ne sono derivati ed anche il rapimento di duecento persone non giustifica la vendetta scatenata sulla striscia di terra più densamente popolata al mondo. Non giustifica la sistematica e deliberata distruzione di abitazioni civili, ospedali, scuole. Lo sterminio in atto, che segue decenni di violenza israeliana, discriminazione e apartheid sui palestinesi di Gaza ed della Cisgiordania come pure sugli arabi di Israele, deve essere fermato. Ma le Nazioni Unite sono rese impotenti nella loro azione nonostante la mozione per il cessate il fuoco immediato adottata dall'Assemblea con l'approvazione di oltre due terzi dei componenti (e nonostante la vergognosa astensione dell'Italia). Bene ha fatto dunque il Collettivo dei Portuali di Genova ad indire per oggi, 10 novembre, una manifestazione ed un presidio al varco San Benigno del **Porto** di Genova: "Fermiamo la logistica di Guerra". Questo il comunicato: «La guerra comincia

qui. Mentre da quasi due anni in Ucraina si combatte una guerra fra blocchi di paesi capitalisti, mentre lo stato d'Israele massakra i palestinesi, mentre la guerra nucleare è dietro l'angolo, il **Porto** di Genova continua a caratterizzarsi come snodo della logistica di guerra: imbarchi di camion militari diretti alla Tunisia per il contrasto dei flussi migratori, passaggio di navi della ZIM, principale compagnia navale israeliana, nuovi materiali militari per l'aeronautica Saudita pronti per la prossima Bahri. Questo è quello che sta dietro ai varchi del **porto** di Genova. Basta traffici di armi in **porto**. Solidarietà internazionalista agli oppressi/e palestinesi. Il nemico è in casa nostra. Guerra alla Guerra». È seguito un appello congiunto di sindacati dei trasporti di Grecia, Italia e Turchia: «Non possiamo tollerare la trasformazione dei porti, degli aeroporti, delle navi e dei treni d'Europa in centri di traffico di morte. Non possiamo tollerare le operazioni di carico e scarico di navi, aerei, ecc. che trasportano armi nel conflitto o che forniscono servizi logistici ad esso, per contribuire ad alimentare un sistema che massakra ogni giorno migliaia di persone innocenti, soprattutto donne e bambini. In risposta ai drammatici appelli del popolo e dei lavoratori palestinesi, i sindacati che firmano questo appello e che rappresentano i lavoratori dei trasporti in Italia, Grecia e Turchia, ribadiscono la propria decisione comune di fermare e impedire qualsiasi carico e scarico di armi, materiale bellico o qualsiasi mezzo che possa continuare ad alimentare il massacro del popolo palestinese». Tra il 2013 e il 2022 le aziende italiane hanno venduto a Israele armamenti per un valore pari a quasi 120 milioni di euro. Nel solo 2022 Israele ha ricevuto armi italiane per circa 9,3 milioni di euro, compresi



i razzi e le altre apparecchiature da guerra impiegati a Gaza. L'Italia non è l'unico paese in cui i portuali stanno facendo sentire il loro dissenso. Anche all'estero, specie dove il volume delle esportazioni di armi verso Israele è ingente, si susseguono presidi e manifestazioni. Stati Uniti, Belgio, Spagna, Australia, Grecia, Regno Unito sono solo gli ultimi Paesi in cui si sono realizzati blocchi in porti e aeroporti Dal porto di Ravenna transita un consistente flusso di merci verso Israele. Le linee di traffico sono settimanali, il lunedì, il giovedì e il sabato. Le compagnie di navigazione scalano regolarmente a San Vitale. Si tratta della israeliana Zim oltre a Msc e Borchard. «In partenza ceramica, macchinari, arredamento, bevande e concimi» dichiara la SFACS, per la quale il traffico con Israele rappresenta il 70% dei volumi trattati. In passato, però, anche Ravenna ha conosciuto l'indizione di scioperi per impedire l'imbarco di armamenti diretti ad Israele durante la precedente guerra scatenata dall'Esercito Israeliano contro Hamas, teoricamente, e contro tutta la popolazione residente a Gaza, nei fatti. «La compagnia marittima Zim ha messo a disposizione la sua flotta per portare armi verso Israele» ha spiegato Josè Nivoi, referente Mare e Porti dell'Unione sindacale di base. E, riferendosi a Genova, ha aggiunto: «Sappiamo che in questi giorni transiteranno di qua». Proprio per questo è stata scelta Genova per il presidio di oggi. Ravenna in Comune invita i sindacati dei portuali, la Compagnia Portuale, le lavoratrici e i lavoratori del Porto a vigilare perché, nell'eventualità si profili un nuovo imbarco a Ravenna di materiale bellico destinato a prostrarre il massacro di Gaza, lo si impedisca come già fatto negli anni passati. Il Segretario Generale delle Nazioni Unite ha accusato Israele di aver trasformato Gaza in un cimitero di bambini. Questo sterminio è un crimine contro l'umanità e va fermato, anche a Ravenna, con azioni pacifiche di contrasto. ".

Bonciani vicepresidente

Barbara Bonciani **LIVORNO** - L'assessore comunale Barbara Bonciani è stata eletta vicepresidente di Rete, Associazione internazionale per la collaborazione tra porti e città, quale rappresentante per l'Italia. "Sono onorata di ricoprire il ruolo di vicepresidenza Rete per l'Italia - ha dichiarato Barbara Bonciani - funzione che rafforza la presenza dell'amministrazione comunale in Rete e che rappresenta il risultato raggiunto a seguito dell'impegno e dei risultati ottenuti nelle attività finalizzate a migliorare la relazione fra città e porto. Attività che è stata sempre supportata dal Comitato scientifico di Rete presieduto da Massimo Clemente Cnr Iriss, di cui l'Amministrazione comunale è parte integrante". Le elezioni si sono svolte nell'ambito della 37ª Assemblée di RETE, che si è tenuta lunedì 6 e martedì 7 novembre a Madrid, nella sede di Puertos del Estado, con la partecipazione di un cast internazionale di rappresentanti di autorità portuali, città ed esperti di sviluppo urbano.



Piani comuni porto-città

LIVORNO Il sindaco Luca Salvetti e il presidente dell'AdSP **Luciano Guerrieri**, accompagnato dal segretario generale Matteo Paroli, hanno firmato a Palazzo Rosciano un protocollo di intesa per armonizzare i propri documenti di programmazione territoriale. Un notevole impegno, visto che nel passato ci sono state più volte divergenze sui diritti e doveri dei due enti: un notevole impegno che si spingemmo in avanti sui tempi, viste le ormai vicine scadenze dei vertici sia del Comune che dell'AdSP. Ma la buona volontà comunque c'è. (A.F.)* * *Le due amministrazioni hanno dichiarato all'atto della firma i due responsabili uniscono le forze con l'obiettivo dichiarato di armonizzare ancora di più i rispettivi documenti di programmazione territoriale e condividere le scelte in due campi di azione ben precisi: le aree di interazione porto-città, la cui pianificazione è esercitata in via esclusiva del Comune di concerto con l'AdSP, e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario. L'AdSP sta attendendo l'approvazione dal Ministero delle Infrastrutture il proprio principale strumento di pianificazione, il Documento di Programmazione Strategica di Sistema, che ha già recepito il parere positivo dei comuni di Livorno, Portoferraio, Collesalveti, Rio, Piombino e Capraia Isola. Il MIT si pronuncerà a breve ha detto **Guerrieri** previa formalizzazione dell'intesa con la Regione Toscana, cui l'ente portuale ha peraltro inviato l'ultimo aggiornamento. Il Comune ha del pari adottato i propri strumenti di pianificazione, la Variante Generale al Piano Strutturale e il Piano Operativo comunale, oggi in esame da parte dell'Ufficio di Piano e in corso di approvazione. Nel DPSS si prevede una limitata espansione dell'ambito portuale, grazie al quale creare un sistema viario unico per l'accesso alle aree portuali e potenziare l'aggancio viario della FIPI-LI e della ferrovia alla Piattaforma Europa, includendo il terminale ferroviario e i fasci di binari adiacenti al porto. Le soluzioni di assetto viabilistico/infrastrutturale dovranno essere concertate con il Comune, in ragione delle ricadute sul sistema della mobilità urbana, mediante la definizione di apposite intese. Siccome l'ampliamento del perimetro dell'ambito portuale di Livorno individuato dal DPSS impone una specifica pianificazione delle nuove aree incluse nel perimetro portuale attraverso lo strumento del Piano Regolatore Portuale o sue varianti e il complementare adeguamento degli strumenti urbanistici comunali, con questa intesa il Comune di Livorno si impegna a recepire le nuove perimetrazioni del DPSS e a valutare le proposte di correttivo e integrazione avanzate dall'AdSP ai fini dell'approvazione definitiva dei propri strumenti urbanistici. Da parte sua la Port Authority provvederà a concludere l'iter di approvazione del DPSS e ad approvare le necessarie varianti al Piano Regolatore Portuale in coerenza con la strumentazione urbanistica del Comune di Livorno. Nel Documento di pianificazione della Port Authority sono inoltre individuate le aree di influenza Città-Porto, esterne



La Gazzetta Marittima

Livorno

all'ambito portuale e non espressamente contemplate dalla legge portuale, il cui riconoscimento è stato tuttavia ritenuto opportuno in ragione del ruolo strategico che tali aree possono assolvere per il complessivo sviluppo portuale/logistico del sistema. I temi di comune interesse strategico in questo macro ambito sono molteplici, risalgono in parte ad anni o decenni fa e riguardano: è stato sottolineato la riqualificazione del sistema dei Fossi; il completamento del progetto del porto turistico; la realizzazione del nuovo approdo della Bellana; la definizione di nuove aree di influenza città-porto interessate dal dispositivo delle ZLS; l'interazione della ciclopista tirrenica, prevista nelle adiacenze del perimetro dell'ambito portuale, con il progetto della nuova viabilità di cintura; il riassetto funzionale della Stazione Marittima, con la definizione o l'annullamento della gara vinta dai gruppi Onorato/MSC per la Porto 2000; il progetto di acquaticità della Fortezza Vecchia; il nuovo attraversamento del Canale Scolmatore verso Tirrenia l'atteso ponte dei sospiri e le sinergie per la previsione e il potenziamento di energie innovative a servizio anche della città (come ad esempio il cold ironing, l'idrogeno e il fotovoltaico). Dalla Bellana allo scolmatore e alle aree retroportuali che lambiscono l'interporto Vespucci: gli spazi operativi in cui AdSP e Comune possono esercitare un'attività pianificatoria condivisa sono tanti e questa intesa rappresenta, secondo **Guerrieri**, il punto più avanzato di una collaborazione già forte che si è evoluta nel corso del tempo, sino a diventare oggi uno degli elementi vincenti per favorire lo sviluppo del porto e consolidare il sistema produttivo-logistico e le possibili interazioni funzionali con la città. **Guerrieri** ha citato a titolo di esempio sull'importanza dei prossimi tempi la Darsena Europa, per la quale il 2 Novembre scorso sono scaduti i termini per la presentazione da parte degli enti interessati delle ulteriori integrazioni e osservazioni in relazione alla pubblicazione della documentazione integrativa richiesta alla Port Authority dalla Commissione di Via e inviata al Ministero dell'Ambiente già un anno fa, a dicembre del 2022. La notizia già anticipata su queste colonne nei giorni scorsi è che la struttura commissariale e la Regione Toscana si stanno adoperando per traguardare la conclusione della procedura presso la Commissione di Via Nazionale entro la prima seduta utile di dicembre. Di fronte agli abissali ritardi della burocrazia ministeriale, sarebbe già un buon risultato. E poi ci sono le partite che interessano il porto turistico sottolinea il presidente Guerrieri a cominciare dalla realizzazione della nuova banchina presso l'Andana delle Ancore e dal completamento del canale navigabile tra la Bellana e la Darsena Nuova. Tra gli altri interventi qualificanti citati dal presidente dell'AdSP quelli di realizzazione di una nuova viabilità interna al porto dedicata al traffico ruotato, che verrebbe così escluso dalla viabilità cittadina, progetto che è in fase avanzata di sviluppo. Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, l'intesa rende concreta una interazione porto-città di cui si discute da tanto tempo in ambito comunitario: Il passaggio di oggi non è soltanto formale ma anche sostanziale ha detto -, in quanto i due enti si impegnano a individuare le aree entro le quali esplicare la propria azione programmatica. Il percorso tracciato oggi ci consentirà di porre la prima pietra per la riscrittura del Piano Regolatore di Sistema Portuale.

Le Regioni e i droni di monitoraggio

BOLOGNA - Il monitoraggio sia ambientale che di sicurezza sta utilizzando sempre di più i droni, le ultime generazioni dei quali sono ormai ad altissima affidabilità. Nei giorni scorsi in diverse località dell'Emilia-Romagna si è svolta un'esercitazione congiunta con i vari nuclei droni di Ispra e delle Agenzie ambientali, per rendere più efficace il monitoraggio attraverso l'uso di tecniche di osservazione del terreno da remoto. L'impiego di Unmanned Aircraft Systems (UAS - Sistemi aeromobili a pilotaggio remoto) è una realtà già diffusa nell'ambito del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente, tuttavia si punta a una crescente omogeneizzazione delle procedure operative con l'obiettivo di definire uno standard comune Snpa, cioè dei protocolli metodologici condivisi a livello nazionale per l'uso di queste tecnologie nell'ambito dei controlli ambientali. Da sottolineare le difficoltà che ancora ci sono dai protocolli - in parte obsoleti - dell'ENAC che sembrano particolarmente ostici per il monitoraggio e l'utilizzo dei droni in ambito marittimo. Le località coinvolte nell'addestramento congiunto in Emilia Romagna sono state San Pietro Campofiume (Bologna), nei pressi del centro meteorologico gestito da Arpa Emilia-Romagna, la riva del Po in provincia di Ferrara e la duna di Volano nel Parco regionale del Delta del Po a Comacchio (Ferrara). Tra i temi utilizzati come banco di prova, ci sono il monitoraggio della qualità dell'aria, la caratterizzazione morfologica in punti di campionamento della qualità delle acque superficiali e il monitoraggio degli ambienti dunali, in territori interessati dall'alluvione dello scorso maggio. Il percorso di confronto e condivisione, svolto dal gruppo di lavoro "Potenziamento delle infrastrutture portanti del Sistema, monitoraggio ambientale attraverso gli strumenti dell'osservazione della Terra e tecnologie innovative" (Tavolo istruttorio III-03 del Consiglio Snpa), prevede l'elaborazione di un report per censire le procedure in uso nel panorama delle agenzie ambientali e di Ispra e infine l'elaborazione di linee guida comuni Snpa. All'esercitazione hanno partecipato, sia in presenza sia da remoto, in particolare, Ispra e le Arpa di Emilia Romagna, Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Puglia, Campania, Veneto, Lazio, Abruzzo, Sicilia, Toscana, Calabria, Sardegna, Marche, con il coinvolgimento di oltre 50 operatori del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente. Anche la Scovavento di Livorno sta portando avanti, tra i lacci e laccioli delle normative, il progetto per il collegamento con il drone "Sentinel II" tra Livorno e la lontana isola di Capraia, propedeutico anche per un futuro servizio con le navi in rada e il monitoraggio dell'Arcipelago. Le date potenzialmente utili alla nuova sperimentazione sono state schedate in un arco di tempo più ampio dal 15 al 30 novembre, per motivi meteorologici. La società attende adesso la nuova risposta da parte di ENAC "Categoria SPECIFIC" dopo aver ottenuto da ENAC ACU il nuovo NOTAM W3581/23 con validità 10-30 novembre.



11/10/2023 23:04

BOLOGNA - Il monitoraggio sia ambientale che di sicurezza sta utilizzando sempre di più i droni, le ultime generazioni dei quali sono ormai ad altissima affidabilità. Nei giorni scorsi in diverse località dell'Emilia Romagna si è svolta un'esercitazione congiunta con i vari nuclei droni di Ispra e delle Agenzie ambientali, per rendere più efficace il monitoraggio attraverso l'uso di tecniche di osservazione del terreno da remoto. L'impiego di Unmanned Aircraft Systems (UAS - Sistemi aeromobili a pilotaggio remoto) è una realtà già diffusa nell'ambito del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente, tuttavia si punta a una crescente omogeneizzazione delle procedure operative con l'obiettivo di definire uno standard comune Snpa, cioè dei protocolli metodologici condivisi a livello nazionale per l'uso di queste tecnologie nell'ambito dei controlli ambientali. Da sottolineare le difficoltà che ancora ci sono dai protocolli - in parte obsoleti - dell'ENAC che sembrano particolarmente ostici per il monitoraggio e l'utilizzo dei droni in ambito marittimo. Le località coinvolte nell'addestramento congiunto in Emilia Romagna sono state San Pietro Campofiume (Bologna), nei pressi del centro meteorologico gestito da Arpa Emilia-Romagna, la riva del Po in provincia di Ferrara e la duna di Volano nel Parco regionale del Delta del Po a Comacchio (Ferrara). Tra i temi utilizzati come banco di prova, ci sono il monitoraggio della qualità dell'aria, la caratterizzazione morfologica in punti di campionamento della qualità delle acque superficiali e il monitoraggio degli ambienti dunali, in territori interessati dall'alluvione dello scorso maggio. Il percorso di confronto e condivisione, svolto dal gruppo di lavoro "Potenziamento delle infrastrutture portanti del Sistema, monitoraggio ambientale attraverso gli strumenti dell'osservazione della Terra e tecnologie innovative" (Tavolo istruttorio III-03 del Consiglio Snpa), prevede l'elaborazione di un report per censire le procedure in uso nel panorama delle agenzie ambientali e di Ispra e infine l'elaborazione di linee guida comuni Snpa. All'esercitazione hanno partecipato, sia

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Isole toscane la Regione propone uno "spezzatino"

PIOMBINO La continuità territoriale delle isole toscane e la nuova gara per gestire i traghetti del servizio sono state oggetto dell'incontro di due giorni fa a **Piombino**, nella sede dell'AdSP con alcuni dei sindaci isolani, i sindacati dei marittimi e l'assessore regionale Stefano Baccelli. Sintetizzando al massimo, va subito sottolineato che la proposta di partenza presentata dalla Regione Toscana, quella di dividere il servizio per le isole in tre (o forse più gare) ciascuna calibrata per le specificità dell'isola di destinazione, ha suscitato perplessità nei sindacati dei marittimi, ma anche qualche reazione positiva. Il sindaco di Capraia Lorenzo Renzi, l'isola più lontana e con maggiori difficoltà per la navigazione (sono 36 miglia di mare spesso duro per l'imbuto dei venti tra Capo Corso e la Gorgona) si è espresso in chiave possibilista al nostro telefono. Ero stato informato dall'assessore Baccelli della proposta e anche se non ho potuto partecipare all'incontro mi sono dichiarato interessato, nome della comunità. Un servizio calibrato apposta sulle nostre esigenze: che sono, ovviamente, del tutto diverse da quelle dell'Elba. * * * Non tutti però sembrerebbero d'accordo. In particolare i sindacati dei marittimi nella riunione a **Piombino** (doveva essere a Portoferraio ma il maltempo ha tenuto prudentemente i partecipanti in terraferma) hanno sottolineato che dividere in più compagnie il servizio oggi unificato in Toremar creerebbe problemi di contratti ed altro. Sindacati a parte, c'è il principale problema delle navi: giusto differenziare quelle per brevi tratti di mare quasi sempre a ridosso (Elba e Giglio) da quelle per il mare aperto, come Capraia e possibilmente Gorgona. Baccelli ha detto da parte sua che si è trattato per il momento di una proposta, che anche diviso in tre (o più) gare il servizio potrebbe essere vinto da un'unica compagnia (dicesi Toremar) e che comunque la Regione intende proseguire con il sistema della consultazione primaria degli utenti, sia isolani sia del territorio toscano. L'aggiudicazione del servizio avverrà dal 1 gennaio 2025, con un anno di ritardo dalla naturale scadenza. E il dibattito continua. (A.F.)



Agenparl

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Zes unica, Bergamotto: "Opportunità per l'Abruzzo". Miccio illustra i risultati di due anni di lavoro.

