



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Rassegna Stampa Assoporti**  
**sabato, 25 novembre 2023**



## Prime Pagine

25/11/2023	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 25/11/2023	11
25/11/2023	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 25/11/2023	12
25/11/2023	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 25/11/2023	13
25/11/2023	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 25/11/2023	14
25/11/2023	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 25/11/2023	15
25/11/2023	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 25/11/2023	16
25/11/2023	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 25/11/2023	17
25/11/2023	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 25/11/2023	18
25/11/2023	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 25/11/2023	19
25/11/2023	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 25/11/2023	20
25/11/2023	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 25/11/2023	21
25/11/2023	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 25/11/2023	22
25/11/2023	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 25/11/2023	23
25/11/2023	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 25/11/2023	24
25/11/2023	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 25/11/2023	25
25/11/2023	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 25/11/2023	26
25/11/2023	<b>Milano Finanza</b> Prima pagina del 25/11/2023	27

## Primo Piano

24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b> Portuali, è lavoro usurante	28
------------	---	----

## Trieste

25/11/2023	<b>Il Piccolo</b> Pagina 24	<i>PIERCARLO FIUMANÒ</i>	29
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Piccolo</b> Pagina 33		31
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Piccolo</b> Pagina 37	<i>LP</i>	32
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Piccolo</b> Pagina 38		33
<hr/>			
24/11/2023	<b>larepubblica.it</b>		34
<hr/>			
24/11/2023	<b>lastampa.it</b>		35
<hr/>			
25/11/2023	<b>Messaggero Veneto</b> Pagina 18	<i>PIERCARLO FIUMANÒ</i>	36
<hr/>			
24/11/2023	<b>Trieste Prima</b>		38
<hr/>			

## Venezia

25/11/2023	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 39	<i>ROBERTO PERINI</i>	40
<hr/>			
24/11/2023	<b>Il Nautilus</b>		42
<hr/>			
24/11/2023	<b>Informazioni Marittime</b>		43
<hr/>			
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>		44
<hr/>			
25/11/2023	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 18	<i>PIERCARLO FIUMANÒ</i>	45
<hr/>			
25/11/2023	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 28	<i>ELISABETTA B. ANZOLETTI</i>	47
<hr/>			
24/11/2023	<b>Messaggero Marittimo</b>		49
<hr/>			
24/11/2023	<b>Sea Reporter</b>		50
<hr/>			
24/11/2023	<b>Ship Mag</b>		51
<hr/>			

## Savona, Vado

25/11/2023	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 26	<i>SILVIA CAMPESE</i>	52
<hr/>			

25/11/2023	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 27	G. V.	54
<hr/>			
24/11/2023	<b>Informare</b>		55
Concluso l'iter autorizzativo per costruire i cassoni della nuova diga foranea di Genova a Vado Ligure. Inizialmente ne saranno realizzati cinque che saranno posti a difesa del cantiere			
<hr/>			
25/11/2023	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 37	G. V.	56
<hr/>			
24/11/2023	<b>Savona News</b>		57
Nuova Diga foranea di Genova, concluso l'iter autorizzativo per la realizzazione dei cassoni a Vado Ligure			
<hr/>			
24/11/2023	<b>Savona News</b>		59
Savona, un Masterplan in cinque quadranti per ridisegnare l'assetto del frontemare di Levante fino ad Albissola (FOTO)			
<hr/>			
24/11/2023	<b>Shipping Italy</b>		62
Cassoni, pennello e Aiello: il cantiere della nuova diga di Genova procede			
<hr/>			

## Genova, Voltri

24/11/2023	<b>BizJournal Liguria</b>		64
Nautica da diporto, Ilaria Cavo: "3 mln di euro per sostituire vecchi motori con elettrico"			
<hr/>			
24/11/2023	<b>BizJournal Liguria</b>		65
Diga di Genova, concluso l'iter autorizzativo per la realizzazione a Vado dei cassoni			
<hr/>			
24/11/2023	<b>Genova Today</b>		66
Nuova diga, la costruzione dei cassoni può iniziare			
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 24-25	EMANUELE ROSSI	67
Tunnel, si sbloccano i primi espropri. A dicembre atteso l'ultimo via libera			
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 23		69
Viaggio tridimensionale nel porto di Genova			
<hr/>			
25/11/2023	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 5		70
Bucci "Nel Ponente un altro Waterfront e a Multedo un parco"			
<hr/>			
24/11/2023	<b>Messaggero Marittimo</b>		73
I cassoni per la nuova diga si faranno a Vado Ligure			
<hr/>			
24/11/2023	<b>PrimoCanale.it</b>		75
Stazione aeroporto - Erzelli, Rfi a Terrazza: "Pronta a giugno 2026"			
<hr/>			
24/11/2023	<b>Ship Mag</b>		76
Fincantieri vara a Riva Trigoso la fregata multiruolo Spartaco Schergat			
<hr/>			

## La Spezia

24/11/2023	<b>BizJournal Liguria</b>		77
Alla Spezia dal 25 novembre mostra di arte e musica itinerante dedicata alle donne			
<hr/>			
24/11/2023	<b>Citta della Spezia</b>		79
Nasce il "Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara"			
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 27	SONDRA COGGIO	80
«Nel nome di Giulia, perché non accada più» Mobilitazione generale contro la violenza			
<hr/>			

25/11/2023	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 28	<i>D.I.</i>	83
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 28	<i>DANIELE IZZO</i>	84
<hr/>			
24/11/2023	<b>Informare</b>		86
<hr/>			
24/11/2023	<b>Informare</b>		87
<hr/>			
24/11/2023	<b>Informazioni Marittime</b>		88
<hr/>			
25/11/2023	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 61		89
<hr/>			
24/11/2023	<b>PrimoCanale.it</b>		90
<hr/>			
24/11/2023	<b>Ship Mag</b>		91
<hr/>			

## Ravenna

25/11/2023	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 9		92
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 54		94
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 15	<i>Raoul de Forcade</i>	95
<hr/>			

## Marina di Carrara

25/11/2023	<b>Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Massa-Carrara)</b> Pagina 49		97
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Massa-Carrara)</b> Pagina 52		98
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Massa-Carrara)</b> Pagina 52	<i>GIOVANNA MEZZANA</i>	99
<hr/>			
25/11/2023	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 61		101
<hr/>			
25/11/2023	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 61	<i>MASSIMILIANO BERNARDI</i>	102
<hr/>			
24/11/2023	<b>Messaggero Marittimo</b>		104
<hr/>			
24/11/2023	<b>Rai News</b>		105
<hr/>			

## Livorno

25/11/2023	<b>Il Tirreno</b> Pagina 25	<i>LAURA BOLDRINI</i>	106
<hr/>			
25/11/2023	<b>Il Tirreno</b> Pagina 25		108
<hr/>			
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>		109
<hr/>			
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>		111
<hr/>			
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>		112
<hr/>			
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>		113
<hr/>			
25/11/2023	<b>Libero</b> Pagina 13	<i>FRANCESCO STORACE</i>	115
<hr/>			
24/11/2023	<b>Messaggero Marittimo</b>		116
<hr/>			
24/11/2023	<b>Messaggero Marittimo</b>		118
<hr/>			

## Piombino, Isola d' Elba

25/11/2023	<b>Il Tirreno</b> Pagina 44		121
<hr/>			
25/11/2023	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 67		122
<hr/>			

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

24/11/2023	<b>Italpress</b>		123
<hr/>			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/11/2023	<b>Agenparl</b>		125
<hr/>			
24/11/2023	<b>AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva</b>		128
<hr/>			

24/11/2023 **Messaggero Marittimo** 132  
Fiumicino sarà il primo porto commerciale costruito ex novo da trent'anni

---

## Napoli

25/11/2023 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 133  
Napoli, record crociere

---

24/11/2023 **La Gazzetta Marittima** 134  
Posti d'ormeggio cercansi

---

## Bari

25/11/2023 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 1 *ENRICO FILOTICO* 135  
L'accelerazione del centrodestra Per il candidato un tris di nomi

---

25/11/2023 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 5 136  
Il centrodestra stringe i tempi per il nome

---

## Brindisi

24/11/2023 **Brindisi Report** 137  
Deposito Edison: "Il ministero ignora le criticità sollevate dal consiglio comunale"

---

24/11/2023 **Brindisi Report** 139  
Riforma ordinamento giudiziario: tavola rotonda con avvocati e magistrati

---

25/11/2023 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 34 140  
Ordinamento giudiziario tavola rotonda sulla riforma

---

25/11/2023 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 11 141  
Insorge il fronte ambientalista «Risposta poco documentata»