(AGENPARL) - ven 10 novembre 2023 ZES UNICA, BERGAMOTTO: "OPPORTUNITÀ PER L'ABRUZZO". MICCIO ILLUSTRATE I RISULTATI DI DUE ANNI DI LAVORO. A Chieti il Convegno di Confartigianato su Zes, Comunità energetiche e Nuova Programmazione 2021/2027 Chieti, 10 novembre. "Riteniamo che la Zona economica speciale unica sia una opportunità. Un'opportunità anche per l'Abruzzo, in quanto la Zes era limitata soltanto a un numero ristretto di comuni, mentre ora è estesa a tutto il territorio della regione, consentendo di acquisire tutti i benefici derivanti da una zona economica speciale. Cambia la governance: è una governance centralizzata perché è gestita dalla presidenza del Consiglio dei ministri, ma questo non significa che non sia una cosa positiva nell'ottica dell'unitarietà e del rilancio del Mezzogiorno". Lo afferma il sottosegretario di Stato al ministero delle Imprese e del Made in Italy, Fausta Bergamotto, nel corso del convegno dal titolo "ZES, Comunità Energetiche e Nuova Programmazione 2021/2027: per una politica regionale di sviluppo". L'iniziativa, che si è svolta a Chieti, nella sede di Academy ForMe, è stata promossa da Confartigianato Imprese Chieti L'Aquila, in collaborazione con l'Università degli studi "G. d'Annunzio" e con Europe Direct Chieti, con il patrocinio dell'Ordine dei dottori commercialisti ed esperti contabili di Chieti e della Fondazione Commercialisti Chieti e in partnership con Banca Popolare di Puglia e Basilicata. Dopo i saluti di Daniele Braccia, presidente della categoria Sostenibilità e Transizione Ecologica di Confartigianato Imprese Chieti L'Aquila, di Gianluca Cavion, presidente del consorzio C.A.E.M. - Confartigianato, e di Francesco Cancelli, presidente Ordine Dcec di Chieti, i lavori sono entrati nel vivo, con gli interventi di Mauro Miccio, commissario di Governo della Zes Abruzzo, di Loris Rui, direttore del consorzio C.A.E.M., di Luca Bozza, presidente della commissione Finanza agevolata del Consiglio nazionale Dcec, e di Carmine Cipollone, responsabile del servizio Autorità di Gestione Unica FESR-FSE della Regione Abruzzo. Le conclusioni sono state affidate al sottosegretario Bergamotto. I lavori sono stati moderati da Daniele Giangiulli, direttore generale di Confartigianato Imprese Chieti L'Aquila. Bergamotto ha parlato anche di comunità energetiche, definendole "un tassello della transizione energetica. L'obiettivo principale - sottolinea - è arrivare a un'autonomia strategica. La guerra in Ucraina ci ha insegnato molto su questo e ci ha fatto capire che dipendere da uno o due fornitori, in questo caso Paesi terzi, è molto rischioso, pertanto si percorre una strada che è quella dell'autonomia. Le comunità energetiche e tutte le forme di efficientamento e di autoconsumo sono necessarie. La Zes può favorire questo percorso e lo può fare anche e soprattutto per una questione di disciplina amministrativa semplificata". Nel corso del suo intervento, Miccio ha sottolineato come in Abruzzo,



(AGENPARL) - ven 10 novembre 2023 ZES UNICA, BERGAMOTTO: "OPPORTUNITÀ PER L'ABRUZZO". MICCIO ILLUSTRATE I RISULTATI DI DUE ANNI DI LAVORO. A Chieti il Convegno di Confartigianato su Zes, Comunità energetiche e Nuova Programmazione 2021/2027 Chieti, 10 novembre. "Riteniamo che la Zona economica speciale unica sia una opportunità. Un'opportunità anche per l'Abruzzo, in quanto la Zes era limitata soltanto a un numero ristretto di comuni, mentre ora è estesa a tutto il territorio della regione, consentendo di acquisire tutti i benefici derivanti da una zona economica speciale. Cambia la governance: è una governance centralizzata perché è gestita dalla presidenza del Consiglio dei ministri, ma questo non significa che non sia una cosa positiva nell'ottica dell'unitarietà e del rilancio del Mezzogiorno". Lo afferma il sottosegretario di Stato al ministero delle Imprese e del Made in Italy, Fausta Bergamotto, nel corso del convegno dal titolo "ZES, Comunità Energetiche e Nuova Programmazione 2021/2027: per una politica regionale di sviluppo". L'iniziativa, che si è svolta a Chieti, nella sede di Academy ForMe, è stata promossa da Confartigianato Imprese Chieti L'Aquila, in collaborazione con l'Università degli studi "G. d'Annunzio" e con Europe Direct Chieti, con il patrocinio dell'Ordine dei dottori commercialisti ed esperti contabili di Chieti e della Fondazione Commercialisti Chieti e in partnership con Banca Popolare di Puglia e Basilicata. Dopo i saluti di Daniele Braccia, presidente della categoria Sostenibilità e Transizione Ecologica di Confartigianato Imprese Chieti L'Aquila, di Gianluca Cavion, presidente del consorzio C.A.E.M. - Confartigianato, e di Francesco Cancelli, presidente Ordine Dcec di Chieti, i lavori sono entrati nel vivo, con gli interventi di Mauro Miccio, commissario di Governo della Zes Abruzzo, di Loris Rui, direttore del consorzio C.A.E.M., di Luca Bozza, presidente della commissione Finanza agevolata del Consiglio nazionale Dcec, e di Carmine Cipollone, responsabile del servizio Autorità di Gestione Unica FESR-FSE della Regione Abruzzo. Le conclusioni sono state affidate al sottosegretario Bergamotto. I lavori sono stati moderati da Daniele Giangiulli, direttore generale di Confartigianato Imprese Chieti L'Aquila. Bergamotto ha parlato anche di comunità energetiche, definendole "un tassello della transizione energetica. L'obiettivo principale - sottolinea - è arrivare a un'autonomia strategica. La guerra in Ucraina ci ha insegnato molto su questo e ci ha fatto capire che dipendere da uno o due fornitori, in questo caso Paesi terzi, è molto rischioso, pertanto si percorre una strada che è quella dell'autonomia. Le comunità energetiche e tutte le forme di efficientamento e di autoconsumo sono necessarie. La Zes può favorire questo percorso e lo può fare anche e soprattutto per una questione di disciplina amministrativa semplificata". Nel corso del suo intervento, Miccio ha sottolineato come in Abruzzo,

Agenparl

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

con le opere infrastrutturali - ultimo miglio stradale, ultimo miglio ferroviario, adeguamento della logistica degli hub in **porti** e interporti e, da ultimo, anche con la proposta di istituzione di una zona franca doganale - la Zes stia "certamente contribuendo a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale incrementando il trasporto su rotaia e via mare: a Fossacesia si raddoppiano i binari e la piastra logistica di Saletti. Considerando che questo snodo ferroviario serve tutto il polo dell'automotive - sottolinea il commissario - questo intervento, da solo, consente di raddoppiare i mezzi da far viaggiare sui treni invece che su gomma. Anche al porto di Ortona realizziamo un collegamento diretto con la ferrovia contribuendo a ridurre le emissioni inquinanti. Sul piano degli investimenti privati, pur in quadro legislativo che da molti era ritenuto incerto, la Zes Abruzzo ha supportato le richieste di autorizzazione unica relative agli impianti di autoproduzione con energie rinnovabili". Il commissario ha poi illustrato i numeri abruzzesi. "I dati, incontrovertibili e ufficiali dell'Agenzia delle Entrate - afferma Miccio - ci raccontano che nel 2021, a Zes non ancora attiva, è stato erogato un credito d'imposta di circa 650 mila euro per investimenti complessivi di 2 milioni e 600 mila euro; nel 2022, nelle stesse aree abruzzesi il credito d'imposta sale a 9 milioni e 129 mila euro che corrisponde a oltre 39 milioni di investimento; nei primi 9 mesi del 2023 siamo a 5 milioni 296 mila euro che corrisponde a circa 24 milioni e mezzo di investimenti. Abbiamo incontrato 300 imprese; 170 hanno presentato progetti da sviluppare all'interno dell'area Zes; una previsione di investimento, nell'arco temporale tra il 2022 ed il 2025, di circa 500 milioni di euro e circa 1600 occupati in più". "Si tratta di un'iniziativa che abbiamo promosso con entusiasmo - afferma il presidente di Confartigianato Imprese Chieti L'Aquila, Camillo Saraullo - perché ha al centro tre temi di stretta attualità e di grande rilevanza, affrontati ed analizzati con ospiti illustri. Le comunità energetiche rappresentano una nuova sfida nonché una grande opportunità per le imprese in un momento in cui il tema dell'energia è più che mai cruciale. La nuova Programmazione 21-27 rappresenta senza dubbio un'occasione per le micro e piccole imprese del territorio e il convegno è stato anche finalizzato a capire come la Regione Abruzzo si stia muovendo. Altro tema estremamente importante è quello della Zes: i lavori sono stati occasione per fare il punto sulle opportunità per il territorio e sulle prospettive future, anche alla luce delle novità riguardanti la Zona economica speciale unica per il Mezzogiorno".

Grandi navi, il sindaco di Ancona Silvetti messo alle strette: «Con l'ok del Ministero non ho scelta»

di Antonio Pio Guerra Venerdì 10 Novembre 2023, 04:25 - Ultimo agg. : 3 Minuti di Lettura ANCONA «Sindaco, non svenda il porto antico». L'appello rivolto a Daniele Silvetti arriva dall'ex aula del consiglio comunale, nel cuore di Palazzo del Popolo. Proprio lì, ieri pomeriggio, si sono riuniti i cittadini del Comitato Porto-Città di Ancona per ribadire la loro contrarietà alle grandi navi al molo Clementino. Una posizione rivendicata con tenacia dalla referente del gruppo, Patrizia Santoncini, alla presenza non solo di Silvetti ma anche di parte della giunta e di alcuni consiglieri - anche d'opposizione. La preoccupazione Preoccupati dell'impatto sulla salute dei cittadini del progetto fortemente voluto dall'**Autorità portuale**, i membri del comitato hanno chiesto al primo cittadino meno ambiguità nelle sue posizioni, ovvero di andare oltre gli atti di indirizzo politico e tranciare con le cesoie l'iter amministrativo di approvazione della variante. «Questo si può fare soltanto revocando la delibera 50 del 2019» sostiene Santoncini, ricordando la delibera della precedente amministrazione con cui si dava il nulla osta alla variante del piano regolatore del porto. Motivi di salute pubblica ma non solo. «Portare a termine questo progetto significherebbe sottrarre ai cittadini il porto antico ed i suoi beni monumentali». Dal canto suo, il sindaco Silvetti ha rivendicato la sua posizione. «Sì, sul molo Clementino ci sono pareri discordanti anche all'interno della coalizione. L'ho capito molto bene anche io» ha risposto sorridendo alla provocazione di una cittadina che lo incalzava sulle varie posizioni espresse nei giorni scorsi da esponenti di maggioranza. Poi ha rassicurato: «Non ci può essere sviluppo economico se non c'è salute», ribadendo come si riservi di mutare le proprie convinzioni in attesa dei nuovi dati che l'**Autorità portuale** dovrà consegnare al Ministero dell'Ambiente dopo la prima bocciatura del progetto per insufficienza di informazioni sull'impatto ambientale del banchinamento. «Il mio non è un preconcetto ideologico. Se l'**Autorità** riuscirà a produrre ciò che il Ministero richiede, a quel punto non avrò altri strumenti o possibilità per oppormi» sottolinea. Quindi un no con riserva al progetto, in attesa che la scienza dia la propria risposta definitiva. Ma sia chiaro: «Msc non ha mai detto che lascerà Ancona senza il molo Clementino e noi siamo assolutamente favorevoli allo sviluppo crocieristico» specifica Silvetti. I dubbi Più dubbioso il professor Floriano Bonifazi, il padre del Piano Inquinamento Atmosferico di Ancona, chiamato dal comitato come esperto. «Se il Ministero darà parere favorevole dopo le integrazioni dell'**Autorità portuale**? Si sono espressi negativamente prima, se ora riceveranno gli studi epidemiologici richiesti, che sono negativi, pensate davvero che potranno cambiare idea?» si chiede. «Nella zona del porto è già stato evidenziato un incremento della mortalità da diossido di azoto» spiega Bonifazi. Lo ha dimostrato uno studio di cinque anni fa. «È possibile



11/10/2023 04:26

di Antonio Pio Guerra Venerdì 10 Novembre 2023, 04:25 - Ultimo agg. : 3 Minuti di Lettura ANCONA «Sindaco, non svenda il porto antico». L'appello rivolto a Daniele Silvetti arriva dall'ex aula del consiglio comunale, nel cuore di Palazzo del Popolo. Proprio lì, ieri pomeriggio, si sono riuniti i cittadini del Comitato Porto-Città di Ancona per ribadire la loro contrarietà alle grandi navi al molo Clementino. Una posizione rivendicata con tenacia dalla referente del gruppo, Patrizia Santoncini, alla presenza non solo di Silvetti ma anche di parte della giunta e di alcuni consiglieri - anche d'opposizione. La preoccupazione Preoccupati dell'impatto sulla salute dei cittadini del progetto fortemente voluto dall'Autorità portuale, i membri del comitato hanno chiesto al primo cittadino meno ambiguità nelle sue posizioni, ovvero di andare oltre gli atti di indirizzo politico e tranciare con le cesoie l'iter amministrativo di approvazione della variante. «Questo si può fare soltanto revocando la delibera 50 del 2019» sostiene Santoncini, ricordando la delibera della precedente amministrazione con cui si dava il nulla osta alla variante del piano regolatore del porto. Motivi di salute pubblica ma non solo. «Portare a termine questo progetto significherebbe sottrarre ai cittadini il porto antico ed i suoi beni monumentali». Dal canto suo, il sindaco Silvetti ha rivendicato la sua posizione. «Sì, sul molo Clementino ci sono pareri discordanti anche all'interno della coalizione. L'ho capito molto bene anche io» ha risposto sorridendo alla provocazione di una cittadina che lo incalzava sulle varie posizioni espresse nei giorni scorsi da esponenti di maggioranza. Poi ha rassicurato: «Non ci può essere sviluppo economico se non c'è salute», ribadendo come si riservi di mutare le proprie convinzioni in attesa dei nuovi dati che l'Autorità portuale dovrà consegnare al Ministero dell'Ambiente dopo la prima bocciatura del progetto per insufficienza di informazioni sull'impatto ambientale del banchinamento. «Il mio non è un

che i dati siano pure raddoppiati» insiste. Quindi appoggia il sindaco nella sua posizione: «gli scenari emissivi di una supernave al molo Clementino, con direzione del vento che possa portare i fumi verso la città, significano l'esposizione acuta ad un gas tossico come il diossido di azoto». Quindi il progetto del molo Clementino è fattibile? «In questo momento? No» chiosa Bonifazi. Ed il Comitato si prepara perciò alla guerra. «Faremo battaglia fino allo sfinimento» dicono. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dopo 40 anni finalmente ci siamo: aggiudicato l'appalto per l'Ultimo miglio

ANCONA - L'opera più attesa dalla città è arrivata (finalmente) al punto di svolta. Dopo oltre 40 anni di lungaggini, stop&go, cambi di direzione e progetti cassati, l'Ultimo miglio ha imboccato la strada giusta. L'Anas ha aggiudicato la gara - partita lo scorso 28 giugno - per i lavori di realizzazione della bretella da 3,3 chilometri che collegherà il **porto** alla Statale 16 (svincolo di Torrette). Nero su bianco il documento porta la data - storica - del 7 novembre e a risultare vincitore è un Raggruppamento temporaneo di imprese guidato dalla Donati Spa, società romana di progettazioni, costruzioni e partecipazioni che attua progetti in Italia e all'estero (in proprio, in appalto ed in concessione) nel campo stradale, autostradale e ferroviario. A fronte di una base d'appalto di 120.684.971 euro, l'Rti è riuscito a spuntarla con un ribasso del 10,5%, per un importo complessivo da contrattualizzare pari a 108.673.199 euro. Il cronoprogramma Si tratta di un appalto integrato-misto che prevede «la progettazione esecutiva, la realizzazione dei lavori sulla base del progetto definitivo, nonché i servizi di monitoraggio ambientale ante ed in corso d'opera e di monitoraggio strutturale», si legge nella determina dell'Anas. Il tracciato, con una sezione a due corsie, si innesterà sulla Statale nei pressi dello svincolo di Torrette e sulla Flaminia con una nuova rotatoria all'altezza dell'ex autosalone Bartoletti. Dal bypass della Palombella alla rotatoria, i mezzi in uscita dal **porto** percorreranno l'attuale Flaminia per circa 800 metri. Poi il tracciato si internerà dalla rotatoria con un viadotto di 285 metri e due gallerie di 650 metri e 470 metri. I tempi previsti: 180 giorni per il monitoraggio ambientale, 120 giorni per la progettazione esecutiva e 1080 giorni (poco meno di tre anni) per l'esecuzione dei lavori. Dunque, fatte tutte le dovute verifiche e attesi i tempi per gli eventuali ricorsi, il cantiere dovrebbe muovere i primi passi nella primavera del 2024 per concludersi entro il 2027. Si tratta di una maxi opera di rilevanza strategica nazionale, tanto che nell'agosto 2021 è stata affidata dal Governo al commissario straordinario Paolo Testaguzza, responsabile Anas Marche. Il quadro generale S'inserisce all'interno dell'imponente progetto dell'uscita Nord dal **porto** che comprende anche il raddoppio della variante alla Ss16 (con i lavori in corso) e la realizzazione del Lungomare Nord, con percorso pedonale e pista ciclabile e una rettifica del tracciato ferroviario, per la quale da oltre 4 anni si attende la Valutazione di impatto ambientale. Del progetto di uscita dal **porto** - prima Sud, poi Ovest, ora Nord - si parla da 40 anni, ma il capoluogo deve ancora fare i conti con l'impatto dei tir che entrano ed escono dal golfo sulla viabilità cittadina. La bretella ribattezzata Ultimo miglio serve proprio a dirottare i mezzi pesanti su una strada dedicata. Avrà le caratteristiche di strada extraurbana C1 che elimina tutti gli incroci e le interferenze, permettendo i flussi di traffico all'interno di



11/11/2023 02:11

ANCONA - L'opera più attesa dalla città è arrivata (finalmente) al punto di svolta. Dopo oltre 40 anni di lungaggini, stop&go, cambi di direzione e progetti cassati, l'Ultimo miglio ha imboccato la strada giusta. L'Anas ha aggiudicato la gara - partita lo scorso 28 giugno - per i lavori di realizzazione della bretella da 3,3 chilometri che collegherà il porto alla Statale 16 (svincolo di Torrette). Nero su bianco il documento porta la data - storica - del 7 novembre e a risultare vincitore è un Raggruppamento temporaneo di imprese guidato dalla Donati Spa, società romana di progettazioni, costruzioni e partecipazioni che attua progetti in Italia e all'estero (in proprio, in appalto ed in concessione) nel campo stradale, autostradale e ferroviario. A fronte di una base d'appalto di 120.684.971 euro, l'Rti è riuscito a spuntarla con un ribasso del 10,5%, per un importo complessivo da contrattualizzare pari a 108.673.199 euro. Il cronoprogramma Si tratta di un appalto integrato-misto che prevede «la progettazione esecutiva, la realizzazione dei lavori sulla base del progetto definitivo, nonché i servizi di monitoraggio ambientale ante ed in corso d'opera e di monitoraggio strutturale», si legge nella determina dell'Anas. Il tracciato, con una sezione a due corsie, si innesterà sulla Statale nei pressi dello svincolo di Torrette e sulla Flaminia con una nuova rotatoria all'altezza dell'ex autosalone Bartoletti. Dal bypass della Palombella alla rotatoria, i mezzi in uscita dal porto percorreranno l'attuale Flaminia per circa 800 metri. Poi il tracciato si internerà dalla rotatoria con un viadotto di 285 metri e due gallerie di 650 metri e 470 metri. I tempi previsti: 180 giorni per il monitoraggio ambientale, 120 giorni per la progettazione esecutiva e 1080 giorni (poco meno di tre anni) per l'esecuzione dei lavori. Dunque, fatte tutte le dovute verifiche e attesi i tempi per gli eventuali ricorsi, il cantiere dovrebbe muovere i primi passi nella primavera del 2024 per concludersi entro il 2027. Si tratta di una maxi opera di rilevanza strategica

un centro urbano. Sarà larga 10,5 metri, con una banchina di 1,5 metri per parte che punta a rendere sicuro e veloce l'ingresso nel capoluogo. La vecchia strada sarà al servizio dell'ospedale di Torrette, il traffico si dividerà così in maniera omogenea a seconda della destinazione e non si creerà più quella fila interminabile di camion che siamo abituati a vedere. Se tutto va secondo i piani e non ci sono intoppi, dunque, nel 2027 Ancona avrà il suo Ultimo miglio. Finalmente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, Musolino: "3 mln croceristi a Civitavecchia è storia vincente"

Così Pino Musolino, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta alla conferenza di presentazione dello Autorità portuale di Civitavecchia. "Aver incrementato di 400.000 unità dopo il Covid" il numero dei croceristi "non era così scontato. In due anni e mezzo rimbalzare le negatività del Covid e portare la soglia ai 3 milioni è una storia vincente e di resilienza di Civitavecchia, delle imprese e dei cittadini. A fine anno supereremo il 2023 con un risultato storico per la regione Lazio e per il Paese. Con questo aiutiamo anche le filiere industriali complesse come quella di Fincantieri". Lo ha sottolineato Pino Musolino, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta alla conferenza di presentazione dello Autorità portuale di Civitavecchia.



(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, Rixi: "Crescita Civitavecchia fa bene anche ad agricoltura e industria"

Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, alla conferenza di presentazione della Autorità portuale di Civitavecchia "Il porto di Civitavecchia ha superato tutti i porti liguri messi insieme. Civitavecchia è una piattaforma logistica sul Mediterraneo, oltre al tema croceristico c'è tutto il tema industriale e agroalimentare. Aumentare i flussi vuol dire avere strade e ferrovie che evitano di congestionare i trasporti. Nei prossimi anni ci saranno altre sfide importanti, come il Giubileo, se saremo capaci potremo trarre altri vantaggi sia per l'attività portuale che per le realtà circostanti. I risultati che danno i porti italiani ce li invidiano nel resto del mondo". Lo afferma Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, alla conferenza di presentazione della Autorità portuale di Civitavecchia, sottolineando che "se cresce il settore marittimo cresce anche quello agricolo e industriale".



(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, Portelli: "Target Civitavecchia a 3,5 mln passeggeri entro il 2025"

Le parole del direttore Generale del Terminal di Civitavecchia, durante una conferenza sul record di 3 milioni di croceristi presso l'Autorità portuale di Civitavecchia "L'obiettivo è di 3,5 milioni di passeggeri entro il 2025. Dal 2007 al 2023 gli armatori hanno portato 38 milioni di passeggeri al Porto di Civitavecchia, questo significa che Civitavecchia è diventato un Hub croceristico a livello mondiale. Per la prima volta la media è di 4.000 passeggeri, quando abbiamo iniziato la media era di 2.000. Abbiamo quasi 16 milioni di passeggeri in più rispetto a quando abbiamo fatto il business plan iniziale. Tra l'altro basti pensare che una nave da 360 metri dà lavoro a circa 300 persone. Poi c'è l'aspetto territoriale, sono nati B&B e parcheggi. Civitavecchia ha trovato la sua vocazione, quella di essere i primi della classe a livello mondiale". Lo ha detto John Portelli, Direttore Generale del Terminal di Civitavecchia, durante una conferenza sul record di 3 milioni di croceristi presso l'Autorità portuale di Civitavecchia.



Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, Musolino: "3 mln croceristi a Civitavecchia è storia vincente"

Roma, 10 nov.- (Adnkronos) - "Aver incrementato di 400.000 unità dopo il Covid" il numero dei croceristi "non era così scontato. In due anni e mezzo rimbalzare le negatività del Covid e portare la soglia ai 3 milioni è una storia vincente e di resilienza di Civitavecchia, delle imprese e dei cittadini. A fine anno supereremo il 2023 con un risultato storico per la regione Lazio e per il Paese. Con questo aiutiamo anche le filiere industriali complesse come quella di Fincantieri". Lo ha sottolineato Pino Musolino, Autorità di **Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** Porti di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta alla conferenza di presentazione dello Autorità **portuale** di Civitavecchia.



Affari Italiani

Porti, Musolino: "3 mln croceristi a Civitavecchia è storia vincente"

11/10/2023 16:24

Roma, 10 nov.- (Adnkronos) - "Aver incrementato di 400.000 unità dopo il Covid" il numero dei croceristi "non era così scontato. In due anni e mezzo rimbalzare le negatività del Covid e portare la soglia ai 3 milioni è una storia vincente e di resilienza di Civitavecchia, delle imprese e dei cittadini. A fine anno supereremo il 2023 con un risultato storico per la regione Lazio e per il Paese. Con questo aiutiamo anche le filiere industriali complesse come quella di Fincantieri". Lo ha sottolineato Pino Musolino, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta alla conferenza di presentazione dello Autorità portuale di Civitavecchia.

Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, Rixi: "Crescita Civitavecchia fa bene anche ad agricoltura e industria"

Roma, 10 nov. - (Adnkronos) - "Il porto di Civitavecchia ha superato tutti i porti liguri messi insieme. Civitavecchia è una piattaforma logistica sul Mediterraneo, oltre al tema croceristico c'è tutto il tema industriale e agroalimentare. Aumentare i flussi vuol dire avere strade e ferrovie che evitano di congestionare i trasporti. Nei prossimi anni ci saranno altre sfide importanti, come il Giubileo, se saremo capaci potremo trarre altri vantaggi sia per l'attività portuale che per le realtà circostanti. I risultati che danno i porti italiani ce li invidiano nel resto del mondo". Lo afferma Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, alla conferenza di presentazione dell'Autorità portuale di Civitavecchia, sottolineando che "se cresce il settore marittimo cresce anche quello agricolo e industriale".



Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, Portelli: "Target Civitavecchia a 3,5 mln passeggeri entro il 2025"

Roma, 10 nov. - (Adnkronos) - "L'obiettivo è di 3,5 milioni di passeggeri entro il 2025. Dal 2007 al 2023 gli armatori hanno portato 38 milioni di passeggeri al Porto di Civitavecchia, questo significa che Civitavecchia è diventato un Hub croceristico a livello mondiale. Per la prima volta la media è di 4.000 passeggeri, quando abbiamo iniziato la media era di 2.000. Abbiamo quasi 16 milioni di passeggeri in più rispetto a quando abbiamo fatto il business plan iniziale. Tra l'altro basti pensare che una nave da 360 metri dà lavoro a circa 300 persone. Poi c'è l'aspetto territoriale, sono nati B&B e parcheggi. Civitavecchia ha trovato la sua vocazione, quella di essere i primi della classe a livello mondiale". Lo ha detto John Portelli, Direttore Generale del Terminal di Civitavecchia, durante una conferenza sul record di 3 milioni di croceristi presso l'Autorità portuale di Civitavecchia.



Civitavecchia, è record storico per le crociere

Al 31 ottobre sfondata quota 3 milioni di passeggeri: il 2023 potrebbe chiudersi a 3,2 mln. A festeggiare il successo insieme al presidente dell'Adsp Musolino e al manager di Rct Portelli, anche i viceministri Rixi e Bignami, il vicepresidente della Regione Angelilli, l'assessore Rinaldi, l'onorevole Rotelli ed il sindaco Tedesco CIVITAVECCHIA - «Una storia vincente di resilienza del territorio: una vittoria di tutti». Le parole del presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino sono chiare: aver raggiunto quello che, a tutti gli effetti, è un risultato storico non solo per il porto ma per l'Italia intera è motivo di soddisfazione e segno tangibile che il lavoro di squadra premia. Civitavecchia infatti può vantare oggi un primato mai raggiunto da altri scali italiani: quello di aver raggiunto, già al 31 ottobre, i 3 milioni di passeggeri crocieristi. Ma non basta, perché come confermato dal general manager di Roma Cruise Terminal John Portelli, si appresta a chiudere il 2023 con 3,2 milioni di passeggeri. E hanno voluto essere presenti all'appuntamento di oggi a Molo Vespucci i viceministri delle Infrastrutture e dei Trasporti on. Edoardo Rixi e on. Galeazzo Bignami, l'on. Mauro Rotelli, presidente della Commissione Ambiente della Camera dei Deputati, l'on. Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione Lazio, gli assessori regionali Rinaldi e Ciacciarelli (quest'ultimo da remoto). Oltre al sindaco Ernesto Tedesco. (SEGUE).



Civitavecchia, è record storico per le crociere

Al 31 ottobre sfondata quota 3 milioni di passeggeri: il 2023 potrebbe chiudersi a 3,2 mln. A festeggiare il successo insieme al presidente dell'Adsp Musolino e al manager di Rct Portelli, anche i viceministri Rixi e Bignami, il vicepresidente della Regione Angelilli, l'assessore Rinaldi, l'onorevole Rotelli ed il sindaco Tedesco

CIVITAVECCHIA «Una storia vincente di resilienza del territorio: una vittoria di tutti». Le parole del presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino sono chiare: aver raggiunto quello che, a tutti gli effetti, è un risultato storico non solo per il porto ma per l'Italia intera è motivo di soddisfazione e segno tangibile che il lavoro di squadra premia. Civitavecchia infatti può vantare oggi un primato mai raggiunto da altri scali italiani: quello di aver raggiunto, già al 31 ottobre, i 3 milioni di passeggeri crocieristi. Ma non basta, perché come confermato dal general manager di Roma Cruise Terminal John Portelli, si appresta a chiudere il 2023 con 3,2 milioni di passeggeri. E hanno voluto essere presenti all'appuntamento di oggi a Molo Vespucci i viceministri delle Infrastrutture e dei Trasporti on. Edoardo Rixi e on. Galeazzo Bignami, l'on. Mauro Rotelli, presidente della Commissione Ambiente della Camera dei Deputati, l'on. Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione Lazio, gli assessori regionali Rinaldi e Ciacciarelli (quest'ultimo da remoto). Oltre al sindaco Ernesto Tedesco che ha sottolineato il grande lavoro del territorio e l'importante collaborazione costante con l'Authority. Sempre di Civitavecchia il precedente record, fermo a 2.696.000 crocieristi. Poi la pandemia, con il Covid che sembrava aver inferto un colpo letale all'economia tutta e al turismo in particolare. Eppure proprio Civitavecchia ha continuato a lavorare, senza farsi scoraggiare, ma anzi rimanendo un punto di riferimento per le compagnie armatoriali; tanto che dal porto di Roma, grazie alle best practices esportate poi in tutto il mondo, sono ripartite proprio le crociere. E lo hanno fatto alla grande, aggiungendo altri 400mila passeggeri al record precedente. «Non era un risultato scontato ha commentato il presidente Musolino in due anni e mezzo abbiamo ribaltato la negatività e le difficoltà del Covid, raggiungendo in anticipo un risultato che avevamo previsto per il 2024». Interessante sarà vedere poi quelli che saranno i numeri, a fine anno, di Barcellona, finora primo porto del Mediterraneo. «Quello che stiamo celebrando oggi ha evidenziato il viceministro Rixi è il segno tangibile della ripresa post covid, in un periodo tra l'altro non facile, considerato lo scenario internazionale che stiamo vivendo». Risultati che confermano, a detta del viceministro, come l'Italia continui a rappresentare una importante piattaforma logistica sul Mediterraneo, sicura, efficiente ed efficace. Numeri che impongono anche una serie riflessioni, lo ha ribadito l'onorevole Rixi, su quelle che sono le infrastrutture da potenziare, sui cantieri da aprire, sui lavori da svolgere per migliorare la qualità dell'offerta. «Siamo impegnati affinché anche



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

questa area abbia i giusti finanziamenti ha aggiunto ci sono altre sfide, come il Giubileo o Expo: bisogna farsi trovare pronti». In questo senso proprio il viceministro non ha chiuso la porta alla possibilità di poter reperire i 45 milioni di euro che l'Adsp ha chiesto anche attraverso una riassegnazione delle risorse o una redistribuzione di fondi Pnrr inizialmente destinati ad opere che non potranno essere realizzate per il completamento del prolungamento dell'antemurale. Anche la Regione Lazio, in particolare con il vicepresidente Angelilli, ancora una volta a Civitavecchia, ma anche con gli assessori Ciacciarelli e Rinaldi, ha confermato il pieno e totale sostegno al territorio, partendo da quelle che sono le sue potenzialità, come appunto lo sviluppo del settore delle crociere. «Attenzione su questo quadrante ha quindi aggiunto l'onorevole Rotelli che continuiamo a tenere alta, considerati gli obiettivi importanti da realizzare». Il viceministro Bignami, sottolineando l'importanza di questi numeri ed il target raggiunto, ha voluto puntare l'accento sull'aspetto, non di poco conto, legato alla percentuale di crocieristi in turn around, che conferma una presenza maggiore sul territorio e la necessità di dover rispondere in maniera efficiente, anche dal punto di vista ricettivo. A snocciolare i numeri è stato il manager di Rct Portelli, che appunto auspica il raggiungimento dei 3,2 milioni di crocieristi a fine 2023, con 800 navi circa «andando oltre nel biennio 2024-2025, quando contiamo di arrivare fino a 3,5 milioni di passeggeri: questo è il nostro obiettivo ha sottolineato dal 2007 al 2023 a Civitavecchia sono arrivati 38 milioni di crocieristi. Oggi siamo arrivati ad una percentuale di turn around del 47%: un grande risultato se si pensa che nel 2018 eravamo al 38% e conferma Civitavecchia come hub della crocieristica a livello mondiale. Se si pensa che per ogni nave in turn around lavorano circa 120 portuali, 30 persone delle security, 200 tra tassisti, ncc e bus, 100 hostess, oltre a piloti, ormeggiatori, agenzie il conto è presto fatto. Abbiamo iniziato con navi da 2mila passeggeri, oggi ne arrivano alcune da 6mila passeggeri, lunghe 360 metri». In questi anni Civitavecchia ha contato 16 milioni di passeggeri in più rispetto al business plan del 2005: da qui la necessità di migliorare il servizio, tanto che a febbraio partiranno anche i lavori del nuovo terminal Bramante. «Grazie davvero a tutti coloro che, quotidianamente, contribuiscono alla crescita di questo porto ha quindi concluso Musolino, rivolgendosi alla Capitaneria di porto presente in sala, insieme a forze dell'ordine, dogane e tutto il cluster portuale solo con la collaborazione si riescono a raggiungere simili risultati».

Porti, Musolino: "3 mln croceristi a Civitavecchia è storia vincente"

(Adnkronos) - "Aver incrementato di 400.000 unità dopo il Covid" il numero dei croceristi "non era così scontato. In due anni e mezzo rimbalzare le negatività del Covid e portare la soglia ai 3 milioni è una storia vincente e di resilienza di Civitavecchia, delle imprese e dei cittadini. A fine anno supereremo il 2023 con un risultato storico per la regione Lazio e per il Paese. Con questo aiutiamo anche le filiere industriali complesse come quella di Fincantieri". Lo ha sottolineato **Pino Musolino, Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta alla conferenza di presentazione dello **Autorità portuale di Civitavecchia**. - ekonomiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).



Porti, Portelli: "Target Civitavecchia a 3,5 mln passeggeri entro il 2025"

(Adnkronos) - "L'obiettivo è di 3,5 milioni di passeggeri entro il 2025. Dal 2007 al 2023 gli armatori hanno portato 38 milioni di passeggeri al **Porto** di **Civitavecchia**, questo significa che **Civitavecchia** è diventato un Hub croceristico a livello mondiale. Per la prima volta la media è di 4.000 passeggeri, quando abbiamo iniziato la media era di 2.000. Abbiamo quasi 16 milioni di passeggeri in più rispetto a quando abbiamo fatto il business plan iniziale. Tra l'altro basti pensare che una nave da 360 metri dà lavoro a circa 300 persone. Poi c'è l'aspetto territoriale, sono nati B&B e parcheggi. **Civitavecchia** ha trovato la sua vocazione, quella di essere i primi della classe a livello mondiale". Lo ha detto John Portelli, Direttore Generale del Terminal di **Civitavecchia**, durante una conferenza sul record di 3 milioni di croceristi presso l'Autorità portuale di **Civitavecchia**. - economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).



Porti, Rixi: "Crescita Civitavecchia fa bene anche ad agricoltura e industria"

(Adnkronos) - "Il porto di Civitavecchia ha superato tutti i porti liguri messi insieme. Civitavecchia è una piattaforma logistica sul Mediterraneo, oltre al tema croceristico c'è tutto il tema industriale e agroalimentare. Aumentare i flussi vuol dire avere strade e ferrovie che evitano di congestionare i trasporti. Nei prossimi anni ci saranno altre sfide importanti, come il Giubileo, se saremo capaci potremo trarre altri vantaggi sia per l'attività portuale che per le realtà circostanti. I risultati che danno i porti italiani ce li invidiano nel resto del mondo". Lo afferma Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, alla conferenza di presentazione dell'Autorità portuale di Civitavecchia, sottolineando che "se cresce il settore marittimo cresce anche quello agricolo e industriale" - economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info) Contenuti consigliati.



Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

GUARDIA COSTIERA CIVITAVECCHIA - L'ESERCITAZIONE IN PORTO "SEASUBSAREX 2023"

Si è svolta la Seasubsarex 2023, un'esercitazione di soccorso, antinquinamento e antincendio, che ha visto la partecipazione di vari Comandi ed Enti che concorrono alla gestione delle emergenze come previsto dai vigenti piani operativi locali. La Direzione Marittima di Civitavecchia - 3° M.R.S.C. ha coordinato le azioni in seguito all'incidente simulato di una collisione tra una motonave, la "Cucco" della Dragaggi S.r.l., in avvicinamento al porto di Civitavecchia ed un traghetto di linea della Grandi Navi Veloci S.p.a. proveniente da Palermo, causata dal cambio repentino delle condizioni meteorologiche, con forti raffiche di vento improvvise, tipiche di una tromba marina. Il sinistro ha provocato il ferimento di alcuni membri dell'equipaggio della motonave, lo sversamento di idrocarburi in mare nonché, in una fase successiva, un incendio a bordo del traghetto e l'urto in banchina durante le operazioni di ormeggio. Immediato l'avvio delle operazioni di soccorso ai marittimi feriti e, con esse, le necessarie azioni di contrasto, contenimento ed abbattimento dell'inquinamento in mare, in aderenza al Piano Antinquinamento locale, con l'impiego del mezzo "IEVOLI SHUTTLE" della società Castalia autorizzato dal Ministero dell'Ambiente e, successivamente, l'attivazione del piano antincendio in porto per l'estinzione dell'incendio a bordo del traghetto. In tale scenario hanno avuto luogo le operazioni di evacuazione in sicurezza dei marittimi infortunati, tramite l'impiego di un elicottero dell'Aeronautica Militare di Pratica di Mare, nonché dei numerosi passeggeri della nave, accolti nel presidio sanitario allestito dall'ARES 118 e dalla Protezione Civile sulla banchina n.27 del porto. Alla buona riuscita dell'evento hanno contribuito tutti gli attori che, a vario titolo, verrebbero coinvolti in occasione di un evento reale: il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, la Prefettura di Roma, i Vigili del Fuoco, l'Aeronautica Militare, l'Ares 118, la Croce Rossa Italiana, la Misericordia, la Protezione Civile, i Carabinieri, la Guardia di Finanza, la Polizia di Stato, la Polizia di Frontiera di Civitavecchia, il Comune di Civitavecchia, la locale Autorità di Sistema portuale, la Co.Se.Po. ed i servizi tecnico nautici che operano nel porto di Civitavecchia (Rimorchiatori Laziali, Corporazione dei Piloti, Gruppo Ormeggiatori del Porto). Nel complesso, hanno preso parte all'esercitazione: 5 unità navali della Guardia Costiera, 1 unità dei Vigili del Fuoco ed 1 unità della Guardia di Finanza; 1 unità d'altura antinquinamento della Castalia; 5 mezzi dei servizi tecnico nautici e servizi portuali; 22 automezzi; oltre 100 operatori; 1 Elicottero RIMZ dell'Aeronautica Militare. "Siamo soddisfatti per la verifica della prontezza e della rapidità di intervento in occasione di un grande evento emergenziale come quello appena simulato. I repentini cambiamenti meteorologici, sempre più frequenti anche sul territorio costiero laziale, hanno un immediato impatto sulle quotidiane operazioni commerciali



11/10/2023 18:19

Si è svolta la Seasubsarex 2023, un'esercitazione di soccorso, antinquinamento e antincendio, che ha visto la partecipazione di vari Comandi ed Enti che concorrono alla gestione delle emergenze come previsto dai vigenti piani operativi locali. La Direzione Marittima di Civitavecchia - 3° M.R.S.C. ha coordinato le azioni in seguito all'incidente simulato di una collisione tra una motonave, la "Cucco" della Dragaggi S.r.l., in avvicinamento al porto di Civitavecchia ed un traghetto di linea della Grandi Navi Veloci S.p.a. proveniente da Palermo, causata dal cambio repentino delle condizioni meteorologiche, con forti raffiche di vento improvvise, tipiche di una tromba marina. Il sinistro ha provocato il ferimento di alcuni membri dell'equipaggio della motonave, lo sversamento di idrocarburi in mare nonché, in una fase successiva, un incendio a bordo del traghetto e l'urto in banchina durante le operazioni di ormeggio. Immediato l'avvio delle operazioni di soccorso ai marittimi feriti e, con esse, le necessarie azioni di contrasto, contenimento ed abbattimento dell'inquinamento in mare, in aderenza al Piano Antinquinamento locale, con l'impiego del mezzo "IEVOLI SHUTTLE" della società Castalia autorizzato dal Ministero dell'Ambiente e, successivamente, l'attivazione del piano antincendio in porto per l'estinzione dell'incendio a bordo del traghetto. In tale scenario hanno avuto luogo le operazioni di evacuazione in sicurezza dei marittimi infortunati, tramite l'impiego di un elicottero dell'Aeronautica Militare di Pratica di Mare, nonché dei numerosi passeggeri della nave, accolti nel presidio sanitario allestito dall'ARES 118 e dalla Protezione Civile sulla banchina n.27 del porto. Alla buona riuscita dell'evento hanno contribuito tutti gli attori che, a vario titolo, verrebbero coinvolti in occasione di un evento reale: il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, la Prefettura di Roma, i Vigili del Fuoco, l'Aeronautica Militare, l'Ares 118, la Croce Rossa Italiana, la Misericordia, la Protezione Civile, i Carabinieri, la Guardia di

Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e portuali, aumentando sensibilmente la possibilità che eventi come quello simulato oggi possano accadere - sottolinea il Capitano di Vascello Michele CASTALDO, Direttore Marittimo del Lazio - e noi abbiamo il dovere di farci trovare pronti garantendo il coordinamento delle migliori professionalità e risorse possibili per un adeguato ed efficace intervento. Esprimo il mio vivo compiacimento a tutti i rappresentanti di Autorità, Enti e Società che, a vario titolo, hanno contribuito alla realizzazione dell'esercitazione Seasubsarex 2023 ed hanno consentito di testare le capacità di risposta all'emergenza a tutela della vita umana in mare e dell'ambiente."