---

## Taranto

25/11/2023 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 4 143  
Brindisi, impianto Edison Roma conferma il sì: «È strategico per l'Italia»

---

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

25/11/2023 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 145  
Gioia Tauro taglia tasse di ancoraggio anche nel 2023

---

24/11/2023 **Corriere Della Calabria** 146  
«Grazie al Piano Mattei la Calabria sarà l'hub dell'Europa nel Mediterraneo»

---

25/11/2023	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 26	147
<hr/>		
25/11/2023	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 26	148
<hr/>		
25/11/2023	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 27	150
<hr/>		
24/11/2023	<b>Informatore Navale</b>	152
<hr/>		
24/11/2023	<b>Informazioni Marittime</b>	153
<hr/>		
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>	154
<hr/>		
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>	156
<hr/>		
24/11/2023	<b>Messaggero Marittimo</b>	158
<hr/>		
25/11/2023	<b>Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 12	159
<hr/>		

## Olbia Golfo Aranci

24/11/2023	<b>FerPress</b>	161
<hr/>		
24/11/2023	<b>Il Nautilus</b>	163
<hr/>		
24/11/2023	<b>Informatore Navale</b>	165
<hr/>		
24/11/2023	<b>Informazioni Marittime</b>	167
<hr/>		
24/11/2023	<b>Messaggero Marittimo</b>	169
<hr/>		
24/11/2023	<b>Olbia Notizie</b>	171
<hr/>		
24/11/2023	<b>Sea Reporter</b>	173
<hr/>		

## Cagliari

25/11/2023	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 26	<i>PAOLO ARDOVINO</i> 175
<hr/>		
24/11/2023	<b>Primo Magazine</b>	176
<hr/>		

24/11/2023	<b>Sardegna Reporter</b>		177
<hr/>			
"Trasporti, Deidda (Fdi): Bene Attività Mito Di Grendi E Maersk; Cagliari Ponte Tra Italia, Europa E Nord Africa"			
<hr/>			

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

25/11/2023	<b>Gazzetta del Sud</b>	Pagina 19	<i>LUCIO D'AMICO</i>	178
<hr/>				
Ranieri al lavoro. Mega, un addio al veleno				
25/11/2023	<b>Gazzetta del Sud</b>	Pagina 22		181
<hr/>				
polemica a scoppio ritardato				
25/11/2023	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b>	Pagina 18		183
<hr/>				
Authority dello Stretto, il commissario Ranieri già al lavoro				
25/11/2023	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b>	Pagina 24		185
<hr/>				
La minoranza: «Ranieri profilo ideale per l'Adsp»				
24/11/2023	<b>Informare</b>			186
<hr/>				
Passaggio di consegne al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto				
24/11/2023	<b>LiveSicilia</b>			187
<hr/>				
Messina, Antonio Ranieri si insedia all'Autorità di sistema portuale				
24/11/2023	<b>Messaggero Marittimo</b>			188
<hr/>				
Il nuovo commissario Ranieri è arrivato a Messina				
24/11/2023	<b>Messaggero Marittimo</b>			189
<hr/>				
Antonio Ranieri commissario AdSp dello Stretto				
24/11/2023	<b>quotidianodisicilia.it</b>			190
<hr/>				
Messina, l'Autorità Portuale dello Stretto entra nella fase post Mega Messina, l'Autorità Portuale dello Stretto entra nella fase post Mega				
24/11/2023	<b>Shipping Italy</b>			192
<hr/>				
L'addio dolce-amaro di Mario Mega all'Adsp dello Stretto				
24/11/2023	<b>Stretto Web</b>			195
<hr/>				
Messina, Antonio Ranieri si è insediato all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto				
24/11/2023	<b>TempoStretto</b>			196
<hr/>				
Mega: "Ho lavorato per il bene pubblico, non per i potenti messinesi. Ora loro possono gioire"				
24/11/2023	<b>TempoStretto</b>			200
<hr/>				
Antonio Ranieri si è insediato all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto				

## Catania

25/11/2023	<b>La Sicilia</b>	Pagina 10	<i>MARIA MODICA</i>	201
<hr/>				
«Innovation Island, miracolo palermitano e staff siciliano»				

## Palermo, Termini Imerese

24/11/2023	<b>Ansa</b>			203
<hr/>				
Innovation island, Tamajo premia Pasqualino Monti				

25/11/2023	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	204
	Porti, ipotesi Spa si fa più vicina	
24/11/2023	<b>Informare</b>	205
	Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Palermo è diminuito del -10,2%	
24/11/2023	<b>Italpress</b>	206
	Porti, Tamajo premia Monti "Grazie a lui cambio di passo in Sicilia"	
24/11/2023	<b>LiveSicilia</b>	207
	Moda, il 25 novembre torna la "Palermo Fashion Night"	
24/11/2023	<b>LiveSicilia</b>	208
	Innovation Island a Palermo, Tamajo premia Pasqualino Monti	

## Focus

24/11/2023	<b>Affari Italiani</b>	209
	Trasporto marittimo più green, D'Amico "Grande interesse per il biofuel"	
25/11/2023	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	211
	HHLA, l'OPA di Msc riuscita in piccola parte	
25/11/2023	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	212
	Contributi mare, governo pubblica regole modal shift	
24/11/2023	<b>Il Nautilus</b>	213
	La catena del valore dell'idrogeno Norvegia-Germania è tecnicamente fattibile	
24/11/2023	<b>Italpress</b>	216
	Trasporto marittimo più green, D'Amico "Grande interesse per il biofuel"	
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>	218
	Skipper, tutte le novità	
24/11/2023	<b>L'agenzia di Viaggi</b>	219
	Grimaldi Lines porta a bordo il Festivaldeigiovani	
24/11/2023	<b>Primo Magazine</b>	220
	Festivaldeigiovani® fa tappa a bordo della Cruise Barcelona	

## Notizie di Shipping e Logistica

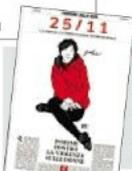
24/11/2023	<b>Il Nautilus</b>	221
	MARIO MATTIOLI: LE INTERCONNESSIONI FRA SPACE E BLUE ECONOMY FAVORISCONO SVILUPPO E CRESCITA SOSTENIBILI	
24/11/2023	<b>Informazioni Marittime</b>	223
	Space e blue economy, Mattioli (Federazione del Mare): "Insieme favoriscono sviluppo sostenibile"	
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>	224
	d'Amico, azioni Star negli USA	
24/11/2023	<b>La Gazzetta Marittima</b>	225
	Dall'Austria, nuovo ukase anti TIR	
24/11/2023	<b>Sea Reporter</b>	226
	Economia dello Spazio e del Mare: Mattioli, le interconnessioni fra Space e Blue Economy favoriscono sviluppo e crescita sostenibili	

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



### Gratis un inserto di 16 pagine Stop alla violenza

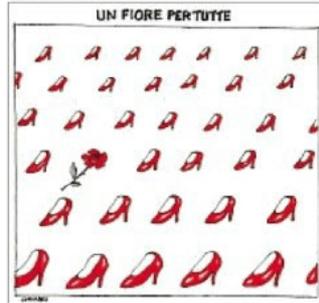
Il supplemento allegato al «Corriere»  
nella giornata di mobilitazione per le donne



**Andrea Bonomi**  
«Mia nonna  
Lady Finanza»  
di **Michela Proietti**  
a pagina 33



GIANNELLI



## L'Italia in piazza per Giulia e per le donne

di **Alessandro Fulloni** e **Adriana Logroscino**  
Da nord a sud: oggi è il giorno della piazza, della testimonianza. In nome di Giulia e di tutte le donne. Le organizzatrici: noi apolitiche.  
da pagina 12 a pagina 19 **D'Este, Polese, Zorzi**

## NON SOLO PROMESSE

di **Fioranza Sarzanini**

Accade sempre, dopo ogni femminicidio. Soprattutto se, come nel caso di Giulia Cecchettin, l'emozione per il delitto diventa un'onda che travolge tutto e tutti. E allora la politica si mobilita, il Parlamento si impegna, il governo promette.  
continua a pagina 42

## IL PATRIARCATO C'È

di **Venanzio Postiglione**

Una foto. Quella foto. Che è impossibile dimenticare o nascondere. C'è Giulia sull'altalena, in mezzo al verde, il sorriso accennato, lo sguardo che cerca la vita. Il Comune veneto di Vigonovo, dove abitava, ne ha fatto una gigantografia e l'ha messa sulla facciata.  
continua a pagina 42

Sono tredici israeliani, dieci lavoratori thailandesi e un filippino. Lo scambio con 39 detenuti palestinesi