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, è record storico per le crociere

Al 31 ottobre sfondata quota 3 milioni di passeggeri: il 2023 potrebbe chiudersi a 3,2 mln. A festeggiare il successo insieme al presidente dell'Adsp Musolino e al manager di Rct Portelli, anche i viceministri Rixi e Bignami, il vicepresidente ... Condividi CIVITAVECCHIA - «Una storia vincente di resilienza del territorio: una vittoria di tutti». Le parole del presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino sono chiare: aver raggiunto quello che, a tutti gli effetti, è un risultato storico non solo per il porto ma per l'Italia intera è motivo di soddisfazione e segno tangibile che il lavoro di squadra premia. Civitavecchia infatti può vantare oggi un primato mai raggiunto da altri scali italiani: quello di aver raggiunto, già al 31 ottobre, i 3 milioni di passeggeri crocieristi. Ma non basta, perché come confermato dal general manager di Roma Cruise Terminal John Portelli, si appresta a chiudere il 2023 con 3,2 milioni di passeggeri. E hanno voluto essere presenti all'appuntamento di oggi a Molo Vespucci i viceministri delle Infrastrutture e dei Trasporti on. Edoardo Rixi e on. Galeazzo Bignami, l'on. Mauro Rotelli, presidente della Commissione Ambiente della Camera dei Deputati, l'on. Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione Lazio, gli assessori regionali Rinaldi e Ciacciarelli (quest'ultimo da remoto). Oltre al sindaco Ernesto Tedesco. (SEGUE) Condividi.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia festeggia il primato dei 3 milioni di crocieristi e pensa in grande

Roma Cruise Terminal traguarda i 3,5 milioni di passeggeri nel 2025 quando sarà operativo anche il nuovo terminal Bramante 10 Novembre 2023 Il porto di Civitavecchia nel 2023 supererà ampiamente la soglia dei 3 milioni di passeggeri movimentati dalle navi da crociera sulle proprie banchine. A celebrare questo primato è stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centro meridionale, Pino Musolino, insieme a John Portelli, general manager di Roma Cruise Terminal, la società partecipata da Costa Crociere, Msc e Royal Caribbean che gestisce i moli e gli approdi delle navi bianche. "I 2,69 milioni di passeggeri totalizzati nel 2019 erano già un primato di questo scalo. Ma i 3 milioni raggiunti ora sono un record storico rispetto a tutti i porti italiani" ha sottolineato Musolino. Portelli in dettaglio ha spiegato "l'obiettivo dei 3 milioni di crocieristi è stato raggiunto al 31 ottobre 2023; pensiamo di finire l'anno anche oltre, con 3,29 milioni; abbiamo l'obiettivo di arrivare a 3,5 milioni nel 2025. Nel 2019 - ha aggiunto - il 38% del totale dei crocieristi arrivati nello scalo era in turnaround mentre quest'anno la percentuale è salita al 47%: questo è importante perché sui passeggeri in turnaround lavorano i portuali per portare le valigie, ma si utilizzano anche più addetti alla security per i controlli; e poi ci sono ricadute su alberghi e bed & breakfast, perché molti crocieristi dormono a Civitavecchia o a Roma". Portelli ha evidenziato anche l'indotto generato sui servizi portuali: "Noi facciamo una media di 60mila tonnellate di approvvigionamenti ogni anno. E ancora ci sono i bus, gli accompagnatori, gli addetti al check-in. In totale, rispetto a una nave grande, che movimentata 8-9mila passeggeri, possono lavorare 300 persone sul territorio, se non di più". Le prospettive di penetrazione delle crociere sul mercato rimangono ancora molto ampie secondo il vertice di Roma Cruise Terminal: "E' bene ricordare che nel 2022 sono andati in crociera, complessivamente, circa 750mila italiani. Quest'anno la cifra è salita a un milione circa. Tra questi, molti di coloro che vengono a Civitavecchia raggiungono il porto in auto. E così è nata un'altra industria, quella del park & cruise, analoga al park & fly degli aeroporti". Novità sono attese a Civitavecchia anche sul fronte dei nuovi approdi per le navi da crociera visto che attualmente nel porto romano esiste il terminal Amerigo Vespucci, affiancato da tre tensostrutture, ma Portelli ha sottolineato che, una di queste, sarà sostituita dal nuovo terminal Donato Bramante: "I lavori - ha detto - inizieranno a febbraio 2024 e ad aprile 2025 è prevista l'inaugurazione del Bramante". Con questa nuova struttura che richiederà 6,3 milioni di euro "gli investimenti fatti a Civitavecchia da Roma Cruise Terminal dal 2007 a oggi ammontano a 30 milioni".



Roma Cruise Terminal traguarda i 3,5 milioni di passeggeri nel 2025 quando sarà operativo anche il nuovo terminal Bramante 10 Novembre 2023 Il porto di Civitavecchia nel 2023 supererà ampiamente la soglia dei 3 milioni di passeggeri movimentati dalle navi da crociera sulle proprie banchine. A celebrare questo primato è stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centro meridionale, Pino Musolino, insieme a John Portelli, general manager di Roma Cruise Terminal, la società partecipata da Costa Crociere, Msc e Royal Caribbean che gestisce i moli e gli approdi delle navi bianche. "I 2,69 milioni di passeggeri totalizzati nel 2019 erano già un primato di questo scalo. Ma i 3 milioni raggiunti ora sono un record storico rispetto a tutti i porti italiani" ha sottolineato Musolino. Portelli in dettaglio ha spiegato "l'obiettivo dei 3 milioni di crocieristi è stato raggiunto al 31 ottobre 2023; pensiamo di finire l'anno anche oltre, con 3,29 milioni; abbiamo l'obiettivo di arrivare a 3,5 milioni nel 2025. Nel 2019 - ha aggiunto - il 38% del totale dei crocieristi arrivati nello scalo era in turnaround mentre quest'anno la percentuale è salita al 47%: questo è importante perché sui passeggeri in turnaround lavorano i portuali per portare le valigie, ma si utilizzano anche più addetti alla security per i controlli; e poi ci sono ricadute su alberghi e bed & breakfast, perché molti crocieristi dormono a Civitavecchia o a Roma". Portelli ha evidenziato anche l'indotto generato sui servizi portuali: "Noi facciamo una media di 60mila tonnellate di approvvigionamenti ogni anno. E ancora ci sono i bus, gli accompagnatori, gli addetti al check-in. In totale, rispetto a una nave grande, che movimentata 8-9mila passeggeri, possono lavorare 300 persone sul territorio, se non di più". Le prospettive di penetrazione delle crociere sul mercato rimangono ancora molto ampie secondo il vertice di Roma Cruise Terminal: "E' bene ricordare che nel 2022 sono andati in crociera, complessivamente, circa 750mila italiani. Quest'anno

Primo Rapporto nazionale sulla rigenerazione urbana, Napoli: la nuova città riparte da est

Napoli in questi anni ha provato ad attuare una riqualificazione urbana, fatta di progetti e cantieri per ripensare spazi, edifici (dal punto di vista prettamente energetico) piazze e infine parchi e aree verdi, dando vita nello stesso tempo a nuove azioni socioculturali. I progetti della città metropolitana campana mirano a migliorare temi, spazi, monumenti importanti per la città, ovvero quelle opere strategiche che possono costituire le fondamenta per successivi interventi. Una fetta importante della rigenerazione del capoluogo passa dalla riqualificazione delle periferie più degradate e riguarda interi quartieri come Scampia e Taverna del Ferro. Ma la riqualificazione della città campana non riguarda solamente quella urbana, ma comprende al suo interno altri filoni, come il rafforzamento dei sistemi di trasporto, con l'acquisto di nuovi autobus elettrici o di nuovi treni per le linee metropolitane, la programmazione e la digitalizzazione. Uno dei progetti di maggior rilievo attualmente a **Napoli** riguarda la riqualificazione dell'area dell'ex scalo merci di **Napoli est**, con l'obiettivo di creare un hub multimodale unendo il treno a tutti gli altri mezzi di trasporto. L'area riqualificata è al centro di tutti gli altri sistemi di mobilità, innanzitutto con la stazione **Napoli** Centrale e i suoi treni Alta Velocità, Intercity e Regionali, con le linee 1 e 2 della metropolitana di **Napoli**, che consentirà un facile collegamento con l'aeroporto di Capodichino e il **porto** di **Napoli**, e infine con la viabilità stradale, trovandosi l'area da riqualificare nelle immediate vicinanze degli svincoli autostradali. Saranno inoltre realizzati parcheggi di interscambio per autobus e mezzi privati oltre al "chilometro verde", cioè percorsi ciclopedonali connessi con altre aree di **Napoli** già in corso di riqualificazione. Infine, la rigenerazione urbana avviata da FS Sistemi Urbani prevede moderni spazi cittadini dove si faranno largo funzioni pubbliche e private, tra cui spazi direzionali, ricettivi e commerciali. Sarà così possibile portare nuove opportunità per i cittadini e contribuire a ridare vita alle zone urbane, grazie anche ad azioni di connessione con le aree circostanti, il Centro Direzionale e la zona est di **Napoli**. A livello periferico i programmi e i progetti riguardano iniziative sviluppate nel campo dell'edilizia residenziale pubblica. Un'attività alla quale l'Amministrazione Comunale ha riservato in questi anni grande attenzione, in relazione all'incidenza sostanziale di questo settore sulla qualità abitativa e di vita di una porzione importante della popolazione cittadina. Un secondo obiettivo è rendere **Napoli** una città sempre più attrattiva, indirizzando il processo di modernizzazione del tessuto fisico, sociale ed economico verso l'intero territorio metropolitano. I principali interventi nell'area metropolitana I progetti in corso spaziano dalla riqualificazione e dal recupero dell'esistente, agli interventi di diradamento, alla ristrutturazione urbanistica con demolizione e ricostruzione, al



Napoli in questi anni ha provato ad attuare una riqualificazione urbana, fatta di progetti e cantieri per ripensare spazi, edifici (dal punto di vista prettamente energetico) piazze e infine parchi e aree verdi, dando vita nello stesso tempo a nuove azioni socioculturali. I progetti della città metropolitana campana mirano a migliorare temi, spazi, monumenti importanti per la città, ovvero quelle opere strategiche che possono costituire le fondamenta per successivi interventi. Una fetta importante della rigenerazione del capoluogo passa dalla riqualificazione delle periferie più degradate e riguarda interi quartieri come Scampia e Taverna del Ferro. Ma la riqualificazione della città campana non riguarda solamente quella urbana, ma comprende al suo interno altri filoni, come il rafforzamento dei sistemi di trasporto, con l'acquisto di nuovi autobus elettrici o di nuovi treni per le linee metropolitane, la programmazione e la digitalizzazione. Uno dei progetti di maggior rilievo attualmente a Napoli riguarda la riqualificazione dell'area dell'ex scalo merci di Napoli est, con l'obiettivo di creare un hub multimodale unendo il treno a tutti gli altri mezzi di trasporto. L'area riqualificata è al centro di tutti gli altri sistemi di mobilità, innanzitutto con la stazione Napoli Centrale e i suoi treni Alta Velocità, Intercity e Regionali, con le linee 1 e 2 della metropolitana di Napoli, che consentirà un facile collegamento con l'aeroporto di Capodichino e il porto di Napoli, e infine con la viabilità stradale, trovandosi l'area da riqualificare nelle immediate vicinanze degli svincoli autostradali. Saranno inoltre realizzati parcheggi di interscambio per autobus e mezzi privati oltre al "chilometro verde", cioè percorsi ciclopedonali connessi con altre aree di Napoli già in corso di riqualificazione. Infine, la rigenerazione urbana avviata da FS Sistemi Urbani prevede moderni spazi cittadini dove si faranno largo funzioni pubbliche e private, tra cui spazi direzionali, ricettivi e commerciali. Sarà così possibile portare nuove opportunità per i cittadini e

completamento di parti di città rimasti incompiuti. Nell'affrontare i temi della riabilitazione e della valorizzazione delle aree periferiche nel campo dell'edilizia e dei programmi complessi, quindi, si sono voluti perseguire, anche attraverso l'impiego di risorse private, obiettivi di riqualificazione diffusa degli spazi pubblici, di risanamento e recupero delle aree degradate, di inserimento di funzioni e attività volte a promuovere lo sviluppo locale, di servizi collettivi e attrezzature, per favorire l'estensione del welfare e dei processi di inclusione sociale. Per quello che riguarda la riforestazione urbana nella città campana si parla di riqualificare e riammodernare i grandi parchi, e una delle opere verdi più importanti riguarda il parco di Bagnoli, ex area Ilva. Infine, passando alla mobilità; **Napoli** nei prossimi anni presenterà ufficialmente il completamento dei lavori delle due nuove linee della metropolitana, ovvero la 6 e la 7 ed entro il 2030 dovrebbero partire i lavori per progettare la nuova Linea 10. In Italia Lombardia, Veneto, Emilia, Piemonte e Lazio le regioni più dinamiche In Europa il recupero delle aree urbane dismesse è già da tempo il principale mercato immobiliare. Anche in Italia la rigenerazione urbana costituirà un elemento fondamentale per lo sviluppo del Paese da qui al 2050 e andrà a interessare 920 Km² di suolo rigenerabile 350 milioni di mq di superfici immobiliari realizzabili, un fatturato industriale da 2.300 miliardi di euro in 27 anni. Anche le finanze pubbliche ne avranno un beneficio stimato tra 20 e 25 miliardi di euro di gettito aggiuntivo annuo per lo Stato. Potrebbero esserci (stima minima) centomila nuovi posti di lavoro, non solo nelle costruzioni ma anche nei servizi. È quanto è emerso oggi a Roma nel corso del convegno FUTURE CITIES durante il quale è stato presentato il Primo Rapporto nazionale sulla rigenerazione urbana a cura di Scenari Immobiliari in collaborazione con Urban UP | Unipol. "Il futuro del mercato immobiliare è nel suo passato - ha dichiarato Mario Breglia, Presidente di Scenari Immobiliari, in apertura del convegno. " La crescita con consumo di suolo è finita e bisognerà lavorare sempre di più con i tanti 'vuoti' che il passato ha lasciato. Dalle fabbriche dismesse alle aree ferroviarie e poi i complessi ad uffici anni '60 non più adatti alle nuove esigenze. Le città del futuro, come già successe nell'undicesimo secolo, devono recuperare intramoenia le funzioni necessarie. Non solo le normative ma anche l'etica impongono di non consumare, se non in casi eccezionali, il terreno verde, ma di operare e trasformare per funzioni economiche o sociali le aree urbanizzate non più utilizzate o abbandonate. Un principio fondamentale che va coniugato con i costi di intervento, come ad esempio le bonifiche, e con le prospettive del mercato che hanno logiche discontinue. È il 'campo di gioco' più importante per il nostro futuro, dove le aspettative pubbliche devono confrontarsi con le prospettive del mercato e dei finanziamenti". Nel suo intervento Massimiliano Morrone, Amministratore Delegato di UnipolSai Investimenti SGR, ha sottolineato: " La cooperazione virtuosa tra pubblico e privato è oggi imprescindibile per avviare una rigenerazione urbana sostenibile e dare nuove identità e nuovo slancio alle aree dismesse attivando scambi destinati a premiare la collettività. E' stato questo l'approccio che ci sta guidando nel ripensare le aree periferiche di proprietà del Gruppo nell'ambito del Comune di Milano dove abbiamo attivato una traslazione di volumetrie da aree

edificabili ubicate a sud della città verso altre aree edificabili a nord con grandi potenziali di sviluppo (Bruzzano e Stephenson). Questa traslazione di diritti edificatori, che ha comportato la rinuncia da parte del Gruppo di circa 120.000 mq di SL, ha liberato superfici fondiarie per circa 450.000 mq a sud della città, aree verdi che manterranno la loro vocazione agricola ". Uno sguardo al futuro: la rigenerazione urbana al 2050 Secondo il Rapporto di Scenari Immobiliari e Urban UP | Unipol, nel caso in cui le dinamiche già in atto sul mercato dovessero confermarsi nel lungo periodo, al 2050, è possibile stimare in quasi 920 chilometri quadrati la superficie territoriale nazionale potenzialmente rigenerabile (pari a circa l'1,6 per cento della superficie urbanizzata nazionale). Saranno, inoltre, più di 350 milioni i metri quadrati di superficie lorda edificabile, con una densità corrispondente a circa un terzo della dimensione degli ambiti territoriali coinvolti, calcolati sulla base della normativa vigente, con funzioni residenziali, terziarie e commerciali, logistiche, ricettive, pubbliche e servizi. Interventi che andranno a generare un fatturato industriale di 2.300 miliardi di euro nei prossimi 27 anni (di cui 700 miliardi di ricadute dirette sul comparto immobiliare - dalle aziende fornitrici, dalla filiera e dai servizi -, 850 miliardi di ricadute indirette e 750 miliardi di indotto). I vantaggi per le casse dello Stato sono quantificabili in un gettito aggiuntivo annuo compreso tra 20 e 25 miliardi di euro, originato dalla riattivazione di aree, strutture, edifici, spazi pubblici, non utilizzati o sottoutilizzati. Senza dimenticare l'impatto occupazionale che potrebbe coinvolgere 100 mila nuovi addetti per la filiera immobiliare. Dei 920 kmq di superficie potenzialmente rigenerabile la fetta maggiore, pari al 21 per cento, sarà localizzata in Lombardia , seguita dal Veneto (19 per cento), Emilia-Romagna (17 per cento), Piemonte (14) e Lazio (7). Sul fronte dell'edificabilità, saranno le stesse regioni a dividersi la maggior parte dei 350 milioni di mq di superficie lorda, con Lombardia in testa (23 per cento), seguita da Veneto (22 per cento), Emilia-Romagna (18), Piemonte (16) e Lazio (6). Sul fronte del valore immobiliare correlato a interventi di rigenerazione urbana, dei 700 miliardi di euro potenzialmente generabili da qui al 2050, il 26 per cento si concentrerà in Lombardia, il 21 per cento in Emilia-Romagna, il 20 in Veneto, il 14 in Piemonte e il 7 nel Lazio. La rigenerazione urbana tra presente e passato in Italia Il monitoraggio delle principali trasformazioni urbane e la valutazione dei loro impatti rappresenta un utile supporto allo sviluppo di processi decisionali, di attività di governo e di gestione dei territori. Gli interventi di rigenerazione continuano nel loro processo di trasformazione e di evoluzione dei centri urbani italiani, interessando nel corso del 2023 quasi 28 chilometri quadrati di territorio per una superficie lorda superiore a dieci milioni di metri quadrati e un valore aggiunto immobiliare di poco superiore ai tredici miliardi di euro Milano, Torino, Roma e Bologna sono, tra le principali aree metropolitane della Penisola, le realtà in cui la rigenerazione urbana interessa le porzioni di territorio più ampie , seguite da realtà provinciali e metropolitane eterogenee quali Verona e Treviso (polarità urbane di rango regionale dinamiche e attrattive), Brescia, Piacenza e Venezia (centri urbani di accesso a più ampi sistemi metropolitani). Con uno sguardo di lungo periodo, circa dieci anni, corrispondenti alla media di un ciclo immobiliare,

Ildenaro.it

Napoli

le azioni di rigenerazione messe in atto sul territorio italiano tra il 2014 e il 2023 , hanno prodotto la trasformazione di circa 312 kmq di territorio, con lo sviluppo e trasformazione di 117 milioni di metri quadrati e 160 miliardi di euro di valore. "Le attività di rigenerazione urbana dei prossimi lustri - ha sottolineato Francesca Zirnstein, direttore generale di Scenari Immobiliari - si polarizzeranno in due tipologie principali. Da un lato le grandi trasformazioni continueranno a riguardare i maggiori centri urbani, le città metropolitane, quello che resta dei vasti complessi dismessi, edifici e aree pubbliche di varia natura, scali e superfici ferroviarie, grandi spazi commerciali e logistici, terziario e ambiti residenziali spesso prodotti di sperimentazioni. Dall'altro, saranno essenziali per le realtà provinciali le piccole trasformazioni, puntuali e reticolari, in gran parte insistenti sul sito di attività andate in disuso e spazi pubblici sottoutilizzati. La sfida e il successo dipenderanno dalla capacità di sviluppare entrambe le tipologie, mettendo in atto condotte di governance che permetteranno l'esito positivo, tutelando, dando garanzie, minimizzando il rischio a qualsiasi scala, sia per i tempi lunghi caratteristici delle opere straordinarie, sia per tempi minori caratteristici delle opere di dimensione ordinaria, con la piena integrazione tra conoscenze di natura tecnica e competenze disciplinari afferenti a una pluralità di attori sociali, economici, territoriali e amministrativi. Il futuro non permette di individuare altra strada, gli obiettivi al 2030 e al 2050 sono stringenti, l'industria immobiliare nazionale ha bisogno di identificare una scala e un livello a cui poter competere, Regioni e Comuni devono continuamente consolidare il proprio ruolo restituendo valore sociale alla collettività". SCENARI IMMOBILIARI Istituto indipendente di studi e di ricerche analizza i mercati immobiliari, e in generale, l'economia del territorio in Italia e in Europa. Fondato nel 1990 da Mario Breglia, l'Istituto opera attraverso le sedi di Milano e Roma e può contare su un ampio numero di collaboratori attivi sul territorio nazionale ed europeo. Un personale altamente qualificato e multidisciplinare, proveniente da esperienze professionali diversificate, è in grado di fornire servizi a elevato valore aggiunto in tutta la filiera immobiliare (esclusa l'intermediazione).

Cronache Della Campania

Salerno

Salerno, dissesto molo Manfredi al Porto: verso pieno ripristino

Ascolta: "Arzano, la Dia acquisisce atti all'ufficio urbanistica del comune" Si va verso il pieno ripristino dell'operatività del Molo Manfredi del Porto di Salerno, dopo l'interdizione del 7 novembre scorso dovuta a un cedimento di una parte del prolungamento della banchina. Un dissesto che non ha interessato l'intero prolungamento del Molo Manfredi, lungo circa 170 metri, ma un tratto lungo circa 50 metri che non ha coinvolto gli elementi strutturali della trave di coronamento. L'intervento di consolidamento di una parte del prolungamento del Molo Manfredi del Porto di Salerno verrà concluso oggi pomeriggio. L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale ringrazia la Capitaneria di Porto di Salerno "per la sinergia e la collaborazione messa in campo". Il cedimento, spiega l'Adsp, è stato provocato da uno scalzamento al piede delle opere di contenimento della banchina dovuto alle turbolenze generate dalle eliche di manovra delle navi, da crociera in questo caso, che ormeggiano presso la banchina dove si trova la Stazione Marittima del Porto di Salerno. Queste turbolenze, "assolutamente naturali" assicura l'Autorità portuale, hanno determinato nel tempo un abbassamento del fondale, passato da -11 a -15 metri, portando a un indebolimento del piede di banchina che ha indotto lo svuotamento del materiale di riempimento. Dopo aver messo in sicurezza l'area, sono stati disposti i lavori di ripristino del tratto interessato. Il fronte di banchina oggetto del consolidamento è lungo circa 50 metri, esteso poi fino a 75 metri per garantire un'ulteriore stabilità e sicurezza dell'opera di ripristino. I lavori, effettuati dopo i dovuti accertamenti tecnici che hanno permesso di redigere una perizia per l'intervento, sono stati svolti tra il 7 e il 10 novembre. Il ripristino è consistito nella realizzazione di un invasamento in materiale arido, proveniente da cava, opportunamente posizionato a protezione della porzione infissa delle palancole. LEGGI ANCHE.



Porto di Salerno: ripristinata operatività Molo Manfredi dopo dissesti recenti

(FERPRESS) Salerno, 10 NOV Verso il pieno ripristino dell'operatività del Molo Manfredi del Porto di Salerno, dopo l'interdizione del 7 novembre scorso dovuta a un cedimento di una parte del prolungamento della banchina. Un dissesto che non ha interessato l'intero prolungamento del Molo Manfredi, lungo circa 170 metri, ma un tratto lungo circa 50 metri che non ha coinvolto gli elementi strutturali della trave di coronamento.



Il Nautilus

Salerno

PORTO DI SALERNO, RIPRISTINATA OPERATIVITÀ MOLO MANFREDI

Una parte del prolungamento della banchina, dove sorge la Stazione Marittima, ha subito nei giorni scorsi dei dissesti causati dall'uso dei bow thruster. Verso il pieno ripristino dell'operatività del Molo Manfredi del **Porto di Salerno**, dopo l'interdizione del 7 novembre scorso dovuta a un cedimento di una parte del prolungamento della banchina. Un dissesto che non ha interessato l'intero prolungamento del Molo Manfredi, lungo circa 170 metri, ma un tratto lungo circa 50 metri che non ha coinvolto gli elementi strutturali della trave di coronamento. L'intervento di consolidamento di una parte del prolungamento del Molo Manfredi del **Porto di Salerno** verrà concluso oggi pomeriggio, a soli tre giorni dall'interdizione. L'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale ringrazia la Capitaneria di **Porto di Salerno** per la sinergia e la collaborazione messa in campo. Il cedimento, al momento non prevedibile, è stato provocato da uno scalzamento al piede delle opere di contenimento della banchina dovuto alle turbolenze generate dalle eliche di manovra delle navi, da crociera in questo caso, che ormeggiano presso la banchina dove si trova la Stazione Marittima del **Porto di Salerno**. Queste turbolenze, assolutamente naturali, hanno determinato nel tempo un abbassamento del fondale, passato da -11,00 a -15,00 metri, portando a un indebolimento del piede di banchina che ha indotto lo svuotamento del materiale di riempimento. Celere l'intervento dell'AdSP: dopo aver subito messo in sicurezza l'area, sono stati disposti i lavori di ripristino del tratto interessato. Il fronte di banchina oggetto del consolidamento è lungo circa 50 metri, esteso poi fino a 75 metri per garantire un'ulteriore stabilità e sicurezza dell'opera di ripristino. I lavori, effettuati dopo i dovuti accertamenti tecnici che hanno permesso di redigere una perizia per l'intervento, sono stati svolti tra il 7 e il 10 novembre. Il ripristino è consistito nella realizzazione di un invasamento in materiale arido, proveniente da cava, opportunamente posizionato a protezione della porzione infissa delle palancole.



Informazioni Marittime

Salerno

Porto di Salerno, ripristinata l'operatività del Molo Manfredi

L'interdizione del 7 novembre scorso è stata causata da un cedimento di una parte del prolungamento della banchina. Si va verso il pieno ripristino dell'operatività del Molo Manfredi del **Porto** di **Salerno**, dopo l'interdizione del 7 novembre scorso dovuta a un cedimento di una parte del prolungamento della banchina. Un dissesto che non ha interessato l'intero prolungamento del Molo Manfredi, lungo circa 170 metri, ma un tratto lungo circa 50 metri che non ha coinvolto gli elementi strutturali della trave di coronamento. L'intervento di consolidamento di una parte del prolungamento del Molo Manfredi del **Porto** di **Salerno** verrà concluso oggi pomeriggio, a soli tre giorni dall'interdizione. L'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale ringrazia la Capitaneria di **Porto** di **Salerno** per la sinergia e la collaborazione messa in campo. Il cedimento, al momento non prevedibile, è stato provocato da uno scalzamento al piede delle opere di contenimento della banchina dovuto alle turbolenze generate dalle eliche di manovra delle navi, da crociera in questo caso, che ormeggiano presso la banchina dove si trova la Stazione Marittima del **Porto** di **Salerno**. Queste turbolenze, assolutamente naturali, hanno determinato nel tempo un abbassamento del fondale, passato da -11,00 a -15,00 metri, portando a un indebolimento del piede di banchina che ha indotto lo svuotamento del materiale di riempimento. Celere l'intervento dell'AdSP: dopo aver subito messo in sicurezza l'area, sono stati disposti i lavori di ripristino del tratto interessato. Il fronte di banchina oggetto del consolidamento è lungo circa 50 metri, esteso poi fino a 75 metri per garantire un'ulteriore stabilità e sicurezza dell'opera di ripristino. I lavori, effettuati dopo i dovuti accertamenti tecnici che hanno permesso di redigere una perizia per l'intervento, sono stati svolti tra il 7 e il 10 novembre. Il ripristino è consistito nella realizzazione di un invasamento in materiale arido, proveniente da cava, opportunamente posizionato a protezione della porzione infissa delle palancole. Condividi Tag porti **salerno** Articoli correlati.



Salerno Today

Salerno

Dissesto al Molo Manfredi di Salerno: "Verso la piena operatività"

Il cedimento è stato provocato da uno scalzamento al piede delle opere di contenimento della banchina dovuto alle turbolenze generate dalle eliche di manovra delle navi, da crociera in questo caso, che ormeggiano presso la banchina dove si trova la Stazione Marittima. Si va verso il pieno ripristino dell'operatività del Molo Manfredi del porto di Salerno, dopo l'interdizione del 7 novembre scorso dovuta a un cedimento di una parte del prolungamento della banchina. Un dissesto che non ha interessato l'intero prolungamento del Molo Manfredi, lungo circa 170 metri, ma un tratto lungo circa 50 metri che non ha coinvolto gli elementi strutturali della trave di coronamento. I lavori L'intervento di consolidamento di una parte del prolungamento del Molo Manfredi del Porto di Salerno verrà concluso oggi pomeriggio. L'Autorità di **sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale - in una nota ufficiale - ringrazia la Capitaneria di Porto di Salerno "per la sinergia e la collaborazione messa in campo". Il cedimento, spiega l'**Adsp**, è stato provocato da uno scalzamento al piede delle opere di contenimento della banchina dovuto alle turbolenze generate dalle eliche di manovra delle navi, da crociera in questo caso, che ormeggiano presso la banchina dove si trova la Stazione Marittima del Porto di Salerno. Queste turbolenze, "assolutamente naturali" assicura l'Autorità **portuale**, hanno determinato nel tempo un abbassamento del fondale, passato da -11 a -15 metri, portando a un indebolimento del piede di banchina che ha indotto lo svuotamento del materiale di riempimento. Dopo aver messo in sicurezza l'area, sono stati disposti i lavori di ripristino del tratto interessato. Il fronte di banchina oggetto del consolidamento è lungo circa 50 metri, esteso poi fino a 75 metri per garantire un'ulteriore stabilità e sicurezza dell'opera di ripristino. I lavori, effettuati dopo i dovuti accertamenti tecnici che hanno permesso di redigere una perizia per l'intervento, sono stati svolti tra il 7 e il 10 novembre. Il ripristino è consistito nella realizzazione di un invasamento in materiale arido, proveniente da cava, opportunamente posizionato a protezione della porzione infissa delle palancole.



11/10/2023 14:01

Il cedimento è stato provocato da uno scalzamento al piede delle opere di contenimento della banchina dovuto alle turbolenze generate dalle eliche di manovra delle navi, da crociera in questo caso, che ormeggiano presso la banchina dove si trova la Stazione Marittima. Si va verso il pieno ripristino dell'operatività del Molo Manfredi del porto di Salerno, dopo l'interdizione del 7 novembre scorso dovuta a un cedimento di una parte del prolungamento della banchina. Un dissesto che non ha interessato l'intero prolungamento del Molo Manfredi, lungo circa 170 metri, ma un tratto lungo circa 50 metri che non ha coinvolto gli elementi strutturali della trave di coronamento. I lavori L'intervento di consolidamento di una parte del prolungamento del Molo Manfredi del Porto di Salerno verrà concluso oggi pomeriggio. L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale - in una nota ufficiale - ringrazia la Capitaneria di Porto di Salerno "per la sinergia e la collaborazione messa in campo". Il cedimento, spiega l'Adsp, è stato provocato da uno scalzamento al piede delle opere di contenimento della banchina dovuto alle turbolenze generate dalle eliche di manovra delle navi, da crociera in questo caso, che ormeggiano presso la banchina dove si trova la Stazione Marittima del Porto di Salerno. Queste turbolenze, "assolutamente naturali" assicura l'Autorità portuale, hanno determinato nel tempo un abbassamento del fondale, passato da -11 a -15 metri, portando a un indebolimento del piede di banchina che ha indotto lo svuotamento del materiale di riempimento. Dopo aver messo in sicurezza l'area, sono stati disposti i lavori di ripristino del tratto interessato. Il fronte di banchina oggetto del consolidamento è lungo circa 50 metri, esteso poi fino a 75 metri per garantire un'ulteriore stabilità e sicurezza dell'opera di ripristino. I lavori, effettuati

Ripristinata l'operatività del Molo Manfredi del Porto di Salerno

Nov 10, 2023 **Salerno** - Verso il pieno ripristino dell'operatività del Molo Manfredi del **Porto** di **Salerno**, dopo l'interdizione del 7 novembre scorso dovuta a un cedimento di una parte del prolungamento della banchina. Un dissesto che non ha interessato l'intero prolungamento del Molo Manfredi, lungo circa 170 metri, ma un tratto lungo circa 50 metri che non ha coinvolto gli elementi strutturali della trave di coronamento. L'intervento di consolidamento di una parte del prolungamento del Molo Manfredi del **Porto** di **Salerno** verrà concluso oggi pomeriggio, a soli tre giorni dall'interdizione. L'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale ringrazia la Capitaneria di **Porto** di **Salerno** per la sinergia e la collaborazione messa in campo. Il cedimento, al momento non prevedibile, è stato provocato da uno scalzamento al piede delle opere di contenimento della banchina dovuto alle turbolenze generate dalle eliche di manovra delle navi, da crociera in questo caso, che ormeggiano presso la banchina dove si trova la Stazione Marittima del **Porto** di **Salerno**. Queste turbolenze, assolutamente naturali, hanno determinato nel tempo un abbassamento del fondale, passato da -11,00 a -15,00 metri, portando a un indebolimento del piede di banchina che ha indotto lo svuotamento del materiale di riempimento. Celere l'intervento dell'AdSP: dopo aver subito messo in sicurezza l'area, sono stati disposti i lavori di ripristino del tratto interessato. Il fronte di banchina oggetto del consolidamento è lungo circa 50 metri, esteso poi fino a 75 metri per garantire un'ulteriore stabilità e sicurezza dell'opera di ripristino. I lavori, effettuati dopo i dovuti accertamenti tecnici che hanno permesso di redigere una perizia per l'intervento, sono stati svolti tra il 7 e il 10 novembre. Il ripristino è consistito nella realizzazione di un invasamento in materiale arido, proveniente da cava, opportunamente posizionato a protezione della porzione infissa delle palancole.



Migranti: Emergency, 118 naufraghi soccorsi dalla Life Support in arrivo l'11 novembre nel porto di Brindisi

È previsto per domani, 11 novembre alle ore 8, l'arrivo della nave Life Support di Emergency nel porto di Brindisi alla banchina Catini, dove sbarcheranno i 118 naufraghi soccorsi nelle acque internazionali del Mediterraneo centrale in due operazioni di salvataggio, restati a bordo per due giorni di navigazione in condizioni meteo avverse. Entrambe le imbarcazioni soccorse, fragili e sovraccariche, quindi non adatte ad affrontare la traversata del Mediterraneo soprattutto nelle condizioni meteo incontrate negli scorsi giorni, erano partite da Bengasi, in Libia, ed erano in mare da 48 una e 72 l'altra prima di essere soccorse dalla Life Support. "Fin da quando siamo partiti da Augusta, martedì sera, le condizioni meteo sono peggiorate ulteriormente. Durante le operazioni di soccorso, tra la notte di mercoledì e giovedì mattina, le condizioni del mare sono peggiorate ancora di più con circa 3 metri d'onda". Sono le parole di Raffaele Servadio, comandante della Life Support, che elogia il suo staff per come ha svolto in maniera esemplare gli impegnativi soccorsi dei 118 naufraghi, tra i quali ci 4 minori non accompagnati di cui una ragazza, che provengono da Eritrea, Etiopia, Sudan, Bangladesh, Pakistan, Siria, Egitto e Palestina, tutti Paesi che presentano condizioni di crisi, tra cui guerre, disastri ambientali e climatici, e forti instabilità politiche.



CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

NO ALLA SVENDITA DEL PORTO, LA FILIERA DEL GNL ARRICCHISCE SOLO CHI CE LO VENDE

CORIGLIANO ROSSANO - In questi giorni il dibattito politico locale è quasi interamente concentrato sulla richiesta della multinazionale americana Bakery & Hughes, che vorrebbe occupare una vasta area del **Porto** di Corigliano per realizzare un insediamento di industria pesante legato alla filiera del GNL, il gas naturale liquefatto. La prima cosa che lascia perplessi è il fatto che un'intera comunità sia costretta a interrogarsi su qualcosa che gli viene calata dall'alto dall'oggi al domani, e soprattutto senza che ci sia uno straccio di documento o atto pubblico a disposizione della comunità per capire quali siano le reali intenzioni di questa grande azienda. Nessuno sa cosa si costruirebbe in concreto, che tipo di macchinari sarebbero necessari, quanto spazio occuperebbero, quanti scarti, scorie, emissioni e rifiuti ed emissioni sarebbero liberati, quanto sarebbe compatibile tale insediamento con le attività di pesca, turismo e agricoltura che ad oggi ci danno da vivere, quali ripercussioni ci sarebbero sugli altri progetti che riguardano il **porto**, alaggio e varo e banchina crocieristica in primis. Nessuno ci ha detto nulla, nessuno sa nulla, eppure la campagna propagandistica della multinazionale buona che viene qui ad arricchirci tutti con l'industria pesante è già partita a spron battuto. In assenza di informazioni ufficiali siamo costretti a fare l'esegesi di alcune blande e generiche dichiarazioni dei vertici della Bakery & Hughes, i quali parlano di "un concentrato di tecnologia all'avanguardia che incontra la crescente domanda di gas naturale liquefatto (GNL) e da una risposta concreta al cosiddetto trilemma energetico". Dunque, una delle poche certezze che abbiamo è che le produzioni che si vorrebbero realizzare al **porto**, a poche decine di metri dai bagnanti, dalle abitazioni e dai pescatori, riguardano il GNL. E il GNL - che arriva in Europa principalmente dagli Stati Uniti - è una fonte di energia drammaticamente inquinante, insostenibile e costosa, perché siamo costretti a importarlo da oltreoceano con delle petroliere, per poi lavorarlo con i rigassificatori, i quali rilasciano in mare una quantità impressionante di scarti e rifiuti, con un conto finale che arriva a costarci come Paese anche tre-quattro volte in più rispetto al gas naturale che ci forniva la Russia. Poi che i rigassificatori siano piazzati nel nostro **porto** oppure altrove in Calabria o in Italia (ci sono iter autorizzativi in corso nei porti di mezza Italia da Vado Ligure ad Agrigento) cambia poco: la filiera del GNL arricchisce solo chi ce lo vende, mentre noi come Paese ci impoveriamo, costretti a pagare sempre di più l'energia e sempre più subalterni e dipendenti dagli interessi geopolitici americani. Peraltro il boom del GNL è un fenomeno che rischia di rivelarsi temporaneo e volatile, e non dà alcuna garanzia di medio-lungo periodo. Questi sono solo alcuni dei motivi per cui, secondo me, dovremmo tutti respingere questo ennesimo tentativo di occupazione quasi "coloniale" del nostro **porto**. La nostra economia si regge su altri asset



CORIGLIANO ROSSANO - In questi giorni il dibattito politico locale è quasi interamente concentrato sulla richiesta della multinazionale americana Bakery & Hughes, che vorrebbe occupare una vasta area del Porto di Corigliano per realizzare un insediamento di industria pesante legato alla filiera del GNL, il gas naturale liquefatto. La prima cosa che lascia perplessi è il fatto che un'intera comunità sia costretta a interrogarsi su qualcosa che gli viene calata dall'alto dall'oggi al domani, e soprattutto senza che ci sia uno straccio di documento o atto pubblico a disposizione della comunità per capire quali siano le reali intenzioni di questa grande azienda. Nessuno sa cosa si costruirebbe in concreto, che tipo di macchinari sarebbero necessari, quanto spazio occuperebbero, quanti scarti, scorie, emissioni e rifiuti ed emissioni sarebbero liberati, quanto sarebbe compatibile tale insediamento con le attività di pesca, turismo e agricoltura che ad oggi ci danno da vivere, quali ripercussioni ci sarebbero sugli altri progetti che riguardano il porto, alaggio e varo e banchina crocieristica in primis. Nessuno ci ha detto nulla, nessuno sa nulla, eppure la campagna propagandistica della multinazionale buona che viene qui ad arricchirci tutti con l'industria pesante è già partita a spron battuto. In assenza di informazioni ufficiali siamo costretti a fare l'esegesi di alcune blande e generiche dichiarazioni dei vertici della Bakery & Hughes, i quali parlano di "un concentrato di tecnologia all'avanguardia che incontra la crescente domanda di gas naturale liquefatto (GNL) e da una risposta concreta al cosiddetto trilemma energetico". Dunque, una delle poche certezze che abbiamo è che le produzioni che si vorrebbero realizzare al porto, a poche decine di metri dai bagnanti, dalle abitazioni e dai pescatori, riguardano il GNL. E il GNL - che arriva in Europa principalmente dagli Stati Uniti - è una fonte di energia drammaticamente inquinante, insostenibile e costosa, perché siamo costretti a importarlo da oltreoceano con delle petroliere.

CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

che sono chiaramente incompatibili con l'industria pesante a poche decine di metri dalle spiagge che ci danno da vivere, e inoltre la filiera del GNL porta ricchezza e benessere solo a chi ce lo vende. Piuttosto che elemosinare con il cappello in mano quattro presunti posti di lavoro pagati con i proventi di una speculazione energetica che nel complesso ci impoverisce, dovremmo opporci contro la svendita un pezzo alla volta del nostro Paese agli americani, reclamare lo stop alle folli sanzioni alla Russia, il ripristino dei rapporti con il vicino oriente, e la fine della folle corsa al riarmo voluta oltreoceano. Francesco Forciniti - libero cittadino, già deputato.

CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Schierarsi Piazza Jonio Cosentino a difesa del porto di Corigliano Calabro

Schierarsi Piazza Jonio Cosentino, associazione culturale che si occupa di infrastrutture in tutta la fascia jonica, si associa alla battaglia di chiarezza e salvaguardia del territorio, della vocazione dello stesso (turistico, economico e ittico) e della salute dei cittadini portata avanti dal coordinamento nato a difesa del porto di Corigliano Calabro. Troppo volte la smania di industrializzazione da parte di società, che nemmeno appartengono alla realtà industriale nazionale come nel caso trattato della multinazionale americana Baker Hughes, con il miraggio della promessa di qualche posto di lavoro, gravi ed irreparabili danni ha arrecato al territorio, all'ambiente e alla salute dei cittadini. Ecco perché sin dall'inizio di questa nebulosa vicenda siamo parte attiva nella difesa del porto di Corigliano, poiché siamo fermamente convinti che l'infrastruttura sia una porta d'ingresso privilegiata non solo per la città di Corigliano-Rossano ma per tutta la fascia jonica. La Calabria, e la fascia jonica meritano lo sviluppo e il progresso compatibile con tutto il tessuto produttivo, economico e sociale che gli appartiene e non certamente merita, invece, lo sfruttamento imposto sempre e con arrogante autorità dall'alto!



CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

PORTO DI CORIGLIANO, IL PIANO DI BAKER HUGHES VA VALUTATO SENZA PREGIUDIZI

Corigliano-Rossano, 10 novembre 2023 - "In un territorio dall'economia fragile e complessa come il nostro l'annuncio di un investimento di svariati milioni di euro che presuppone centinaia di posti di lavoro fra occupazione diretta e indotto dovrebbe essere valutato senza preconcetti e opposizioni di principio. Quello annunciato dal colosso Baker Hughes, che in Italia opera principalmente attraverso Nuovo Pignone, è probabilmente l'investimento più importante che abbia mai riguardato il **Porto** di **Corigliano** e che punta a renderlo un polo produttivo di avanguardia e trasporto via mare che potrebbe essere in grado di dare una vera svolta all'economia del territorio, creare posti di lavoro e combattere la disoccupazione. Si tratta di un'occasione che bisogna valutare accuratamente, pertanto tutte le figure istituzionali del territorio sono chiamate ad attenzionare gli aspetti critici, l'andamento del progetto e il suo impatto sul territorio". Queste le dichiarazioni dell'On. Pasqualina Straface, Presidente della Terza Commissione regionale Sanità, Attività Sociali, Culturali e Formative. "Il Presidente Occhiuto e l'Assessore allo Sviluppo Economico Vari hanno incontrato i vertici della Baker Hughes e hanno potuto vagliare il piano industriale di una delle aziende leader mondiali nel settore delle infrastrutture energetiche che ha scelto di investire sul **Porto** di **Corigliano** per renderlo sede di insediamento industriale destinato alla produzione di componentistica e montaggio dei moduli industriali esportati in tutto il mondo per la produzione di energie alternative a supporto della transizione energetica. Un progetto certamente ambizioso che deve presupporre la tutela dell'ambiente e la salvaguardia di una vocazione del territorio come quella turistica. Tale insediamento nell'area portuale dovrà garantire inoltre ampia tutela ai pescatori e alla marineria, che è la più grande della Calabria. Nel complesso si tratta di una grossa opportunità per **Corigliano**-Rossano e per il suo comprensorio che dimostra come la città sia divenuta attrattiva per gli investimenti industriali di grosso calibro. Se il progetto dovesse rivelarsi in linea con le aspettative, il tessuto economico e sociale non potrebbe che giovare di un'iniziativa di questo genere, che potrebbe in qualche misura arginare la sempre crescente emigrazione lavorativa dei nostri giovani e potrebbe richiamare ulteriori investimenti, incrementare l'indotto, dare una boccata di ossigeno a questo territorio che ha un grande bisogno di sviluppo, occupazione e crescita".