# Gaza, liberati i primi ostaggi

Rispettata la tregua. Biden: è solo l'inizio. Netanyahu: ma la guerra va avanti



In alto, gli ostaggi liberati da Hamas. Sotto, i prigionieri palestinesi rilasciati portati in trionfo

## Le anziane, i 4 bimbi Il ritorno in Israele del popolo del kibbutz

di **Greta Privitera**

Nove donne e 4 bambini, quasi tutti dal kibbutz di Nir Oz. Solo loro i primi ostaggi israeliani liberati da Hamas. Alcuni dei loro parenti sono morti o ancora a Gaza.  
a pagina 5

di **Davide Frattini**

Liberati i primi ostaggi da Gaza dopo 49 giorni di prigionia. Si tratta di 13 israeliani, 10 lavoratori thailandesi e un filippino. Sono stati accompagnati da un'unità speciale israeliana e portati negli ospedali a loro destinati, dove si sono riuniti alle famiglie dopo quasi due mesi. Gli ostaggi sono stati scambiati con 39 palestinesi detenuti in Israele. È anche iniziato il cessate il fuoco all'offensiva sulla Striscia di Gaza. Il presidente americano Joe Biden è fiducioso: «Questo è solo l'inizio, ci aspettiamo che altri ostaggi vengano rilasciati presto». Continua la fuga degli sfollati da Gaza City e che adesso premono al valico di Rafah.  
da pagina 2 a pagina 9

## L'ARRIVO DEGLI SCARCARATI Festa a Ramallah tra slogan e cori

di **Luca Cremonesi**

L'arrivo a Ramallah per i palestinesi rilasciati. Gli amici: «Ma possono arrestarli di nuovo».  
a pagina 6

I PRECEDENTI, LE STORIE

## Shalit e gli altri, vita da ex rapiti

di **Francesco Battistini**

Shalit e gli altri: in Israele sono più di 1.500 i sopravvissuti alla prigionia dei terroristi.  
a pagina 9

Bruxelles Approvate le modifiche di Roma

## Pnrr, sì della Ue Il piano ora cresce a 194 miliardi

di **Federico Fubini**  
e **Mario Sensi**

Via libera dalla Commissione europea al Piano di ripresa e resilienza (Pnrr) modificato. Sbloccata la quarta rata da 16,5 miliardi. La dotazione sale a 194 miliardi. La premier Giorgia Meloni commenta: «Fieri, spenderemo tutti i soldi». E il ministro Giancarlo Giorgetti sottolinea: «Mettiamo 12 miliardi in più per aiutare il sistema delle imprese». Quarta rata in arrivo entro il 31 dicembre di quest'anno, garantisce il ministro Raffaele Fitto.  
alle pagine 10 e 11 **Ducci**

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

## L'elezione diretta non è un tabù (per Franceschini)

Li ha vissuti quasi tutti i tentativi falliti di riformare la Costituzione. Ma stavolta Dario Franceschini pensa che potrebbe non finire come le altre volte.  
continua a pagina 23

31125  
9 771120 498108  
paoloni.it

## IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Che il social siano una pistola messa in tasca a un esercito di ceccchini senza il porto d'armi è cosa risaputa. Resta da capire se, oltre alla pistola, venga dato in dotazione un giubbotto antiproiettile per proteggersi dalla cattiveria. Di sicuro il signor Alberto Re quel giubbotto non lo aveva quando, dopo avere organizzato ad Agrigento un festival del cinema dall'esito fallimentare, è stato travolto dalle critiche e dai messaggi canzonatori. A 78 anni ha reagito all'ondata di bullismo con la cieca disperazione di un adolescente e, secondo la sua famiglia, è anche per questo che si è tolto la vita.  
Al di là del caso di cronaca, resta il quesito di fondo: esiste un giubbotto mentale per salvarsi dal gregge di pecore con la criniera che gode al pensiero di ruggire a

## Il giubbotto anti-social

comando contro il capro espiatorio di turno? C'è chi suggerisce di non dare importanza al giudizio degli altri, di diventare cinici e disincantati, ma metterlo in pratica significa rinunciare alla propria umanità: la corda dell'empatia è una sola, se la stacchi per non sentire ciò che ti provoca dolore, ti condanni a non sentire più neanche il piacere. C'è invece chi prova a difendersi con la rimozione. Scansa i social o ne scorre i commenti una riga alla volta, come il pokerista quando scopre la carta appena presa dal mazzo, promettendo a sé stesso che passerà oltre al primo accenno di cattiveria pur di poter continuare a illudersi che gli altri lo stimino o almeno lo captiscano. Purtroppo, non ci riesce quasi mai.

PAURA DI SOFFIARTI IL NASO?  
LETI balm REPAIR  
FORMULA SPECIFICA PER NASO E LABBRA  
LETTI SELLA www.lettifarmaceutici.it





I docenti italiani "a gettone" reclutati da Bin Salman per dare punteggio ai suoi atenei vengono beccati e si ritirano. Il famoso Rinascimento saudita è già finito



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

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

Sabato 25 novembre 2023 - Anno 15 - n° 325  
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Annetti: € 3,00 - € 10,00 con il libro "Israele e palestinesi in poche parole"  
 Spedizione aib. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**SECRETARI E AUTISTI**  
 Savona, la legge ad hoc per lo staff senza concorso  
 DELLA SALA A PAG. 5

**CONFLITTO D'INTERESSI**  
 Cyber-sicurezza: Gasparri, società e attività di lobby  
 ROSELLI A PAG. 2-3

**PRESSIONI SULLA UE**  
 Brevetti: le email di Big Pharma contro la ricerca  
 MANTOVANI A PAG. 15

**"NON UNA DI MENO"**  
 Manifestazione per le donne: diretta sulla Rai  
 MARRA A PAG. 7

**FEMMINICIDI E NUMERI**  
 Cari negozionisti, quelle classifiche non dicono nulla  
 Selvaggia Lucarelli

**S**e c'è una cosa che abbiamo imparato in questi giorni è che quando i negozionisti del patriarcato sono in difficoltà con le parole ricorrono ai numeri. Lo fanno un po' come fa Salvini quando non sa che dire e spara cifre a caso confidando nell'autorevolezza della matematica e nell'ignoranza dell'interlocutore. Si cita una classifica che renderebbe l'Italia il paradiso dell'emancipazione femminile.  
 A PAG. 6-7



**ISRAELE-GAZA** Bibi "silenzi" chi torna e mira a sopravvivere  
 Tregua e primi ostaggi liberi  
 Netanyahu: fine guerra mai

■ Hanna Katzir, rapita a Nir Oz, per le brigate Al Quds era già morta. Tornano anche donne e minori palestinesi. Zeina Abdo, 18 anni, denuncia: "Picchiata in carcere dopo il 7 ottobre"



● GROSSI, PROVENZANI E SCUTO A PAG. 8-9

**Sempre più Chiara**  
 Marco Travaglio

In quest'epoca caotica arguono punti di riferimento saldi e netti. Infatti la Schlein in piazza del Popolo e Formigli a Piazzapulita si sono rivolti a Chiara (si fa per dire) Valerio, che in fatto di saldezza e nettezza non teme rivali. Nel comizio dal palco del Pd ha subito colto nel segno: "Tutte le persone che conosco sanno cucinare pasta aglio olio e peperoncino. Ogni persona a modo suo. Tempo di cottura, peperoncino intero, in polvere o frantumato. Piccante o meno piccante. Aglio con l'anima o senza. Tutte le persone che conosco sono capaci di giudicare se la pasta aglio olio e peperoncino di uno è meglio o peggio di quella di un altro". Forte di queste incrollabili premesse, pur con una lievissima confusione fra parlare come mangi e di ciò che mangi, la Valerio ha indicato la retta via: "Una cultura e una politica del dissenso, dell'eccezione, della variazione che somigliano all'aglio olio che facciamo tutti. Si potrebbe parlare di polenta, arancini, arancine, arancinu, porchetta e fave e cicoria. Nella cucina non c'è segregazione, autonomia differenziata, premiato... Io dico che dobbiamo essere ciascuno come aglio olio e peperoncino, grazie". Prego, si figuri.