Corigliano-Rossano, 10 novembre 2023 - "In un territorio dall'economia fragile e complessa come il nostro l'annuncio di un investimento di svariati milioni di euro che presuppone centinaia di posti di lavoro fra occupazione diretta e indotto dovrebbe essere valutato senza preconcetti e opposizioni di principio. Quello annunciato dal colosso Baker Hughes, che in Italia opera principalmente attraverso Nuovo Pignone, è probabilmente l'investimento più importante che abbia mai riguardato il Porto di Corigliano e che punta a renderlo un polo produttivo di avanguardia e trasporto via mare che potrebbe essere in grado di dare una vera svolta all'economia del territorio, creare posti di lavoro e combattere la disoccupazione. Si tratta di un'occasione che bisogna valutare accuratamente, pertanto tutte le figure istituzionali del territorio sono chiamate ad attenzionare gli aspetti critici, l'andamento del progetto e il suo impatto sul territorio". Queste le dichiarazioni dell'On. Pasqualina Straface, Presidente della Terza Commissione regionale Sanità, Attività Sociali, Culturali e Formative. "Il Presidente Occhiuto e l'Assessore allo Sviluppo Economico Vari hanno incontrato i vertici della Baker Hughes e hanno potuto vagliare il piano industriale di una delle aziende leader mondiali nel settore delle infrastrutture energetiche che ha scelto di investire sul Porto di Corigliano per renderlo sede di insediamento industriale destinato alla produzione di componentistica e montaggio dei moduli industriali esportati in tutto il mondo per la produzione di energie alternative a supporto della transizione energetica. Un progetto certamente ambizioso che deve presupporre la tutela dell'ambiente e la salvaguardia di una vocazione del territorio come quella turistica. Tale insediamento nell'area portuale dovrà garantire inoltre ampia tutela ai pescatori e alla marineria, che è la più grande della Calabria. Nel complesso si tratta di una grossa opportunità per Corigliano-Rossano e per il suo comprensorio che

Porto Gioia Tauro, Agostinelli: «Auspico una moratoria alla nuova direttiva Ets»

Il commento del presidente dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro** a Buongiorno Regione, in collegamento da Barcellona BARCELONA Il presidente dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro** **Andrea Agostinelli**, a Barcellona, anticipa i temi trattati nel corso di un incontro con tutti i presidenti dei porti del Mediterraneo. Si discute una strategia comune per fronteggiare la direttiva dell'Unione Europea anti-emissioni. In collegamento con Buongiorno Regione, **Agostinelli** auspica «una moratoria alla nuova direttiva sulle emissioni inquinanti in mare, non ci nascondiamo dietro a un dito, il problema c'è, ma dobbiamo aspettare con fiducia le interlocuzioni in corso ad alto livello». «La situazione a **Gioia Tauro** è complessa - aggiunge - perché la direttiva è in vigore e da gennaio 2024 dispiegherà i suoi effetti, ma ci sono discussioni per una modifica o una moratoria. C'è una lettera firmata da tutti i ministri dei trasporti».



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Uniport commenta la possibile mancata revisione UE dell'ETS

Legora: "un balzo indietro sugli obiettivi di sviluppo sostenibile e che non tiene conto del valore strategico del trasporto marittimo" "Una dichiarazione sconcertante che, se corrisponde all'effettivo intendimento dell'UE rappresenterebbe un balzo indietro rispetto agli obiettivi di sviluppo sostenibile e l'incapacità di cogliere il valore strategico del trasporto marittimo e della logistica per lo sviluppo dell'Europa e ancor più dell'Italia, del Mezzogiorno e di una Regione, la Calabria, che sul suo più grande porto (**Gioia Tauro**) può far leva per la crescita economica ed occupazionale" Roma, 9 novembre 2023 - Con queste parole Pasquale Legora de Feo - Presidente di UNIPORT, l'associazione che rappresenta la grande maggioranza dei terminal portuali operanti nel segmento di traffico dei contenitori - ha commentato la notizia apparsa sulla stampa secondo cui Bruxelles non intenderebbe rivedere il cosiddetto ETS, nei fatti una tassazione aggiuntiva a carico delle navi che fanno scalo nei porti europei che dovrebbe indurre all'utilizzo di carburanti per le navi alimentate da combustibili non inquinanti. "Una misura che, spostando il traffico di trasbordo interamente verso porti del nord Africa, deprimerà anche i volumi dei traffici aventi l'Italia e l'Europa come destinazione finale, non apporterà alcun beneficio ambientale nell'area mediterranea, ma avrà come effetto una perdita di traffici e di occupazione. Per **Gioia Tauro** - ha aggiunto Legora - il solo traffico di trasbordo proveniente da porti extra UE trasbordato in destinazione anch'essa extra UE rappresenta oltre il 40% dei containers gestiti. La misura ETS inciderebbe anche sugli altri segmenti di traffico depotenziando la propensione all'investimento delle imprese, mettendo in dubbio la possibilità di ammortizzare i rilevanti investimenti fin qui fatti e gli equilibri delle stesse imprese, generando impatti sui livelli dell'occupazione. Ad oggi - ha continuato il Presidente di UNIPORT - il terminal container di **Gioia** è la maggiore realtà occupazionale della Regione Calabria: circa 1800 unità di lavoro dirette e oltre 3500 nell'indotto. L'Italia può permettersi il rischio di gettare sul lastrico la gran parte di tante famiglie che nelle attività portuali hanno l'unica fonte di reddito?". "Chiediamo a tutte le forze politiche rappresentate a Bruxelles ma anche all'intero mondo della logistica italiano di attivarsi immediatamente, anche in sinergia con gli altri Stati dell'UE (Spagna, Grecia, Portogallo) che più di ogni altro rischiano di pagare una misura irragionevole perché non attentamente e compiutamente meditata nelle modalità e tempistiche di applicazione e non condivisa con gli Stati extra UE del Mediterraneo, di attivarsi affinché si trovino subito le necessarie ed opportune misure intese a garantire le condizioni di equilibrio concorrenziale alle imprese italiane e, in particolare al Governo evidenziamo come questo problema costituisce una priorità dell'intero sistema logistico. Le imprese terminalistiche e gli operatori dei nostri porti - ha concluso Legora - non



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

sono insensibili alla tutela dell'ambiente. Tutt'altro; i fenomeni metereologici estremi che sempre più ci affliggono in conseguenza dell'inquinamento costituiscono un problema importante anche per le nostre imprese, forse più di altre in quanto operanti al limite tra terra e mare, ma siamo anche convinti che se non affrontiamo le emergenze certamente con urgenza ma secondo il principio della sostenibilità, ovvero dell'equilibrio tra tutela bilanciata dell'ambiente e dello sviluppo economico e sociale rischiamo di fare danni ancora più grandi".

Mancata revisione UE dell'ETS, Uniport: "Un balzo indietro sugli obiettivi di sviluppo sostenibile"

Il presidente Legora: "Non tiene conto del valore strategico del trasporto marittimo" Roma - "Una dichiarazione sconcertante che, se corrisponde all'effettivo intendimento dell'UE rappresenterebbe un balzo indietro rispetto agli obiettivi di sviluppo sostenibile e l'incapacità di cogliere il valore strategico del trasporto marittimo e della logistica per lo sviluppo dell'Europa e ancor più dell'Italia, del Mezzogiorno e di una Regione, la Calabria, che sul suo più grande porto (Gioia Tauro) può far leva per la crescita economica ed occupazionale". Con queste parole Pasquale Legora de Feo - Presidente di UNIPORT, l'associazione che rappresenta i terminal portuali operanti nel segmento di traffico dei contenitori - ha commentato la notizia apparsa sulla stampa secondo cui Bruxelles non intenderebbe rivedere il cosiddetto ETS, nei fatti una tassazione aggiuntiva a carico delle navi che fanno scalo nei porti europei che dovrebbe indurre all'utilizzo di carburanti per le navi alimentate da combustibili non inquinanti. "Una misura che, spostando il traffico di trasbordo interamente verso porti del nord Africa, deprimerà anche i volumi dei traffici aventi l'Italia e l'Europa come destinazione finale, non apporterà alcun beneficio ambientale nell'area mediterranea, ma avrà come effetto una perdita di traffici e di occupazione. Per Gioia Tauro - ha aggiunto Legora - il solo traffico di trasbordo proveniente da porti extra UE trasbordato in destinazione anch'essa extra UE rappresenta oltre il 40% dei containers gestiti. La misura ETS inciderebbe anche sugli altri segmenti di traffico depotenziando la propensione all'investimento delle imprese, mettendo in dubbio la possibilità di ammortizzare i rilevanti investimenti fin qui fatti e gli equilibri delle stesse imprese, generando impatti sui livelli dell'occupazione. Ad oggi - ha continuato il Presidente di UNIPORT - il terminal container di Gioia è la maggiore realtà occupazionale della Regione Calabria: circa 1800 unità di lavoro dirette e oltre 3500 nell'indotto. L'Italia può permettersi il rischio di gettare sul lastrico la gran parte di tante famiglie che nelle attività portuali hanno l'unica fonte di reddito?". "Chiediamo a tutte le forze politiche rappresentate a Bruxelles ma anche all'intero mondo della logistica italiano di attivarsi immediatamente, anche in sinergia con gli altri Stati dell'UE (Spagna, Grecia, Portogallo) che più di ogni altro rischiano di pagare una misura irragionevole perché non attentamente e compiutamente meditata nelle modalità e tempistiche di applicazione e non condivisa con gli Stati extra UE del Mediterraneo, di attivarsi affinché si trovino subito le necessarie ed opportune misure intese a garantire le condizioni di equilibrio concorrenziale alle imprese italiane e, in particolare al Governo evidenziamo come questo problema costituisce una priorità dell'intero sistema logistico. Le imprese terminalistiche e gli operatori dei nostri porti - ha concluso Legora - non sono insensibili alla tutela dell'ambiente. Tutt'altro; i fenomeni metereologici



11/10/2023 09:55

Il presidente Legora: "Non tiene conto del valore strategico del trasporto marittimo" Roma - "Una dichiarazione sconcertante che, se corrisponde all'effettivo intendimento dell'UE rappresenterebbe un balzo indietro rispetto agli obiettivi di sviluppo sostenibile e l'incapacità di cogliere il valore strategico del trasporto marittimo e della logistica per lo sviluppo dell'Europa e ancor più dell'Italia, del Mezzogiorno e di una Regione, la Calabria, che sul suo più grande porto (Gioia Tauro) può far leva per la crescita economica ed occupazionale". Con queste parole Pasquale Legora de Feo - Presidente di UNIPORT, l'associazione che rappresenta i terminal portuali operanti nel segmento di traffico dei contenitori - ha commentato la notizia apparsa sulla stampa secondo cui Bruxelles non intenderebbe rivedere il cosiddetto ETS, nei fatti una tassazione aggiuntiva a carico delle navi che fanno scalo nei porti europei che dovrebbe indurre all'utilizzo di carburanti per le navi alimentate da combustibili non inquinanti. "Una misura che, spostando il traffico di trasbordo interamente verso porti del nord Africa, deprimerà anche i volumi dei traffici aventi l'Italia e l'Europa come destinazione finale, non apporterà alcun beneficio ambientale nell'area mediterranea, ma avrà come effetto una perdita di traffici e di occupazione. Per Gioia Tauro - ha aggiunto Legora - il solo traffico di trasbordo proveniente da porti extra UE trasbordato in destinazione anch'essa extra UE rappresenta oltre il 40% dei containers gestiti. La misura ETS inciderebbe anche sugli altri segmenti di traffico depotenziando la propensione all'investimento delle imprese, mettendo in dubbio la possibilità di ammortizzare i rilevanti investimenti fin qui fatti e gli equilibri delle stesse imprese, generando impatti sui livelli dell'occupazione. Ad oggi - ha continuato il Presidente di UNIPORT - il terminal container di Gioia è la maggiore realtà occupazionale della Regione Calabria: circa 1800 unità di lavoro dirette e oltre 3500 nell'indotto. L'Italia

Ship Mag

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

estremi che sempre più ci affliggono in conseguenza dell'inquinamento costituiscono un problema importante anche per le nostre imprese, forse più di altre in quanto operanti al limite tra terra e mare, ma siamo anche convinti che se non affrontiamo le emergenze certamente con urgenza ma secondo il principio della sostenibilità, ovvero dell'equilibrio tra tutela bilanciata dell'ambiente e dello sviluppo economico e sociale rischiamo di fare danni ancora più grandi".

Informazioni Marittime

Cagliari

Nel Tirreno esercitazione ispettiva congiunta della Marina Militare

Le operazioni hanno coinvolto Confitarma e Grendi Trasporti Marittimi Nell'ambito del ciclo addestrativo " Dynamic Mariner 23 - Mare Aperto 23-2 " della Marina Militare, si è svolta nei giorni scorsi un'esercitazione ispettiva congiunta nel Mar Tirreno. All'evento hanno preso parte: M/V ROSA DEI VENTI , il mercantile di bandiera italiana noleggiato da Grendi Trasporti Marittimi ITS BERGAMINI , fregata della Marina Militare italiana e flagship dell'EUROMARFOR CONFITARMA Centrale Operativa Multi-Dominio della Marina Militare (COMM) presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV) Sede operativa di Grendi Trasporti Marittimi a Cagliari. Nel corso dell'attività addestrativa, il mercantile ROSA DEI VENTI , in navigazione nel Tirreno da Marina di Carrara a Cagliari, ha simulato un sospetto trasporto di carichi illegali. A seguito di acquisizione di informazioni da parte della Marina Militare, la fregata italiana BERGAMINI è stata incaricata di eseguire un'ispezione in alto mare. Una volta a distanza utile, la fregata italiana ha stabilito un contatto radio con il M/V ROSA DEI VENTI e, a seguito di riscontro, ha dichiarato le proprie intenzioni comunicando al Comandante del mercantile di dover procedere all'abbordaggio da parte di un team ispettivo per un'operazione VBSS (Visit, board, search, and seizure). Il team ispettivo è stato quindi dispiegato a bordo tramite discesa rapida da elicottero via "cavo" (cosiddetto "barbettone"). Dopo aver effettuato i necessari controlli e verificato la regolarità di documenti e carico, il team ispettivo ha lasciato il mercantile che ha ripreso regolarmente la sua navigazione. Condividi Tag marina militare confitarma Articoli correlati.



Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ceduto per demolizione il traghetto Logudoro di Rfi

Fermo dal 2016, il mezzo sarà smantellato in uno dei cantieri autorizzati dalla Commissione Europea 10 Novembre 2023 Capolinea arrivato per il Logudoro, il datato traghetto di Rfi (costruzione del 1988) che da anni giace in disarmo nel porto di Messina, dopo essere stato anche al centro di una controversia giudiziaria. Il mezzo, ha confermato a SHIPPING ITALY la stessa società del gruppo Fs, è stato infatti finalmente ceduto per demolizione e sarà smantellato "in un cantiere inserito nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, secondo gli standard imposti dal regolamento Ue n. 1257/2013", non appena sarà "terminato l'iter procedurale relativo al trasferimento". Rfi non ha fornito al riguardo ulteriori dettagli, pertanto non è noto quale sarà la struttura a occuparsi delle operazioni, né la sua nazionalità, anche se appare verosimile che, date le condizioni del mercato e l'essere il Logudoro da anni fermo a Messina, la destinazione finale potrà essere uno dei cantieri turchi della zona di Aliaga. Questa peraltro è anche l'ipotesi che circola sulla pagina Facebook Associazione Ferrovie Siciliane, dove è comparsa una immagine recente della nave con, si evidenzia, "logo dell'armatore e del compartimento marittimo cancellati". Nemmeno è noto se la nave sia stata ceduta direttamente al cantiere, o se vi arriverà per il tramite di un intermediario che potrebbe essersi impegnato a far svolgere lo smantellamento in un cantiere della lista europea. Realizzato nel 1988 nello stabilimento palermitano di Cantieri Navali Riuniti, il Logudoro era stato inizialmente impiegato sulle rotte passeggeri per la Sardegna fino alla conversione, nel 2000, in unità per trasporto merci, anche ferroviario. Dal 2012 il traghetto è stato in servizio sullo Stretto, collegando Sicilia e Calabria, fino al pignoramento disposto a suo carico nel 2016 a conclusione di una vicenda giudiziaria che aveva visto contrapposti Rfi e alcuni marittimi che, dopo alcuni anni di precariato, si erano visti riconoscere il diritto a un contratto a tempo indeterminato e al soddisfacimento dei relativi benefici economici, dai quali erano discesi crediti per oltre 300mila euro. Da quell'anno il mezzo giace, come detto, in disarmo nel porto di Messina. Lungo 145 metri, largo circa 18 e con 6.505 tonnellate di stazza lorda, il Logudoro nella sua ultima configurazione è in grado di ospitare 12 passeggeri ed è dotato di quattro binari per il trasporto di convogli ferroviari. F.M.



Shipping Italy
Ceduto per demolizione il traghetto Logudoro di Rfi
11/10/2023 19:34 Nicola Capuzzo
Fermo dal 2016, il mezzo sarà smantellato in uno dei cantieri autorizzati dalla Commissione Europea 10 Novembre 2023 Capolinea arrivato per il Logudoro, il datato traghetto di Rfi (costruzione del 1988) che da anni giace in disarmo nel porto di Messina, dopo essere stato anche al centro di una controversia giudiziaria. Il mezzo, ha confermato a SHIPPING ITALY la stessa società del gruppo Fs, è stato infatti finalmente ceduto per demolizione e sarà smantellato "in un cantiere inserito nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, secondo gli standard imposti dal regolamento Ue n. 1257/2013", non appena sarà "terminato l'iter procedurale relativo al trasferimento". Rfi non ha fornito al riguardo ulteriori dettagli, pertanto non è noto quale sarà la struttura a occuparsi delle operazioni, né la sua nazionalità, anche se appare verosimile che, date le condizioni del mercato e l'essere il Logudoro da anni fermo a Messina, la destinazione finale potrà essere uno dei cantieri turchi della zona di Aliaga. Questa peraltro è anche l'ipotesi che circola sulla pagina Facebook Associazione Ferrovie Siciliane, dove è comparsa una immagine recente della nave con, si evidenzia, "logo dell'armatore e del compartimento marittimo cancellati". Nemmeno è noto se la nave sia stata ceduta direttamente al cantiere, o se vi arriverà per il tramite di un intermediario che potrebbe essersi impegnato a far svolgere lo smantellamento in un cantiere della lista europea. Realizzato nel 1988 nello stabilimento palermitano di Cantieri Navali Riuniti, il Logudoro era stato inizialmente impiegato sulle rotte passeggeri per la Sardegna fino alla conversione, nel 2000, in unità per trasporto merci, anche ferroviario. Dal 2012 il traghetto è stato in servizio sullo Stretto, collegando Sicilia e Calabria, fino al pignoramento disposto a suo carico nel 2016 a conclusione di una vicenda giudiziaria che aveva visto contrapposti Rfi e alcuni marittimi che, dopo alcuni anni di precariato, si erano visti riconoscere il diritto a un contratto a tempo indeterminato e al soddisfacimento dei relativi benefici economici, dai quali erano

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Politiche del mare, il messinese Marchese consigliere del ministro Musumeci

Il contrammiraglio è stato nominato con un decreto ed è un esperto di diritto marittimo **MESSINA** - Il messinese Rosario Marchese consigliere del ministro delle Politiche del mare Nello Musumeci. La Rete nazionale forense - Sezione territoriale Sicilia ha reso noto che il contrammiraglio, referente unico per la Sicilia di Diritto marittimo del Centro Studi di Rnf, è stato nominato con decreto ministeriale. Il contrammiraglio è docente presso l'Accademia mediterranea della Logistica e della Marina mercantile di Catania, socio del Comitato Regionale Romano dell'Aidim (Associazione italiana di diritto marittimo), nonché componente del Comitato di indirizzo del Corso di laurea in Scienze e Tecnologia della Navigazione dell'Università degli Studi di **Messina**.

"Ora al lavoro per il Piano del mare" Ecco il suo primo commento: "Sono onorato dell'incarico conferitomi dal ministro. Il prestigioso ruolo mi consentirà di sviluppare le linee guida alla base del Piano del mare pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 23 ottobre. Un piano elaborato e approvato dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), composto da ben undici ministeri e presieduto dal ministro Musumeci. Il piano si sviluppa intorno a sedici direttrici, tra cui gli spazi marittimi, i porti, il demanio marittimo, l'energia proveniente dal mare, la transizione ecologica dell'industria del mare, la pesca, la cantieristica, i cambiamenti climatici e altri importanti argomenti. E implementerà gli aspetti che ruotano attorno al mare, ritenuti essenziali per l'interesse nazionale e consentiranno alla nostra nazione di assumere un ruolo primario nel contesto geopolitico, nell'ambito del Mediterraneo allargato e, in generale, nel contesto internazionale".