Rapito da tanta ialina chiarezza, Formigli ha chiamato la Valerio a illuminare ogni anfratto dello scibile umano. La destra occupa la cultura al posto della sinistra? "Io non penso che ci siano le poltrone che fanno le persone, penso che ci siano le persone che fanno le poltrone, quindi, diciamo, diamo le persone che fanno le poltrone, se non diamo le persone che fanno le poltrone ma partiamo dalla poltrona secondo me, diciamo, non è una cosa né culturale né soprattutto divertente". In effetti a Poltrone e Sofà si ride poco. La destra ammazza le donne coi patriarcato? La sinistra le difende con le Valerio: "Io penso, esattamente come David Foster Wallace, che ci sia un'acqua in cui tutto questo accade e quest'acqua performa e forma sia Filippo Turetta che Giulia Cecchettin che me e lei (inteso come Formigli, ndr). Quindi tutti agiamo in base a un'acqua, ecco. Io penso che dove possiamo arrivare significa pensare che siamo tutti un'acqua". Sempre con scappellamento a sinistra. A quel punto gli spettatori superstiti si sentono molto più patriarcali di prima e Formigli, in evidente stato di ipossia, manda un video della Murgia, amica della Valerio ma comprensibile. La Valerio ne elogia la "grande nettezza" e il "dadismo", ma poi pensa bene di tradurla in valeriese: "Io penso che fottiere la confidenza sia il contrario della cautela e sia l'unica cosa culturale, io temo le parole fuori dal contesto, temo le parole singole di cui abbiamo paura, penso sempre che debba esserci una struttura, uno spesso, un'ironia in cui possiamo parlare". Volentieri, ma di cosa?

**SI PUNTELLANO SANTANCHÈ ASSOLVE LOLLO (E VICEVERSA)**

**HO VISTO LEI CHE BACIA LUI**

**IMPRESANTABILI LA MINISTRA INDAGATA ABBRACCIA IL CAPOSTAZIONE A UN EVENTO EXTRALUSSO E ATTENDE MELONI PER SALVARE LA POLTRONA**

● BISSIOLA E GIARELLI A PAG. 2-3 E 4

**PIERPAOLO PICCIOLI**  
 "Io, da Berlinguer a Valentino: dite pure radical chic"

● GOMEZ A PAG. 18

**LE NOSTRE FIRME**

- Lerner L'ebreo critico "in poltrona" a pag. 17
- Ranieri Fs e cupidigia di servilismo a pag. 11
- Monaco Israele, la forza non basta a pag. 11
- Valentini Gli amori criminali in tivù a pag. 11
- Palombi La Rai si suicida a Milano a pag. 13
- Dentello Gipi, i "libri con i disegni" a pag. 23

**IL FILM DI RIONDINO**  
 "Iva, ho dovuto rendere credibile ciò che non lo è"

● PONTIGLIA A PAG. 19

**La cattiveria**  
 La Meloni non ricorda di aver chiesto l'uscita dall'euro. Ci sta preparando a quando non ricorderà di avere cognati  
 WWW.FORUM.SPINOZA.IT





IL FOGLIO

quotidiano

Sped. in Ab. Post. - DL 149/2000 Conv. L. 14/01/01 n. 41



ANNO XXVIII NUMERO 279 EDIZIONE WEEKEND

DIRITTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 25 E DOMENICA 26 NOVEMBRE 2023 - € 2,50 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 24

Le conseguenze della pace a Gaza sono l'equivalenza tra il pogrom e l'autodifesa (e le femministe che tacciono sugli stupri di Hamas)

Per come si mettono le cose, per quello che dicono i grandi giornali e gli osservatori qualificati dell'establishment, badando noi ai fatti e alla loro sostanza, le conseguenze politiche della pace a Gaza sono tremende. Disperante constatar-

Hamas sopravviva e limitandosi a impedire l'attivo minaccioso senza stradicarlo, cosa - dicono i guru del cessate il fuoco - possibile solo trasformando Gaza in una terra desolata e desertificandola, in questo caso bisogna dirsi con lucidità quali sono le conseguenze della svolta. L'eccidio degli ebrei in quanto ebrei e la loro cultura da parte dei profeti ebraicologi, secondo questa morale della favola horror, all'autodifesa dello stato e del popolo ebraico in armi. Nella mentalità corrente, anzi, l'equivalenza è sgambata: in realtà prevale l'idea che il 7 ottobre fu un atto di resistenza alla potenza minacciosa di Israele, e non un pogrom. Il quadro a ottanta anni dalla Shoah e in pieno XXI secolo, e la controffensiva a difesa per distruggere la fonte della violenza antiebraica e islamista si presenta come una vendetta ferrea, un atto di sproporzionata offesa alle leggi della convivenza internazionale, un crimine contro l'umanità, una punizione collettiva,

per i più folli un tentativo genocidio subdolamente perpetrato con lo schermo della secolare storia di Auschwitz. Dalla baldanza iraniana, arricchimento dell'uranio e assedio a Israele attraverso interposizioni eserciti su ogni fronte, e del retroscena strategico variato ma impressionante (Mosca, Pechino, parte del sud del mondo) - da un punto di vista di analisi, dispendioso e realismo. La troika illimitata è anche una sua vittoria in battaglia. C'è di più. La pace che rende equivalenti l'aggressione fanatica islamista e genocidio di Hamas, il grido morte agli ebrei e a tutti gli ebrei dal fiume al mare, e la guerra di autodifesa di Israele, è in grado di realizzare qualcosa di ovvio, scontatissimo, il nuovo e radicalizzato atteggiamento antisraeliano in parti mobilitate e attivissime dell'opinione internazionale, fin dentro il Partito democratico americano nei modi che si sono visti e che hanno esercitato un'influenza considerevole nella

troika che ora si vuole permanentemente. Compreso il vasto rigurgito antisemita o antiebraico che diventa senso comune legittimato dal corso dei fatti e dalla paralisi imposta al progetto di annientare Hamas, il cui riconoscimento di fatto come attore di teatro regionale non è evitabile se anche gli ostaggi di un pogrom sono paragonati ai prigionieri di un regime di occupazione militare che combatte per la sicurezza dei cittadini e l'esistenza dello stato e il cedimento umanitario a un ricatto diventa uno scambiolino. Perfino le femministe contro la violenza manifestano aoropando gli stupri di Hamas e invocando la lotta contro la potenza ebraica genocidaria. Comprendibile e condivisibile il sospiro di sollievo per il ridimensionamento dell'altissimo grado di sofferenza civile causato dalla guerra contro il terrorismo islamista dispiaciuto, ma che sia almeno accompagnato da un minimo di riflessione sulle conseguenze politiche e morali della pace.

Siamo ancora ostaggio di Hamas

I tredici ritorni, vite ferme al 7 ottobre, con la violenza nei ricordi e il buio negli occhi

Roma. Nessuno riusciva a tirare un sospiro di sollievo, neppure dopo l'inizio della tregua, iniziata con quindici minuti di ritardo. Ogni dichiarazione era accompagnata da condizionali, attese, da "speriamo" che si interpretavano tra le promesse, gli accordi e la vera liberazione dei tredici ostaggi. I passaggi erano serrati, uno sgarro poteva voler dire la fine di tutto ciò su cui si era affacciata la mediazione quotidiana nelle ultime settimane e il conforto è arrivato soltanto quando la Croce Rossa ha detto di aver preso in consegna i primi civili israeliani che torneranno a casa dopo quarantotto giorni di prigionia. Quando i medici della Croce Rossa hanno varcato il confine con l'Egitto, una donna anziana al suo interno salutava il valico, salutava le persone fuori, salutava il buio, il ritorno in Israele. In tutto sono state rilasciate ventiquattro persone, oltre alle tredici israeliane - nove donne, tre bambine e un bambino - anche dieci thailandesi e un filippino, parte di un accordo separato negoziato con Iran. Tra i liberati c'era Hanna Katzir, una donna di settantasette anni che secondo il fihid islamico era morta durante un bombardamento israeliano. Ci sono donne che erano state prese durante la prigionia, come Danielle Aloini, che aveva attaccato il premier Benjamin Netanyahu, c'è anche sua figlia Emilia. Ohad Munder che ha compiuto nove anni mentre era in prigione. È stato liberato assieme a sua madre Karen.

"Per l'islamismo, Hamas è come il Saladino che sconfisse i crociati". Intervista a Sansal

Roma. "Per il mondo arabo e musulmano il 7 ottobre rappresenta una vittoria immensa, grande quanto la vittoria di Saladinino contro il re di Gerusalemme che il 2 ottobre 1187 rese la città tre volte santa all'islam fino al 1948. La data va segnalata, è simbolica". Così parla il figlio del celebre romanziere algerino Boualem Sansal, l'autore di "2084" e altri romanzi di successo (in Francia per Gallimard, in Italia per Neri Pozza) e finito "su tutte le liste nere". In patria e a Parigi. Sansal sull'Express ha firmato l'unico grande appello di personalità islamiche in difesa di Israele. "Il 7 ottobre ha dimostrato che Israele non era più invincibile e che un pugno di muhajbedin poteva distruggere, spezzare l'unità del paese e insediare permanentemente la sua popolazione nel terrore", continua Sansal. "Ha cancellato in un colpo solo tutte le umiliazioni politiche e militari subite dagli arabi, a partire dalla 'Nakba' e dalle guerre perse da Hamas, ieri istati tutti come un'organizzazione terroristica asservita all'Iran. L'attentato del 7 ottobre ha chiuso definitivamente Israele nella trappola di infinite rappresaglie, esponendolo così alla tentazione di ripristinare la propria invincibilità e sfuggire alla stessa umiliazione. Infine, il 7 ottobre farà uscire l'islam dal vittimismo e dalla miseria in cui è sprofondata per secoli e gli restituirà l'immagine gloriosa che aveva al tempo dei grandi conquistatori dal VII al XII secolo". Israele resta, per usare le parole di un re del Marocco, l'afrodisiaco del mondo islamico. "Dopo la perdita dell'Andalusia e la caduta dell'Impero ottomano, i musulmani hanno visto nell'occidente l'afrodisiaco del mondo islamico, la loro caduta nella divisione e nella miseria".