Vetrina Tv

Catania

Crociere, 'Italian Cruise Day' sbarca in Sicilia: nel 2025 a Catania l'evento leader dell'industria

Sarà la Sicilia, e in particolare Catania, ad ospitare la prossima edizione dell'evento più importante dell'industria crocieristica italiana: l'Italian Cruise Day si svolgerà nel 2025 nella città e

Vetrinatv

rom awin.com --> Sarà la Sicilia, e in particolare Catania, ad ospitare la prossima edizione dell'evento più importante dell'industria crocieristica italiana: l'Italian Cruise Day si svolgerà nel 2025 nella città etnea e accoglierà i principali interlocutori e stakeholders del settore. Il forum, ideato e promosso da Risposte Turismo e giunto quest'anno alla XI edizione tenutasi al Castello Aragonese di Taranto, ha luogo ogni due anni e rappresenta una preziosa opportunità di incontro e confronto tra operatori, associazioni e organismi che si occupano di portualità e crociere, con l'obiettivo di fare il punto della situazione, verificare statistiche, formulare previsioni e andamenti del mercato, presentare novità, progetti e strategie di sviluppo. 'Il porto etneo sarà sempre più protagonista nel panorama nazionale - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale **Francesco Di Sarcina** - entro l'anno contiamo di superare i 230mila crocieristi contro i 154mila accolti nel 2022 e la scelta della nostra città come prossima tappa dell'appuntamento più prestigioso per gli operatori crocieristici ci inorgoglisce e ci spinge ad accelerare la nostra crescita'. Nelle settimane scorse in occasione della tappa pugliese, il presidente Di **Sarcina** ha presentato il progetto della nuova Stazione Marittima catanese di fronte agli oltre 200 tra manager, imprenditori, presidenti di Autorità portuali ed enti del comparto presenti alla manifestazione. 'Stiamo investendo enormi risorse e mettendo in campo numerose progettualità, a cominciare dallo sviluppo del waterfront e la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri e un miglioramento delle banchine dedicate, che riguardano sia il porto di Catania che quello di Pozzallo, perché entrambi hanno potenzialità turistiche e crocieristiche, in parte ancora inesprese'. In apertura il presidente di Risposte Turismo **Francesco Di Cesare** ha fornito molti dati interessanti sul crocierismo italiano: 'Non si arresta la crescita del turismo crocieristico in Italia - ha detto - nel 2024 verrà superata per la prima volta la soglia dei 13 milioni di passeggeri movimentati, i porti crocieristici italiani registreranno un nuovo record per quanto riguarda il numero di passeggeri movimentati (la somma di imbarchi, sbarchi e transiti) grazie a oltre 5.000 toccate nave, il miglior dato questo negli ultimi 10 anni; salirà a 56 il numero di terminal crocieristici; Civitavecchia sempre più porto crocieristico leader in Italia con 3,1 milioni di passeggeri movimentati, seguono Napoli con 1,61 milioni, Genova con 1,38 milioni e Palermo che proseguirà il suo trend in aumento, nella prossima stagione, raggiungendo la soglia del milione di crocieristi movimentati (+7,5% sul 2023), aggiornando il record storico atteso a fine 2023 ed entrando nel 'club del milione' (raggiunto nella storia crocieristica nazionale sino ad ora da solo 6 porti)'.



La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

MSC a Palermo

PALERMO - A conferma del boom del settore, MSC Crociere celebra, alla fine del 2023, il raddoppio dei propri passeggeri nel porto di Palermo portando per la prima volta nello scalo siciliano - tra i più importanti del Mediterraneo del Sud e sempre più rilevante anche per la Compagnia - la sua nuova ammiraglia MSC World Europa. Si tratta dell'unità più grande mai costruita in Europa nonché della più avanzata al mondo dal punto di vista tecnologico e ambientale, essendo tra l'altro alimentata a gas naturale liquefatto, il carburante fossile più pulito attualmente disponibile su larga scala a livello mondiale. Quest'anno il terzo brand crocieristico al mondo - leader di mercato in Europa, Sud America, Golfo Persico e Sud Africa - registrerà infatti nel capoluogo siciliano, grazie al posizionamento di ben tre navi, un nuovo record di movimentazione dei passeggeri, pari a 468.000, più del doppio rispetto ai 207.000 turisti trasportati nel 2022 (+126%). Nel 2024 i numeri segneranno un ulteriore incremento con 475.000 crocieristi, confermando così la leadership di MSC Crociere nello scalo palermitano con oltre il 50% di quota di mercato, rispetto al 38% del 2022.



LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

Palermo, l'autorità portuale assume: concorso per impiegato e dirigente

PALERMO - L'**autorità** di sistema **portuale** del mare di Sicilia occidentale ha pubblicato due bandi per la ricerca di personale. Il primo riguarda la selezione, per titoli ed esami riservata esclusivamente a soggetti appartenenti alle categorie protette (articolo 1, comma 1, della legge 68 del 12 marzo del 1999), per l'assunzione in prova ed a tempo indeterminato di un impiegato di quarto livello del contratto di lavoro dei lavoratori dei porti, da inserire nell'organico e da destinare al servizio risorse umane e formazione - ufficio protocollo dell'ente. Il secondo bando riguarda selezione pubblica, per titoli ed esami, per l'assunzione in prova ed a tempo indeterminato di un dirigente (contratto per i dirigenti delle aziende industriali Federmanager), da destinare all'Area Finanziaria dell'Ente. I bandi sono pubblicati nella Gazzetta - IV serie speciale concorsi ed esami e sul sito istituzionale dell'ente, nella sezione amministrazione trasparente - bandi di concorso". Le domande di ammissione alla selezione, datate e firmate, dovranno pervenire all'**Autorità** di sistema **portuale** del mare di Sicilia occidentale - ufficio protocollo, via Piano dell'Ucciardone, 4, 90139 **Palermo**, entro le 12 del trentesimo giorno decorrente dal giorno successivo a quello di pubblicazione dell'avviso del bando nella Gazzetta.

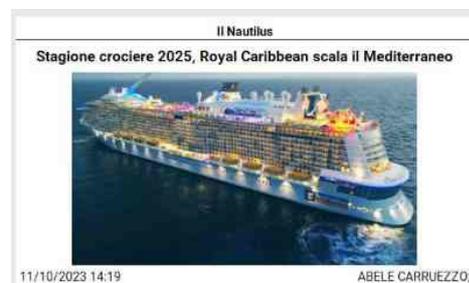


Il Nautilus

Focus

Stagione crociere 2025, Royal Caribbean scala il Mediterraneo

(Foto courtesy Royal Caribbean) Vacanze -crociere personalizzate per chi ama il mare a bordo di sei navi, compresa Allure of the Seas che ritorna in Europa Miami. La prossima estate crocieristica in Europa e nel Mediterraneo avrà più opzioni per gli amanti delle crociere, grazie al 'nuovo programma di vacanze europee' di Royal Caribbean International per il 2025. Sei navi salperanno da cinque porti - origine/destino - compresa la nave Allure of the Seas che ritorna a scalare Barcellona (mancava dal 2022); sarà accompagnata da altre navi: Odyssey, Independence, Explorer, Voyager e Brilliance of the Seas. Con una formula-vacanza espressa tra 2 e 12 notti, gli itinerari toccheranno paesi come Grecia, Croazia, Italia, Portogallo, Spagna e Francia e l'apertura ufficiale del programma per le prenotazioni è partita già ieri sul sito della Compagnia. L'Italia partecipa la programma crociere 2025 con i porti di Ravenna, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Si vedrà la nave Allure of the Seas - da Barcellona e da Civitavecchia per la Spagna, Francia e Italia - su Palma di Maiorca, Firenze (con attracco a La Spezia), Napoli e la Provenza (con attracco a Marsiglia). Per la Odyssey of the Seas - da Civitavecchia - consentirà di visitare destinazioni come Napoli, Efeso (attracco a Kusadasi), Limassol, Creta, Mykonos, Rodi e Santorini. Independence of the Seas - da Southampton - alla scoperta dei fiordi norvegesi, della Spagna, del Portogallo, del Francia. Le destinazioni principali includono Copenaghen, le Isole Canarie, Bilbao, Lisbona, l'arcipelago delle Azzorre, Parigi (con attracco a Le Havre), Oslo e Haugesund. Voyager of the Seas - da Atene (porto del Pireo), Barcellona, Ravenna e Civitavecchia - attraverso il Mediterraneo orientale e occidentale, visitando Corfù, la Provenza (attracco a Marsiglia), la Sicilia, la Sardegna e Valencia. Explorer of the Seas - da Ravenna - verso l'Adriatico e l'Egeo, in destinazioni come Dubrovnik, Spalato, Atene (attracco al porto del Pireo) Argostoli e Kotor, in Montenegro. Brilliance of the Seas - Atene (porto del Pireo) - verso Cipro, la Grecia e la Turchia. Royal Caribbean ha chiuso il terzo trimestre dell'anno finanziario con un load factor del 110% rispetto al 105% del secondo trimestre. Per il 2024, prezzi e load factor risultano in aumento in misura maggiore rispetto agli anni precedenti. In dettaglio, i ricavi per giorno di crociera per passeggero sono aumentati del 17,6% su base annua, mentre la finestra di prenotazione ha continuato ad estendersi. Inoltre, i ricavi provenienti dagli itinerari in Nord America ed Europa hanno superato le aspettative, spinti da una forte domanda - sotto data - che si è tradotta in un aumento dell'occupazione, dei prezzi e dei ricavi a bordo. Abele Carruezzo.



11/10/2023 14:19

ABELE CARRUEZZO;

(Foto courtesy Royal Caribbean) Vacanze -crociere personalizzate per chi ama il mare a bordo di sei navi, compresa Allure of the Seas che ritorna in Europa Miami. La prossima estate crocieristica in Europa e nel Mediterraneo avrà più opzioni per gli amanti delle crociere, grazie al 'nuovo programma di vacanze europee' di Royal Caribbean International per il 2025. Sei navi salperanno da cinque porti - origine/destino - compresa la nave Allure of the Seas che ritorna a scalare Barcellona (mancava dal 2022); sarà accompagnata da altre navi: Odyssey, Independence, Explorer, Voyager e Brilliance of the Seas. Con una formula-vacanza espressa tra 2 e 12 notti, gli itinerari toccheranno paesi come Grecia, Croazia, Italia, Portogallo, Spagna e Francia e l'apertura ufficiale del programma per le prenotazioni è partita già ieri sul sito della Compagnia. L'Italia partecipa la programma crociere 2025 con i porti di Ravenna, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Si vedrà la nave Allure of the Seas - da Barcellona e da Civitavecchia per la Spagna, Francia e Italia - su Palma di Maiorca, Firenze (con attracco a La Spezia), Napoli e la Provenza (con attracco a Marsiglia). Per la Odyssey of the Seas - da Civitavecchia - consentirà di visitare destinazioni come Napoli, Efeso (attracco a Kusadasi), Limassol, Creta, Mykonos, Rodi e Santorini. Independence of the Seas - da Southampton - alla scoperta dei fiordi norvegesi, della Spagna, del Portogallo, del Francia. Le destinazioni principali includono Copenaghen, le Isole Canarie, Bilbao, Lisbona, l'arcipelago delle Azzorre, Parigi (con attracco a Le Havre), Oslo e Haugesund. Voyager of the Seas - da Atene (porto del Pireo), Barcellona, Ravenna e Civitavecchia - attraverso il Mediterraneo orientale e occidentale, visitando Corfù, la Provenza (attracco a Marsiglia), la Sicilia, la Sardegna e Valencia. Explorer of the Seas - da Ravenna - verso l'Adriatico e l'Egeo, in destinazioni come Dubrovnik, Spalato, Atene (attracco al porto del Pireo) Argostoli e Kotor, in Montenegro. Brilliance of the Seas - Atene (porto del Pireo) - verso Cipro, la Grecia e la Turchia.

Informare

Focus

Nel terzo trimestre nei terminal crociere di GPH sono approdati un milione di passeggeri in più rispetto al pre-pandemia

Il traffico movimentato in Italia, Malta e Tunisia è cresciuto del +61,6%. Nel terzo trimestre di quest'anno i terminal crociere che fanno capo alla Global Ports Holding (GPH), che è il principale operatore indipendente mondiale del settore, hanno movimentato un traffico di 3,6 milioni di passeggeri, con un incremento del +39,9% sullo stesso periodo del 2022. Il dato rappresenta inoltre una crescita del +622,5% sul terzo trimestre del 2021 quando ancora il comparto delle crociere era in ripresa dopo il fermo dell'attività verificatosi per quasi tutto il 2020 a causa della pandemia di Covid-19, ma anche un incremento di oltre un milione di passeggeri rispetto al terzo trimestre del 2019 quando ancora la crisi sanitaria mondiale non era iniziata. Il volume di traffico crocieristico registrato nel periodo luglio-settembre del 2023 è stato apportato ai terminal dell'azienda dagli scali di 1.091 navi, con un rialzo del +15,0% sullo stesso trimestre dello scorso anno. In particolare, i 302 scali (+22,3%) di navi da crociera ai terminal di GPH nelle Americhe hanno apportato un traffico di quasi 1,1 milioni di passeggeri (+27,5%), i 288 scali (+1,4%) ai terminal del gruppo nel Mediterraneo orientale hanno generato un traffico di 620mila passeggeri (+34,3%), i 281 scali (+27,7%) ai terminal nel Mediterraneo occidentale hanno totalizzato oltre 1,1 milioni di passeggeri (+43,8%) e i 209 scali (+5,6%) ai terminal nel Mediterraneo centrale, regione che include i terminal in Italia, a Malta e in Tunisia, hanno prodotto un traffico di 755mila passeggeri (+61,6%). Nel terzo trimestre di quest'anno i ricavi della società sono ammontati a 52,6 milioni di dollari, in crescita del +42% sul corrispondente periodo del 2022, e il margine operativo lordo è stato di 35,6 milioni (+42%).



Informatore Navale

Focus

BLACK FRIDAY: PRENOTA E PARTI IN CROCIERA CON COSTA

Sino al 30 novembre la compagnia italiana propone i "black prices", con tante occasioni da non perdere per vivere una vacanza indimenticabile negli Emirati Arabi, Caraibi, Mediterraneo e Nord Europa Cosa comprare al Black Friday? Costa Crociere propone una soluzione davvero unica e in grado di mettere tutti d'accordo. Genova, 9 novembre 2023 - Sino al 30 novembre è possibile acquistare una vacanza indimenticabile a bordo di una delle navi della compagnia italiana approfittando dei "black prices", le offerte dedicate al Black Friday 2023. La scelta è davvero ampia, con circa 180 crociere in partenza tra novembre 2023 e la primavera 2024, negli Emirati Arabi, Caraibi, Mediterraneo e Nord Europa, per vivere un'esperienza di vacanza unica: dalle architetture avveniristiche di Dubai, alle sabbie bianche e al relax totale delle isole dei Caraibi; dalla bellezza di Roma e Palermo alla vitalità di Barcellona e Marsiglia; dal mare cristallino della Grecia al fascino senza tempo di Istanbul. Per godersi queste destinazioni stupende in maniera più ricca e autentica, visitando luoghi inaspettati con esperte guide locali, Costa ha pensato a un'ampia proposta di esperienze a terra. Inoltre, l'esplorazione delle destinazioni comincia già a bordo, con i piatti a firma di tre grandi chef - Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León - che interpretano i sapori delle località comprese negli itinerari. L'intrattenimento, con fantastici spettacoli dal vivo, musica e feste a tema, è anch'esso studiato in base agli itinerari, per offrire sempre un tocco locale. EMIRATI ARABI e OMAN Per chi vuole godersi una pausa dall'inverno in un posto caldo ed esotico, ma a poche ore di volo dall'Italia, Costa offre le crociere di Costa Toscana negli Emirati Arabi e Oman. L'itinerario, di una settimana, viene proposto dall'ammiraglia della flotta, Costa Toscana, per visitare Dubai, Abu Dhabi, Muscat, capitale dell'Oman, e Doha, in Qatar. Grazie alle soste lunghe in porto si possono vivere al meglio le destinazioni, con un'ampia scelta di esperienze a terra organizzate da Costa. Ad esempio, esplorare il deserto in fuoristrada e gustare un barbecue in un accampamento beduino; sorseggiare un aperitivo al ristorante The Observatory all'interno dell'hotel Marriott Harbour di Dubai, a 200 metri di altezza; scoprire l'essenza di Abu Dhabi entrando in due luoghi simbolo degli Emirati Arabi, la Grande moschea Sheikh Zayed e il palazzo presidenziale Qasr Al Watan; scivolare lungo le coste dell'Oman, per inebriare la vista con le maestose montagne della penisola di Musandam, a bordo del Dhow, tradizionale imbarcazione in legno omanita. La formula proposta è quella del pacchetto "volo+crociera", con partenze dai principali aeroporti italiani. Oltre a Dubai, è possibile imbarcare anche da Doha, usufruendo dello speciale pacchetto che comprende, oltre al volo, anche una notte in hotel 5 Stelle a Doha e un tour di 5 ore per scoprire il meglio di questa incredibile città. CARAIBI Per godersi il caldo in inverno rilassandosi su spiagge da sogno ci sono le crociere ai Caraibi. Costa Fortuna e Costa Pacifica propongono



Sino al 30 novembre la compagnia italiana propone i "black prices", con tante occasioni da non perdere per vivere una vacanza indimenticabile negli Emirati Arabi, Caraibi, Mediterraneo e Nord Europa Cosa comprare al Black Friday? Costa Crociere propone una soluzione davvero unica e in grado di mettere tutti d'accordo. Genova, 9 novembre 2023 - Sino al 30 novembre è possibile acquistare una vacanza indimenticabile a bordo di una delle navi della compagnia italiana approfittando dei "black prices", le offerte dedicate al Black Friday 2023. La scelta è davvero ampia, con circa 180 crociere in partenza tra novembre 2023 e la primavera 2024, negli Emirati Arabi, Caraibi, Mediterraneo e Nord Europa, per vivere un'esperienza di vacanza unica: dalle architetture avveniristiche di Dubai, alle sabbie bianche e al relax totale delle isole dei Caraibi; dalla bellezza di Roma e Palermo alla vitalità di Barcellona e Marsiglia; dal mare cristallino della Grecia al fascino senza tempo di Istanbul. Per godersi queste destinazioni stupende in maniera più ricca e autentica, visitando luoghi inaspettati con esperte guide locali, Costa ha pensato a un'ampia proposta di esperienze a terra. Inoltre, l'esplorazione delle destinazioni comincia già a bordo, con i piatti a firma di tre grandi chef - Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León - che interpretano i sapori delle località comprese negli itinerari. L'intrattenimento, con fantastici spettacoli dal vivo, musica e feste a tema, è anch'esso studiato in base agli itinerari, per offrire sempre un tocco locale. EMIRATI ARABI e OMAN Per chi vuole godersi una pausa dall'inverno in un posto caldo ed esotico, ma a poche ore di volo dall'Italia, Costa offre le crociere di Costa Toscana negli Emirati Arabi e Oman. L'itinerario, di una settimana, viene proposto dall'ammiraglia della flotta, Costa Toscana, per visitare Dubai, Abu Dhabi, Muscat, capitale dell'Oman, e Doha, in Qatar. Grazie alle soste lunghe in porto si possono vivere al meglio le destinazioni, con un'ampia scelta di esperienze a terra organizzate da Costa. Ad esempio, esplorare il deserto in

Informatore Navale

Focus

cinque diversi itinerari di una settimana, che possono essere combinati insieme in un'unica vacanza di due settimane. Costa Fortuna offre tre itinerari con partenza da Guadalupa, che permetteranno di scoprire le magnifiche isole delle Piccole Antille, come Saint Vincent, Saint Lucia, Barbados, Martinica, Tortola, Saint Marteen, Antigua, Trinidad. Con Costa Pacifica, invece, sono disponibili due itinerari tra Grandi e Piccole Antille, con visite a La Romana, Amber Cove, Samana e isola Catalina (Repubblica Dominicana), Ocho Rios (Giamaica), oppure Guadalupa, Antigua, isole Vergini Britanniche, Barbados, Saint Lucia. Tutte le soste consentono di vivere in comodità queste splendide isole, ad esempio facendo snorkeling, scoprendo le tradizioni locali, visitando foreste pluviali o assaporando le prelibatezze caraibiche. Anche in questo caso la formula proposta è quella del "volo+crociera", con partenze dai principali aeroporti italiani. MEDITERRANEO Il Mediterraneo è una destinazione comoda, grazie ai numerosi porti di imbarco disponibili, e da vivere anche in inverno e in primavera, grazie al suo clima e al suo mix eccezionale di diverse culture, tradizioni, città d'arte e panorami unici. Costa Smeralda offre crociere di una settimana in Italia, Francia e Spagna, con scali a Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Palermo e Civitavecchia/Roma. Dalla prossima primavera sarà affiancata da Costa Toscana, che proporrà crociere di una settimana sempre in Italia, Francia e Spagna. Nel mese di dicembre Costa Deliziosa propone una novità nella programmazione Costa: crociere di due settimane in partenza da Trieste, con tre giorni di sosta a Istanbul, che visiteranno anche Spalato, Corfù, Creta, Katakolon/Olimpia, Izmir, Atene e Dubrovnik. L'itinerario può essere suddiviso anche in singole crociere da una settimana, con partenza da Trieste o da Istanbul. Per chi ha pochi giorni a disposizione, in autunno e primavera ci sono le mini-crociere in Francia e Spagna, della durata di 3 o 4 giorni, con Costa Fortuna, Costa Diadema e Costa Pacifica. Per una pausa più lunga ci sono invece le Costa Voyages, un nuovo modo di vivere le crociere dai 10 ai 14 giorni, in cui l'esperienza di viaggio verso destinazioni insolite incontra il meglio della gastronomia e l'intrattenimento più innovativo e sorprendente mai visto a bordo. Ad esempio, le crociere di Costa Firenze e Costa Fascinosa alla scoperta delle isole Canarie, le crociere di Costa Fascinosa alle Azzorre, e quelle di Costa Pacifica e Costa Fortuna a Istanbul. Le esperienze a terra disponibili con le crociere nel Mediterraneo e Canarie sono indimenticabili: a Istanbul si può gustare una cena esclusiva in uno dei più eleganti ristoranti della città, assaporando i grandi classici della cucina dell'Anatolia meridionale; a Palma si può entrare nel mondo sotterraneo delle grotte del Drago, ascoltando un concerto di musica classica circondati da spettacolari giochi di luce; a Lanzarote si può fare trekking tra distese di lava solidificata e coni vulcanici. CROCIERE TRA DUE CONTINENTI Un'esperienza unica sono le crociere, dai 14 ai 19 giorni, che permettono di visitare due continenti in una sola vacanza, disponibili in autunno e primavera. Si può navigare tra Italia e Sud America con Costa Diadema, Costa Fascinosa e Costa Favolosa, oppure tra Italia e Caraibi con Costa Fortuna e Costa Pacifica. O ancora tra gli Emirati Arabi e l'Italia con Costa Toscana. NORD EUROPA Con il Black Friday di Costa si possono scoprire anche i paesaggi spettacolari del Nord Europa da un punto di vista unico. Costa Diadema propone

Informatore Navale

Focus

crociere di una settimana nei fiordi norvegesi, mentre Costa Favolosa itinerari di due settimane che arrivano sino all'Islanda e alle isole Lofoten.