Andrea's Version

Molti sostengono che per cominciare a risolvere l'intricatissimo nodo israelo-palestinese occorrerebbe un personaggio come Nelson Mandela, che fu in grado di mettere pace tra bianchi e neri separati dal regime di Apartheid. E sostengono, gli stessi, che la persona più somigliante all'immenso Madiba sia Marwan Barghouti. Benissimo. Ricordando in passato Mandela, da presidente, definì Israele un paese razzista, spezzo con esso le relazioni diplomatiche, difese il diritto al terrore, pardon, alla resistenza, di gruppi come Hamas, dimenticò sempre di ricordare che vivevano in Israele, da cittadini con pieni diritti, 2 milioni di arabi che votavano regolarmente, che avevano un loro gruppo alla Knesset e un loro membro scelto senza polemiche come massimo capo della Giustizia del paese con la stella gialla.

Per ultimo infine, ma non per importanza, Mandela presidente sostenne il diritto al ritorno di tutti i palestinesi che si allontanarono, o che vennero allontanati dal 1948 con la promessa araba e fatta di un rapidissimo rientro, ma preconizzando in questo modo l'eliminazione secca e definitiva del focolare ebraico. Non la migliore delle mediazioni, forse. Ora. Non si sa se Barghouti, in carcere da 21 anni e con cinque ergastoli per svariati omicidi e un'infinità di attentati sulla schiena, abbia continuato a pensarla come quando fondò le Brigate dei martiri di Al Aqsa. Forse no. Forse è arrivato a pensarla solo come Mandela. E per concludere, Mandela riuscì nel suo nobile intento anche rendendo mista la Nazionale di rugby fino a quel momento solo bianca, che si giocò e vinse la finale mondiale contro i giganteschi All Blacks neozelandesi. Il paese si sentì (sempre senza esagerare) unito. Palestinesi e israeliani hanno entrambi due squadre di rugby che definire di merda costituisce un omaggio portato in ginocchio.

C'è ancora Franceschini

Come nelle commedie dei fratelli Dostoevski, il ministro dei porti girevoli, la commissione ministeriale che valuta i progetti di legge, il ministro dell'Interno, il ministro della Cultura, il ministro dell'Università e del Minculpop, a seconda del filo della porta. Tutto nasce da un'incantata Mandatata di Roma, che lei titolava: "Opera di scarso valore". E il ministro della Cultura negò i finanziamenti al film di Cortellesi. Il subdolo proposito di infliggere il femminicidio Sanguliano s'è però infranto in un amen. Il ministro, allora, era Franceschini. Particolare che era stato, non ingenuamente, onessato. Lo ha replicato il ministro in carica, l'avevi fatto subito finanziare. A parte la retifica con coda tra le gambe sull'online, ecco apparire in un fondale Row Franceschini: a spiegare che mai e poi mai un ministro serio come lui, ndr, avrebbe condizionato la commissione. Così che d'incanto il titolo sul sito di Rep, che era partita per menomare il patriarcato Sanguliano che affannava Cortellesi, s'è tramutato in un attacco, sempre al ministro, ma per l'accusa contraria: "Caso Cortellesi, la tentazione di Santuliano: cambiare le regole di assegnazione dei fondi ai film". C'è ancora da ridere. (Massimo Crippa)

NASCE IL PNRR DIMEJONI

La Commissione europea accetta la revisione del Piano italiano. Un successo per il governo, in particolare per Fitto, che però ora non ha più alibi sull'attualità. Resta il nodo dei progetti esclusi

È nato il nuovo Pnrr Meloni-Fitto, con 145 misure modificate o nuove, sette riforme in più, il capitolo aggiuntivo RePower Eu che vale 11,2 miliardi di euro. Il governo ha accettato di modificare cinque riforme (in prevalenza semplificazioni per velocizzare l'installazione di impianti) e 12 nuove linee di investimenti. La Commissione Ue ha dato il primo via libera alla proposta di revisione generale presentata dall'Italia il 7 agosto a Bruxelles, ora manca soltanto il voto finale del Consiglio europeo che in genere non entra nei dettagli e ratifica la decisione dell'esecutivo (sempre che non si mettano di mezzo i riluttanti sul Patto di stabilità o sui Mesi). Grande soddisfazione della premiership che ha il merito di aver sempre coperto politicamente il suo ministro: ieri ha detto di essere "fiere del lavoro svolto", ma sempre aperta a modifiche. Quanto a Fitto, si è goduto una vittoria tutta personale, contro i critici interni ed esterni, ringraziando la Commissione per la collaborazione e smorzando le polemiche, che lo hanno accompagnato in questi mesi. Fitto ha mostrato di essere perfettamente consapevole che i ritardi sul Pnrr non erano il nodo dei progetti esclusi. Ma da oggi il "padre" del Pnrr non è più Mario Draghi, ma diventa lui, il ministro dell'Economia. E il rispetto dei tempi che restano rigidi. A tal punto se ne è mostrato consapevole che gli ieri ha annunciato "un provvedimento legislativo che ci aiuti a mettere a terra le risorse", chiedendo proprio anche agli operatori economici chiamati in molti casi ad attuarle. La fatica comincia ora.

La trattativa Fitto con la Commissione è durata, in realtà, tredici mesi e poco tolgono le continue rimodulazioni della proposta - non senza una certa nervosità da una parte e dall'altra - al successo finale. All'Italia interessava eliminare progetti divenuti impraticabili (come la circonvallazione di Trento) e rimandare quanti più obiettivi possibili delle rinviate quaranta ancora sotto giudizio e quinta da presentare a fine agosto. Fitto ha ricordato che i progetti esclusi erano per un miliardo relativi a strade che sarebbero state comunque cassate dalla Commissione e per 5 miliardi microprogetti sotto i 400 mila euro. Alla Commissione interessava, dal canto suo, poter presentare l'operazione come un rafforzamento degli obiettivi strategici della transizione verde (da quota di spesa aumentata dal 17,5 al 30,5 per cento, sottolinea Bruxelles) e della transizione digitale (da 25,1 a 25,6 per cento). Piena promozione per le proposte italiane e pieno sostegno alle ragioni "oggettive" che hanno portato alla modifica.

La proposta approvata andrà esaminata attentamente per capire tutti gli spostamenti di flussi finanziari tra progetti, target e milestone. La gestione del Pnrr resterà la priorità del paese, ha commentato il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti che ha fatto sapere ai suoi rischi che una parte del conto per l'accordo interno ed esterno non lo paghi lui. Anche alle parti sociali ricevute a Bruxelles Fitto ha infatti ribadito che i progetti che usciranno dal Pnrr saranno in transizione con altre risorse che - in attesa che si trovino le giuste "connessioni" con i fondi strutturali - non possono essere nazionali. Difficilmente sarà il Fondo sviluppo e coesione che ha troppi vincoli e che è un po' a poca cassa. C'è il rischio quindi che sia la legge di Bilancio o un altro fondo ad hoc a dover appoggiare almeno un primo fondo di transizione con gli animi dei tanti esclusi. I suoi collaboratori hanno registrato qualche malumore. Chi si gode la rimodulazione, nonostante il prezzo pagato a Bruxelles di piegare la testa a una maggiore dose di concorrenza nel Codice degli appalti, è il ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, che sulla quantità di risorse disponibili ha tenuto duro, ha salvato il Terzo valico e ha incassato fondi aggiuntivi per il Terzo valico (290 milioni), la Brescia-Padova (900 milioni), l'acquisto dei treni ecologici (1,1 miliardi) e il piano idrico (1 miliardo). Il sacrificio di dover firmare una circolare sgodratissima, in fondo, è stato ben ripagato.

Un eurocredito da non sprecare

Perché un'Italia che sembra nei guai è invece affidabile e stabile

C'è l'ok al Pnrr, certo, ci sono i soldi della Commissione europea alla maxi revisione del piano italiano, ma la quarta rata da 16,5 miliardi in arrivo, ma poi? A guardare i dati, in verità, Pnrr a parte, ci sarebbe quasi da mettersi le mani nei capelli. Un paese sempre più indebitato, incapace di crescere come dovrebbe, governato dall'inefficienza, oppresso dalla burocrazia, ostaggio di un sistema giudiziario impacciato e poco interessato a mettere a terra le molte mastodonti di soldi che riceve dall'Europa (un conto è ricevere i soldi, un altro è spenderli: nell'ultima relazione sul Pnrr diffusa dalla Corte dei conti sullo stato di attuazione del piano risulta che la realizzazione effettiva delle opere ammonta al 7,94 per cento). Eppure, nel racconto quotidiano dell'Italia,

c'è qualcosa che ancora manca, qualcosa che ancora sfugge, qualcosa che, nonostante tutto, permette all'Italia di non sfigurare malgrado i suoi peccati, i suoi vizi, le sue lentezze, le sue fughe dai treni (ops) e i suoi chili di troppo. Ci avrebbe fatto caso anche voi. Il quadro economico dell'Italia, sulla carta, è quello che è. E da settimane i guardiani dei conti non perdono occasione per ricordarlo. Due giorni fa, la Commissione europea, prima di dare l'ok alla revisione del Pnrr, ha presentato a metà la manovra italiana, rilevando un tetto di spesa superiore a quello indicato dalle raccomandazioni del Consiglio Ue e suggerendo all'Italia di essere pronta per "introdurre le misure necessarie" per rimettere in carteggiata le finanze pubbliche.

640 giorni d'aggressione

Si fa forte il partito di chi vuole congelare il conflitto in Ucraina, dove i russi attaccano sospitati

Milano. "Alcuni muoiono, altri continuano ad avanzare. E' come un film di zombie", ha detto alla France Press un soldato ucraino sul fronte di Avdiivka, la cittadina nel Donbas dove è iniziata "la terza ondata" di soldati russi contro la linea di difesa ucraina in campo e pieno di cadaveri, i russi scavano dei tunnel per prendere di sorpresa gli ucraini, le immagini che ci arrivano sono tragiche e coraggiose insieme, secondo le fonti ucraine ci sarebbero 40 mila soldati russi all'attacco. L'intelligence di Kyiv ha rilasciato l'audio di una telefonata intercettata in cui un soldato russo dice di essere ricoverato in un ospedale civile a Rostov perché quello militare è pieno, "tre piani pieni di feriti, senza gambe, senza braccia, con altre parti del corpo mutilate, vengono soprattutto da Avdiivka". Da settimane e settimane, da questa cittadina ormai quasi deserta e distrutta arrivano racconti di morti, feriti, zombi. Al 640esimo giorno di guerra, tra giovedì 18 e venerdì 19 sono stati lanciati 91 missili russi sulle città ucraine. E' arrivata la neve, gli obiettivi principali sono l'elettricità e l'acqua. In occasione non si fa che discutere di "realismo" e "sicurezza". (Pubblicato nell'inserito XVI)

Il veto ungherese

Michel va da Orbán per provare a convincerlo a non spaccare l'Ue sugli aiuti a Kyiv

Bruxelles. E' una missione quasi impossibile quella che Charles Michel farà a Budapest lunedì, ma forse la più importante del suo mandato come presidente del Consiglio europeo: disinnescare la bomba di Viktor Orbán per far saltare in aria il sostegno dell'unione europea all'Ucraina. Aiuti finanziari, assistenza militare, sanzioni contro la Russia, negoziati per l'adesione: il Consiglio europeo del 14 e 15 dicembre deve prendere all'unanimità decisioni fondamentali per Kyiv. Su ciascuna pesa la minaccia del veto di Orbán, che ha inviato una lettera a Michel per dire che intende bloccare tutto fino a quando non ci sarà una "discussione strategica" e un "consenso" sulla strategia dell'Ue sull'Ucraina. Da testo, si capisce che ai suoi occhi la vittoria di Kyiv è la sconfitta di Mosca non sono "realisticamente realizzabili". (Corrispondente nell'inserito XVII)

Sospetti e dispetti

Dopo la manovra e il caso Lollo, la saga Meloni-Salvini si prepara a un grande dicembre

Roma. A osservarli insieme a Palazzo Chigi, nel primo pomeriggio, mentre ricevevano le congratulazioni ufficiali nel giorno dell'emersione di 21 miliardi dalle pieghe dei fondi europei Giorgio Meloni e Matteo Salvini "sembravano una cosa sola", racconta chi c'era. Un'immagine di un incubo: per tutti i retroscenii del gioco tattico: dov'è la notizia? Tuttavia, come nelle migliori tradizioni dei governi di coalizione con rapporti di forza ormai ribaltati e chiari, il carnevale dei dispetti e dei sospetti tra la premier e il suo vice leghista continua e si arricchisce giorno dopo giorno di micidiali golli di pane. Ci sono gli emendamenti del Carroccio alla manovra, eppure i ritorni. La bordata di Massimiliano Romeo a Luca Lollobrigida sulla storia del Preceia fatto fermare a Ciampino (la comunicazione leghista segue sempre lo stesso schema: quando Salvini non può parlare, ma gli prude la lingua, lo fanno per lui i capigruppo). E poi certo c'è il silenzio dei capi seguiti, che sarebbe anche una scelta di campo. Il ministro degli Trasporti, un preclatario seriale di scioperi sindacali per garantire agli utenti il diritto a muoversi. Sul caso non si fa aperta bocca, almeno finora, attivando il silenzio. Comunque. In questa cornice di retroscenii e fatti lampanti, c'è una data da tenere d'occhio. Con il derby Dubai-Firenze, ras basmati con lampredotto. (Corrispondente segue a pagina tre)

Ferrovie per lo stato

Meloni vuole lasciar gestire la privatizzazione a Ferraris, Salvini a Corradi. Binari e lotti

Roma. Per avere il denaro del Pnrr serve ammodernare, per farlo meglio occorre privatizzare: la privatizzazione dei capi seguiti, che sarebbe anche un'operazione di marketing. Le Ferrovie misura oggi lo stato di salute del governo. Un manager competente ha conquistato Meloni, ma se ha conquistato Meloni il rischio è che non giaccia a Salvini e a Draghi, in precedenza, e Luigi Ferraris. Ha curato la privatizzazione di Poste, è stato ego di Enel, ad di Terra. Nel 2021, Mario Draghi lo ha nominato ad di Ferrovie. La società ha quattro poli: infrastrutture (Anas, Rfi), passeggeri (Trenitalia), logistica (merci), urbano/stadistico. Il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, ha promesso di quotare una parte. La parte che fa gola è l'Alta velocità, ma quella strategica è la rete. La logistica è la vera frontiera. Meloni vuole gestire personalmente la privatizzazione di Fs e crede in Ferraris. Fitto è entrato in conflitto con l'ad di Rfi scelto da Salvini. Per distinguersi, Salvini tifa adesso Corradi (ad Trenitalia) al posto di Ferraris. Questa è Ferrovie in tre numeri: 181 miliardi di investimenti, un piano industriale che arriva al 2031: 40 miliardi di opere Pnrr sono opere ferroviarie. Quando il leader della Lega ha scelto quel ministro ha scelto bene: è il ministro 2020. Ma Salvini, un anno fa, ha scelto bene i suoi manager? A capo di Rfi, su suggerimento del viceministro, il qua ministro, Rixi, si è deciso di indicare Giampaolo Strisciungolo. I predesinati erano due. (Corrispondente segue a pagina tre)

BERNINI, LA CINA E I PROBLEMI CON LA RICERCA

Pompiili nell'inserito XVI



Da oggi in edicola trovate il numero 24 di Review, la rivista mensile del Foglio diretta da Annalena Bernini. La copertina "Salvateci" è di Stefano Fabbri.

PARLA DON PATRICIELLO

Il parroco di Caivano: "Lollobrigida ha fatto bene a fermare il treno"

ROBERTO A PAGINA TRE

Questo numero è stato ritratto in redazione alle 23:10



# il Giornale



SABATO 25 NOVEMBRE 2023

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno L - Numero 279 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it

### Editoriale

## LE CARNEVALATE E I FATTI CONCRETI

di Alessandro Sallusti

Certo il patriarcato, va bene pure inchiodare il Paese alla fermata del Frecciarossa con a bordo il ministro Lollobrigida, e ci sta pure - come ha provato a fare ieri *La Repubblica* - mettere sul conto del ministro della Cultura gli svarioni fatti dal suo predecessore Franceschini. E passi anche creare una attesa crescente per le rivelazioni di *Report* sul senatore Gasparri (probabilmente patacche dei servizi come sempre).