Informatore Navale

Focus

MSC Crociere "La crociera di San Valentino ha preso il largo"

Anche l'itinerario invernale di MSC Orchestra nel Mar Mediterraneo tra Italia, Spagna e Francia, sarà al centro di "San Valentino_Tutto l'Amore del Mondo" l'iniziativa firmata MSC Crociere, terzo gruppo crocieristico al mondo, e BreakPointMKT, agenzia di marketing e comunicazione che da oltre 20 anni idea e realizza attività di promozione di prodotti e territori d'eccellenza, con il patrocinio del Comune di Terni, del Ministero della Cultura, dell'ENIT Insieme alla nave che imbarcherà tutto l'inverno a Cagliari, Livorno e Civitavecchia, "San Valentino_Tutto l'Amore del Mondo" coinvolgerà da gennaio a maggio altre unità della flotta protagoniste degli itinerari nel Mare Mostrum, in un progetto con al centro l'universalità e la trasversalità della tradizionale festa, nata in Italia, a Terni. La ricaduta sarà trasversale portando benefici al mondo del turismo, enogastronomia, musica, cinema e tutto quanto può ruotare intorno alla festa più celebrata al mondo, partita dal cuore della verde Umbria, intorno al V secolo dopo Cristo, anni nei quali il Santo, patrono di Terni, ha dedicato la sua vita all'amore e alle coppie. Questa storia, antica e suggestiva, è rimasta accesa come una piccola fiamma che è riuscita però ad alimentare, nei secoli, l'immaginario di tutti gli innamorati che, nel mondo, celebrano il proprio sentimento riconoscendo nel 14 febbraio e proprio in quel Santo di Terni, i simboli delle proprie promesse d'amore. Qui alcune delle iniziative già previste dal programma www.sanvalentino.live, che comprenderà contest con in palio crociere MSC e suggestivi weekend in Umbria. Sulle navi MSC messe a disposizione del progetto, dal mese di gennaio saranno installati photobooth per un contest fotografico aperto a tutti i crocieristi, tutte le foto concorreranno all'assegnazione di premi e, insieme a quelle che arriveranno sul sito, le più votate saranno oggetto di un concorso social e di una Mostra del Bacio itinerante. Inoltre insieme a APCI, Associazione Professionale Cuochi Italiani gli chef saliranno a bordo delle navi MSC in 6 porti italiani per incontrare operatori del settore, giornalisti, influencer per raccontare le ricette e i territori che le hanno ispirate; terza ed ultima attività sarà il Contest rivolto a tutti gli chef APCI che vorranno misurarsi con gli ingredienti delle terre di S. Valentino e con fantasia e gusto saranno in grado di realizzare ricette che saranno comunicate in tutti i canali attivati a partire dal 6 novembre. "Abbiamo sposato sin da subito l'idea di BreakPointMKT che intende valorizzare e restituire centralità alla festa e alla figura di San Valentino - racconta Leonardo Massa, Managing Director di MSC Crociere - "L'iniziativa vuole portare nel mondo la celebrazione del Santo Patrono di Terni nonché le bellezze di tutta l'Umbria. MSC Crociere è al fianco del progetto, poiché crede fermamente nell'internazionalizzazione delle eccellenze italiane e nella riscoperta, attraverso le escursioni che promuove sul territorio, del patrimonio culturale e naturale del nostro Paese".



Anche l'itinerario invernale di MSC Orchestra nel Mar Mediterraneo tra Italia, Spagna e Francia, sarà al centro di "San Valentino_Tutto l'Amore del Mondo" l'iniziativa firmata MSC Crociere, terzo gruppo crocieristico al mondo, e BreakPointMKT, agenzia di marketing e comunicazione che da oltre 20 anni idea e realizza attività di promozione di prodotti e territori d'eccellenza, con il patrocinio del Comune di Terni, del Ministero della Cultura, dell'ENIT Insieme alla nave che imbarcherà tutto l'inverno a Cagliari, Livorno e Civitavecchia, "San Valentino_Tutto l'Amore del Mondo" coinvolgerà da gennaio a maggio altre unità della flotta protagoniste degli itinerari nel Mare Mostrum, in un progetto con al centro l'universalità e la trasversalità della tradizionale festa, nata in Italia, a Terni. La ricaduta sarà trasversale portando benefici al mondo del turismo, enogastronomia, musica, cinema e tutto quanto può ruotare intorno alla festa più celebrata al mondo, partita dal cuore della verde Umbria, intorno al V secolo dopo Cristo, anni nei quali il Santo, patrono di Terni, ha dedicato la sua vita all'amore e alle coppie. Questa storia, antica e suggestiva, è rimasta accesa come una piccola fiamma che è riuscita però ad alimentare, nei secoli, l'immaginario di tutti gli innamorati che, nel mondo, celebrano il proprio sentimento riconoscendo nel 14 febbraio e proprio in quel Santo di Terni, i simboli delle proprie promesse d'amore. Qui alcune delle iniziative già previste dal programma www.sanvalentino.live, che comprenderà contest con in palio crociere MSC e suggestivi weekend in Umbria. Sulle navi MSC messe a disposizione del progetto, dal mese di gennaio saranno installati photobooth per un contest fotografico aperto a tutti i crocieristi, tutte le foto concorreranno all'assegnazione di premi e, insieme a quelle che arriveranno sul sito, le più votate saranno oggetto di un concorso social e di una Mostra del Bacio itinerante. Inoltre insieme a APCI, Associazione Professionale Cuochi Italiani gli chef saliranno a bordo delle navi MSC in 6 porti italiani per incontrare operatori del settore,

"Vittorio Morace", traghetto HSC

Nella immagine: Il rendering del traghetto veloce "Vittorio Morace". HOBART - In tempi di rinnovo delle navi traghetto per numerose compagnie europee, il cantiere spagnolo Armon di Vigo è ormai pronto a varare nei prossimi giorni il primo di una serie di almeno 9 o 12 traghetti veloci commissionati da Liberty Lines. Lo ha annunciato la stessa compagnia di navigazione siciliana della famiglia Morace spiegando che la 47° conferenza annuale di Interferry, che si è svolta dal 4 al 8 novembre scorsi a Hobart in Tasmania (Australia), è stato il palcoscenico prescelto per presentare il piano di investimenti per il rinnovamento della flotta; e più in dettaglio il progetto del "Vittorio Morace", la prima nave HSC certificata Green Plus che sarà varata a giorni e consegnata nel febbraio 2024. Interferry è stata scelta come vetrina per la presenza di un elevato numero di armatori e decision maker dello shipping, che da anni colgono questa opportunità per condividere esperienze, idee e contatti. HSC "Vittorio Morace" prende il nome del fondatore della compagnia scomparso nel 2022 ed è il primo esemplare di una commessa di 9+3 unità che verranno consegnate a Liberty Lines tra il 2024 e il 2027. La nave, sul cui progetto hanno lavorato gli uffici tecnici di Liberty Lines, Astilleros Armón, Rolls-Royce e lo studio di ingegneria navale australiano Incat Crowther, è un innovativo monocarena in alluminio e sarà equipaggiata con due motori Mtu power unit ibridi Rolls-Royce che consentiranno di muoversi all'interno dei porti in modalità totalmente elettrica (senza emettere ne fumi e rumori) per poi ricaricare le batterie durante la navigazione in mare aperto. Il progetto del nuovo traghetto veloce è stato presentato in ogni sua caratteristica dal consigliere di amministrazione e strategic controller di Liberty Lines, Alessandro Morace, insieme al sales manager di Rolls-Royce, Phil Kordic. "Siamo fieri di presentare questo progetto a una platea tanto importante perché si tratta di un significativo riconoscimento del nostro impegno verso l'evoluzione del trasporto marittimo veloce" ha dichiarato Alessandro Morace. "Per una società di navigazione l'ammodernamento costante della flotta deve essere la priorità e l'investimento effettuato da Liberty Lines - il più grande della sua storia - ne è dimostrazione tangibile. Siamo felici del progetto che ha visto unire le nostre competenze e quelle di partner così importanti come Armon, Rolls Royce e Incat e non vediamo l'ora di impiegare la nuova serie di unità veloci per garantire ai nostri passeggeri la migliore esperienza di viaggio possibile, in continuità con la nostra mission aziendale".



Nella immagine: Il rendering del traghetto veloce "Vittorio Morace". HOBART - In tempi di rinnovo delle navi traghetto per numerose compagnie europee, il cantiere spagnolo Armon di Vigo è ormai pronto a varare nei prossimi giorni il primo di una serie di almeno 9 o 12 traghetti veloci commissionati da Liberty Lines. Lo ha annunciato la stessa compagnia di navigazione siciliana della famiglia Morace spiegando che la 47° conferenza annuale di Interferry, che si è svolta dal 4 al 8 novembre scorsi a Hobart in Tasmania (Australia), è stato il palcoscenico prescelto per presentare il piano di investimenti per il rinnovamento della flotta; e più in dettaglio il progetto del "Vittorio Morace", la prima nave HSC certificata Green Plus che sarà varata a giorni e consegnata nel febbraio 2024. Interferry è stata scelta come vetrina per la presenza di un elevato numero di armatori e decision maker dello shipping, che da anni colgono questa opportunità per condividere esperienze, idee e contatti. HSC "Vittorio Morace" prende il nome del fondatore della compagnia scomparso nel 2022 ed è il primo esemplare di una commessa di 9+3 unità che verranno consegnate a Liberty Lines tra il 2024 e il 2027. La nave, sul cui progetto hanno lavorato gli uffici tecnici di Liberty Lines, Astilleros Armón, Rolls-Royce e lo studio di ingegneria navale australiano Incat Crowther, è un innovativo monocarena in alluminio e sarà equipaggiata con due motori Mtu power unit ibridi Rolls-Royce che consentiranno di muoversi all'interno dei porti in modalità totalmente elettrica (senza emettere ne fumi e rumori) per poi ricaricare le batterie durante la navigazione in mare aperto. Il progetto del nuovo traghetto veloce è stato presentato in ogni sua caratteristica dal consigliere di amministrazione e strategic controller di Liberty Lines, Alessandro Morace, insieme al sales manager di Rolls-Royce, Phil Kordic. "Siamo fieri di presentare questo progetto a una platea tanto importante perché si tratta di un significativo riconoscimento del nostro impegno verso l'evoluzione del trasporto marittimo veloce" ha dichiarato Alessandro Morace.

Crociere OK ma frenano le infrastrutture

MIAMI Il Mediterraneo continua ad essere il traghetto preferito per le crociere di medio termine, con imbarco diretto nei principali porti italiani, spagnoli e francesi: ma le turbolenze della zona Est, con la sponda dal Libano all'Egitto che ribolle stanno rilanciando anche due aree fino a ieri marginali per le compagnie europee: i Caraibi, con collegamenti diretti via charter aereo e sul Nord Europa, con la lusinga dei panorami scandinavi fino alle soglie della banchisa polare. E anche le navi diventano più specializzate: i grandi e lussuosi bastimenti da migliaia di passeggeri, orgoglio della progettazione e costruzione italiana, sono in continua evoluzione all'insegna del green; ma fioriscono anche le navi di medie dimensioni, quasi sempre con caratteristiche esclusive di extra-lusso, come la neonata compagnia del Gruppo MSC. Su tutte fa presa la previsione ufficializzata dal recente meeting di Tarano di Risposte Turismo che prevede per il 2024 anno non certo considerato tra i migliori per i consumi personali almeno 5 mila toccate nave in Italia e dai 13 ai 15 milioni di passeggeri. Rimane da capire come stiano aggiornandosi i porti che aspirano a diventare grandi hub delle crociere. Perché i progetti sono molti, quasi tutti di eccellenza: ma ancora oggi l'abbiamo già scritto di recente siano complessivamente con strutture in dietro rispetto anche ai porti del Nord Africa centro-occidentale. E a frenare le nuove stazioni passeggeri sono più che altro la burocrazia dei permessi, inchiodati da lungaggini che non hanno uguali in altri paesi del mondo.



Aggiornamento sullo stato dei bandi di progettazione per la manutenzione dei canali portuali

Aggiornamento sullo stato dei bandi di progettazione per la manutenzione dei canali portuali Nov 10, 2023 Venezia - La struttura del Commissario straordinario per le crociere a Venezia ritiene utile fornire un aggiornamento e una spiegazione relativamente ai bandi per l'affidamento della progettazione degli interventi manutentivi dei canali portuali. È importante, preliminarmente, chiarire bene come si tratti di "bandi di progettazione e studio impatto ambientale" e non di progettazione ed esecuzione delle opere. Come già detto in altre circostanze, si ribadisce come tutti i progetti, previsti e finanziati dal D.L. 103/2021, saranno comunque assoggettati a VIA (senza verifica di assoggettabilità) e questo su indicazione precisa del Commissario proprio in ragione della decisa adozione di un approccio concretamente orientato alla realizzazione di un sistema portuale sostenibile. In sede di valutazione VIA verrà definita la compatibilità ambientale degli interventi, anche in relazione agli inquinanti che questi interventi dovranno prendere in considerazione. Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti bandi: Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi, indagini e caratterizzazioni), dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito (a beneficio del porto, del Provveditorato e della città) per la Messa a dimora di sedimenti lagunari lungo il canale Malamocco Marghera Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 3.203.800, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, solo a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, con una capacità di circa 3 milioni di metri cubi ciascuno e un costo di complessivi 41.500.000. Sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte ed entro la prossima settimana è prevista la conclusione delle operazioni di gara con l'individuazione dell'operatore economico primo in graduatoria. Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi e indagini), degli studi specialistici su modello matematico, dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito per la Dragaggio del canale di accesso alla odierna stazione marittima intervento previsto dal D.L. 103/2021. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 1.999.200, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale. Solo a seguito della VIA si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, per complessivi 1.280.000 metri cubi: il primo stralcio, interamente finanziato e del costo di 21.000.000, consentirà di riportare il canale ad una profondità di -8.0 m



11/10/2023 16:15 Redazione Seareporter

Aggiornamento sullo stato dei bandi di progettazione per la manutenzione dei canali portuali Nov 10, 2023 Venezia - La struttura del Commissario straordinario per le crociere a Venezia ritiene utile fornire un aggiornamento e una spiegazione relativamente ai bandi per l'affidamento della progettazione degli interventi manutentivi dei canali portuali. È importante, preliminarmente, chiarire bene come si tratti di "bandi di progettazione e studio impatto ambientale" e non di progettazione ed esecuzione delle opere. Come già detto in altre circostanze, si ribadisce come tutti i progetti, previsti e finanziati dal D.L. 103/2021, saranno comunque assoggettati a VIA (senza verifica di assoggettabilità) e questo su indicazione precisa del Commissario proprio in ragione della decisa adozione di un approccio concretamente orientato alla realizzazione di un sistema portuale sostenibile. In sede di valutazione VIA verrà definita la compatibilità ambientale degli interventi, anche in relazione agli inquinanti che questi interventi dovranno prendere in considerazione. Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti bandi: Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi, indagini e caratterizzazioni), dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito (a beneficio del porto, del Provveditorato e della città) per la Messa a dimora di sedimenti lagunari lungo il canale Malamocco Marghera Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di € 3.203.800, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, solo a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, con una capacità di circa 3 milioni di metri cubi ciascuno e un costo di complessivi € 41.500.000. Sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte ed entro la

Sea Reporter

Focus

s.m.m. (a fronte degli attuali -7,5 m e dei -11 m presenti in passato) con una larghezza della cunetta a 70 m (rispetto agli attuali 50 m); il secondo stralcio, per il quale è stata richiesta un'integrazione di finanziamento e del costo di 18.500.000, consentirà di riportare il canale ad una profondità di -9.0 m s.m.m. con una larghezza della cunetta a 80 m. Tale intervento consentirà il raggiungimento alla odierna stazione marittima di navi da crociera medio-piccole. Al momento il bando è in pubblicazione e la scadenza per la presentazione delle offerte è prevista il 14 novembre. Saranno pubblicati entro novembre i seguenti bandi: Il bando per l'affidamento della progettazione (compresi rilievi e indagini), degli studi specialistici su modello matematico, dello studio di impatto ambientale, della direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza del sito per la Dragaggio del Canale Malamocco Marghera intervento previsto dal D.L. 103/2021. Si tratta di un bando di servizi tecnici (non di lavori) dell'importo di 5.489.000, finalizzato allo svolgimento di tutti gli studi, le indagini e i progetti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, a seguito della quale si procederà allo sviluppo della progettazione esecutiva e, attraverso ulteriore gara pubblica, all'affidamento dei lavori. L'intervento è previsto in due stralci, per complessivi 2.600.000 metri cubi: il primo stralcio, del costo di 87.700.000, che prevede un dragaggio di circa 1.900.000 metri cubi, consentirà di migliorare le condizioni di navigabilità, riducendo le restrizioni in condizioni meteo-marine avverse, e realizzare parte delle barene lungo il canale come previste dal progetto Channeling; il secondo stralcio consentirà di raggiungere i livelli di navigabilità in sicurezza prefissati anche in condizioni meteo-marine avverse. L'aggiudicazione è prevista a dicembre 2023. Il bando per l'affidamento delle caratterizzazioni dei sedimenti provenienti da dragaggi Si tratta di un bando di servizi dell'importo di 2.837.000, finalizzato ad individuare laboratori qualificati per l'esame dei sedimenti dragati secondo il Nuovo Protocollo Fanghi, pubblicato nel 2023, che prevede lo svolgimento, in aggiunta alle analisi di natura chimica, anche di specifiche analisi di natura eco-tossicologico. In esito alle caratterizzazioni, si potrà conoscere se e quali sedimenti derivanti dalle manutenzioni dei canali potranno essere riutilizzati in laguna all'interno delle barene ovvero dovranno essere conferiti all'interno del nuovo sito conterminato ed isolato destinato alla messa a dimora ovvero, infine, dovranno essere allontanati dalla laguna e collocati in discarica. L'aggiudicazione è prevista a dicembre 2023. "L'attenzione alla sostenibilità ambientale in laguna è centrale nel lavoro quotidiano della struttura che presiedo" chiarisce il Commissario Fulvio Lino Di Blasio "Lo dimostra il fatto che abbiamo scelto di chiedere la valutazione di impatto ambientale sui progetti di manutenzione dei canali portuali anche laddove non strettamente necessaria. Lo abbiamo fatto perché è ora di voltare pagina e di cambiare registro, di andare avanti in modo sostenibile, contemperando l'operatività portuale con la massima tutela possibile dell'ambiente lagunare. I pescaggi necessari, infatti, saranno in linea con il Piano Regolatore portuale o addirittura inferiori di 2 metri rispetto a quanto autorizzabile, come ad esempio per il canale Vittorio Emanuele III. Inoltre, i progettisti che risponderanno ai bandi sono chiamati a individuare tecniche di manutenzione innovative che minimizzino

Sea Reporter

Focus

gli impatti ambientali delle operazioni di ripristino e tutela lagunare, anche perché tale aspetto avrà un peso importante nella definizione della graduatoria finale". "La struttura commissariale" - aggiunge Di Blasio - "ha stanziato complessivi 900 mila euro per ulteriori studi scientifici volti ad analizzare - con il coinvolgimento di esperti specialisti - tutte le questioni ambientali rilevanti ai fini della salvaguardia della Laguna di Venezia. In tal modo saranno esaminati e studiati tutti i possibili effetti degli interventi previsti, condividendo i risultati in forma pubblica. Sarà possibile così fornire i dovuti e fondamentali chiarimenti rispondendo, ad esempio, ai timori in merito a presunti nuovi fenomeni idrodinamici che deriverebbero da un incremento della profondità del canale di accesso alla odierna stazione marittima dagli attuali 7,5 m ai 9 m ad intervento eseguito". "Si ricorda - conclude il Commissario Di Blasio - come il nuovo protocollo fanghi escluda categoricamente la possibilità che fanghi inquinati possano restare in laguna e, pertanto, laddove con le caratterizzazioni fossero rilevati sedimenti inquinati, con l'intervento di manutenzione ne sarà garantita la definitiva rimozione e conseguente allontanamento dalla Laguna di Venezia, diventando quindi ulteriormente attori di sostenibilità. Per quanto riguarda i sedimenti non inquinati, ma comunque aventi caratteristiche che, secondo nuovo protocollo fanghi, non li rendono idonei ad essere collocati in barena, tali sedimenti saranno messi a dimora nel nuovo sito che, in accordo con il nuovo protocollo, garantisce un confinamento permanente, impermeabile all'acqua, tale da impedire ogni rilascio di inquinanti nell'ambiente circostante".