Intendo: belle tutte queste carnevalate spacciate dall'opposizione come i grandi problemi dell'Italia, belle perché andando in giro a farfalle non hanno il tempo di intralciare seriamente il governo sulle cose che davvero contano. Al punto che lavorando per mesi zitta zitta Giorgia Meloni ha annunciato ieri di aver portato a casa dall'Europa ben 21 miliardi di euro immediatamente disponibili per la crescita dell'economia reale. Ha voglia adesso Landini, leader della Cgil, di proclamare scioperi generali, ce lo vedo Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, a continuare ad andare di convegno in convegno (il suo hobby preferito da anni) a logorare pubblicamente il governo «insensibile con le imprese» e più in generale la sinistra insistere nel sostenere che la ricetta economica della maggioranza è fallimentare e senza respiro.

La verità è che tutti presi a discutere di «patriarcato e dintorni» e di « Hamas è terribile ma anche Israele... » non si erano accorti che il governo stava per portare a casa per le nostre imprese una montagna di soldi come mai successo, dopo che con la manovra economica aveva già messo soldi veri in tasca alle famiglie e ai lavoratori meno fortunati. C'è voluto oltre un anno a riscrivere un Pnrr che così, come scritto da Conte premier e ristematato ma solo un po' da Draghi, era solo un libro dei sogni irrealizzabile che mai avrebbe superato l'esame dell'Europa. Poi ci sono volute oltre cento riunioni per convincere i tecnici di Bruxelles della bontà e fattibilità di ogni singola voce e ieri ecco l'ormai inaspettato via libera: venti miliardi freschi freschi che si aggiungono ai venti della manovra e permettono all'Italia di respirare e guardare con più ottimismo al futuro. Lunga vita a questa maggioranza, ma soprattutto lunga vita a questa opposizione politica e mediatica.



### L'IPOCRISIA E LA PROPAGANDA

## La sinistra cade sul film della Cortellesi

Franceschini ha negato i soldi alla pellicola, ma «Repubblica» attacca Sangiuliano

di Alessandro Gnocchi

«Contrordine compagni!» avrebbe ironizzato Giovannino Guareschi di fronte alla figuraccia di *Repubblica*, che ha trascinato con sé, in fondo al

pozzo delle cose tragicamente ridicole, anche Dario Franceschini, ex ministro della Cultura, e l'intero sistema di finanziamento del cinema italiano.

con Boezi e Di Sanzo alle pagine 4 e 5

### VITTORIA DELL'ITALIA

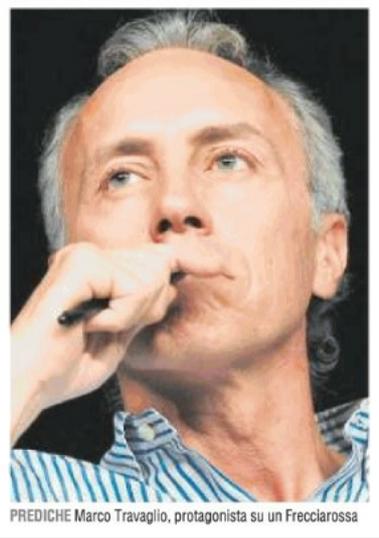
# ARRIVANO I SOLDI

## Via libera della Commissione europea alle modifiche al Pnrr. Altri 21 miliardi per crescita e grandi opere: come una manovra bis

### Le tentazioni di un moralista

## Quando Travaglio voleva fermare il treno in ritardo

Domenico Ferrara a pagina 12



PREDICHE Marco Travaglio, protagonista su un Frecciarossa

Pier Francesco Borgia

Il governo Meloni passa l'esame di Bruxelles. Disco verde, infatti, della Commissione europea alle modifiche del Piano nazionale di ripresa e resilienza corretto dall'esecutivo italiano. Ora il Piano ha un valore di 194,4 miliardi di euro.

a pagina 2, servizi alle pagine 2-3

### IL CASO STELLANTIS

## La parabola Fiat: soldi pubblici ma utili privati

Lodovica Bulian a pagina 10

### RILASCIATE 24 PERSONE, QUATTRO I BIMBI

## Gaza, il pianto degli ostaggi liberati. Le altre famiglie con il fiato sospeso

di Fiamma Nirenstein

Non sono sonni tranquilli quelli nella Striscia: nel buio profondo del silenzio delle armi, dopo la liberazione dei primi ostaggi, i soldati di Israele e i terroristi di Hamas seguitano a fronteggiarsi. È un intervallo in cui tutto può succedere, i soldati avvertiti di conservare la massima allerta, sono rimasti tutti ai loro posti dentro il nord e sud di Gaza; i terroristi preparano in segreto le loro prossime mosse.

a pagina 15

### LA BEFFA

## In piazza oggi le femministe filo Hamas

di Francesco Giubilei

Organizzare per oggi, giornata per l'eliminazione della violenza contro le donne, una grande manifestazione dopo l'uccisione di Giulia Cecchettin, poteva essere una buona notizia. Ma l'appuntamento si è trasformato in un delirio contro Meloni e Israele.

a pagina 6

### la stanza di Feltri

alle pagine 18-19

**PRIMI SINTOMI INFLUENZALI** **RAFFREDDORE**

**PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE WYNG.**

WYNG è il tuo alleato contro i raffreddori e i primi sintomi influenzali. Con Wyng C per il tuo benessere.

**WYNG**

WYNG C

## BERSANI, UN VERO ATTORE

di Luigi Mascheroni



L'arte della politica. La politica è l'arte di sapere recitare. Tutta l'arte è sempre politica. Ma anche: «La politica, in fondo, è un'arte».

In effetti qual è la differenza fra un attore e un politico? In un caso e nell'altro non deve credere a quello che dice e non deve dire quello in cui crede. Per il resto, il grosso del lavoro è fingere.

Ecco perché fa piacere scoprire, ma non stupisce, che Pierluigi Bersani, uno dei massimi interpreti della politica italiana, partecipi al cortometraggio di Agostino Ferrente *Coupon, il film della felicità* come attore. Del resto, lo fa da tempo su *La7*. Qui però, da vero politico che vuole prendersi tutto, fa sette ruoli: salumiere, fruttivendolo, prete, ri-

der, cassiere di supermercato... Domanda: ma Bersani è il Pierfrancesco Favino della politica o è Favino il Bersani del cinema?

Bersani in fondo ha fatto, per finta, quello che il suo amico Berlusconi faceva per davvero. Il presidente operaio, ferroviere, pompiere, allenatore... Nati entrambi il 29 settembre, si scambiavano sempre gli auguri, si sostenevano a vicenda nelle malattie, molto amati dalla gente e soprattutto due grandi uomini di spettacolo.

Bersani ha grandi doti di trasformista, è un battutista straordinario, ha un discreto passato da spalla di Beppe Grillo e - al netto dell'accento emiliano - potrebbe interpretare chiunque. Anche la Gruber. Nel grande film della sinistra, se Elly Schlein è la comica, lui è la versione drammatica.

Sequel: *L'uomo che sussurrava ai giaguari*.

### IMPRESARIO SUICIDA

## Quella fine tragica per un teatro vuoto

di Luca Doninelli

La storia è stupida e tragica. Parla di un imprenditore di Agrigento, tal Alberto Re, impallinato dai social per aver organizzato un festival di cinema sportivo, il «Paladino d'Oro», rivelatosi un flop, tanto che all'apertura della rassegna non si era presentato nessuno. L'accusa è scontata, telefonata: spreco di denaro (...)

con Valentina Ruffa a pagina 13

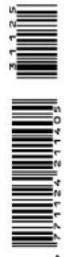


# IL GIORNO

SABATO 25 novembre 2023  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it





Oggi su Alias

CALVINO E «IL MALE» Il vero, il falso, il verosimile: Angelo Pasquini racconta il capitolo inedito che lo scrittore pubblicò sulla rivista



Domani su Alias D

JIRI WEIL Nel suo romanzo «Sul tetto c'è Mendelssohn», lo scrittore ceco narra la tragedia della Shoah e il razzismo più bieco



Culture

FRAMMENTI Parte oggi la nuova rubrica firmata da Goffredo Fofi. L'incontro con Timpanaro al tempo dei «Quaderni rossi»

# il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

con le Marche editoriali + EURO 2,00

SABATO 25 NOVEMBRE 2023 - ANNO LIII - N° 279

www.ilmanifesto.it

euro 2,50



**Lotta libera**  
A Roma e a Messina arriva l'onda transfemminista. La Giornata internazionale contro la violenza di genere punta al cuore nero del paese dei cento femminicidi in un anno. Dove una presidente del Consiglio donna si regge su un sistema di potere maschile **pagine 2/6**

### Amazon Lo sciopero e il lavoro delle donne

BEATRICE MOIA

Abbiamo incrociato le braccia per la quarta volta in un mese e mezzo: 11 ottobre, 17 ottobre, 7 novembre e poi ieri, nella giornata del Black Friday. Siamo le lavoratrici e i lavoratori di Amazon del magazzino di Castel San Giovanni, in provincia di Piacenza. Stavolta non eravamo da sole, abbiamo protestato insieme ai colleghi di oltre 30 paesi in tutto il mondo, tra loro tedeschi, spagnoli, britannici. Dicendo insieme: Make Amazon Pay! Quest'azienda, che ogni anno fattura miliardi e vede costantemente crescere il suo giro d'affari, ci ha proposto un incremento di retribuzione insufficiente. Insufficiente perché le bollette aumentano e per fare la spesa servono sempre più soldi. Insufficiente perché le spese per il carburante e quelle per i libri dei nostri figli si moltiplicano. Insufficiente perché il lavoro è duro, perché trascorriamo al magazzino otto ore al giorno, di mattina, pomeriggio e notte. Insufficiente per rendere possibile una vita dignitosa. Nel 2023 non ci è stata garantita nessuna forma di welfare, né sono state prese realmente e concretamente in considerazione le tante proposte fatte dai Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza. Questa parola ricorre spesso nei discorsi del governo, viene agitata dalle destre, ma per noi ha un significato ben preciso: valutazione dei rischi, tutela della salute, prevenzione di infortuni e malattie.

— segue a pagina 18 —

### Uomini Rappresaglia e vittimismo Identikit dei violenti: nei centri di recupero solo una minoranza

SHENDI VELI

PAGINA 3

### Scuola Il governo arriva tardi e male, l'educazione sessuale in Italia si fa solo se autogestita

MARIANNA GATTA

PAGINA 4

### Iran Rassa Ghaffari: «Il tempo del dialogo è finito, le iraniane vogliono abbattere il sistema»

CHIARA CRUCIATI

PAGINA 5

### ORA DI SCAMBIARE Prime ore di tregua in una Gaza distrutta e 13 ostaggi liberi. Ma è una «breve pausa»

■ Dopo 50 giorni di pesanti bombardamenti che hanno provocato 15mila morti, 7mila dispersi, 35mila feriti e 1,7 milioni di sfollati, la popolazione della Striscia si è risvegliata in uno scenario di distruzione totale. Il primo stop ai raid israeliani è stato utilizzato per recuperare i morti nelle strade, cercare acqua e cibo, tornare sulle macerie della propria casa distrutta. Dopo questa «breve pausa» Israele tornerà a operare con piena potenza militare, avverte il governo. A Rafah i primi ostaggi rilasciati da Hamas: «Sono in buona salute». A Tel Aviv le famiglie di chi resta nella Striscia: «La trattativa continua». **GIORGIO, ANGIERI ALLE PAGINE 12, 13**



In attesa dell'arrivo degli ostaggi Ap

### Israele-Palestina L'umanità sospesa aspettando sempre più guerra

ZVI SCHULDINER

La sera prima dello «scambio» di prigionieri - inizialmente previsto per giovedì - ho perso ore davanti alla tivù, soprattutto per ascoltare il «grande premier» Netanyahu, e i ministri Gallant e Gantz, probabile «grande speranza» se il governo cadesse, con la fine della guerra.

— segue a pagina 19 —

### PRECETTO LA QUALUNQUE Salvini colpisce ancora: sciopero bus, solo 4 ore



■ Trasporti, il governo nega lo sciopero generale dei sindacati di base Usl, Orsa, Sgb, Cobas lavoro privato, Adl Cobas, Al Cobas, Sgb: «Atto gravissimo». Il Garante non aveva mosso obiezioni. Sciopero Cgil e Uil nel Nord: piazze piene, adesioni del 75%. La protesta della piattaforma «Make Amazon Pays». **CICCARELLI, FRANCHI ALLE PAGINE 6, 9**



Presto Italiano Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gp/CRM/232103  
e 9770235-215017





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO - N° 325 ITALIA  
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10/11, 10/21/22

Fondato nel 1892



Sabato 25 Novembre 2023 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL ESPRESSO" - ELBOI 133

**Su una rivista Usa Sorrentino, le foto della sirena del film nel mare di Capri**  
Titta Fiore a pag. 15



**Il contest del Mattino Esposito: in premio la mia scultura per celebrare la pizza**  
Luciano Pignataro a pag. 13



## Italia in piazza per le donne

► Sit-in oggi da Milano a Napoli. Timori a Roma per la sovrapposizione del corteo anti-Israele Giulia, l'Sos ignorato. Il papà disse: ho paura per lei. La pista della premeditazione di Filippo

**Il commento Perché serve l'impegno degli uomini**

Mario Ajello

La mobilitazione degli uomini. Questo serve. Una mobilitazione delle coscienze che va poggiata su questo assunto: il coraggio di chiedere scusa tutti insieme, pur non essendo colpevoli di nulla la stragrande maggioranza di noi, per le violenze sulle donne. Sarebbe il modo migliore, per l'insieme dei maschi impressionati e sconvolti dall'omicidio di Giulia Cecchetti e dalla strage delle oltre cento donne uccise quest'anno da uomini a cui erano legate.

Continua a pag. 43

**Punto di Vespa I sentimenti e l'educazione alle diversità**

Bruno Vespa

L'omicidio di Giulia ha ribaltato completamente la valutazione sulla violenza ai danni delle donne. Avevamo già visto delitti consumati all'interno di famiglie normali (sopra tutti, Cogne ed Erba), ma l'atteggiamento di Filippo stravolge la concezione stessa del delitto fatto per "amore". La separazione sentimentale tra i due è stata tutt'altro che drammatica.

Continua a pag. 43

Da Milano a Napoli, passando per Roma dove la folla che esprime il suo sdegno per il femminicidio di Giulia rischia oggi di incrociarsi con le persone che parteciperanno al corteo anti-Israele. È forte l'emozione in tutto il Paese per il brutale omicidio di Giulia Cecchetti, uccisa dall'ex fidanzato che oggi sarà estradato in Italia. Ci fu premeditazione? Il papà di Giulia disse: «Ho paura per lei».

Servizi alle pagg. 2, 3, 4 e 5

**Gaza, liberati i primi 13 ostaggi. Rilasciati 39 palestinesi**



Il rimpatrio, avvenuto ieri, dei primi 13 ostaggi israeliani. Rilasciati anche 39 palestinesi

## Nonne e bimbi, incubo finito

Evangelisti, Melina e Ventura alle pagg. 8 e 9

**Il questore di Napoli «Sta funzionando l'ammonimento agli aggressori»**

Giuliana Covella

«L'ammonimento agli uomini per atti persecutori e violenze funziona». Lo spiega il Questore di Napoli, Maurizio Agricola, che guarda alle ultime cifre.

In Cronaca

**Governo soddisfatto Pnrr, c'è l'ok dell'Europa alle modifiche «Più fondi»**



Gabriele Rosana a pag. 7

La lettera

**Sbarra: così la Cisl vuole dialogare sulla Manovra**

A pag. 43

## Un pugno alla prof dopo il rimprovero Niente denuncia

► Marigliano, 15enne segnalato alla Procura minorile La dirigente scolastica: «Episodio grave ma isolato»

Carmen Fusco

Un pugno in pieno petto dopo aver ricevuto un rimprovero. A sferrarlo uno studente sicenne che non ha esitato a reagire con violenza nei confronti della sua professoressa che pochi secondi prima lo aveva redarguito perché stazionava nel corridoio invitandolo a rientrare in classe. È successo all'interno del «Manlio Rossi Doria», istituto superiore di Marigliano (Napoli), e la vittima è una docente di 64 anni, finita in ospedale. Non c'è stata denuncia.

In Cronaca

Il dramma

**Agrigento, suicida direttore di teatro «Linciaggio social»**

Lo hanno insultato e sbeffeggiato sui social dopo l'esordio flop in teatro della rassegna che aveva organizzato ad Agrigento. Il linguaggio violento lo ha scosso al punto che il patron, Alberto Re, di 78 anni, si è ucciso sparandosi un colpo di pistola.

Servizio a pag. 11

**Napoli a Bergamo (18), esordio di Mazzarri Walter, la grande emozione «Io sono nato per soffrire»**



Eugenio Marotta a pag. 16

**Il personaggio Quei dieci anni che non sembrano mai passati**

Bruno Majorano

Dieci anni e déjà vu. Mentre Walter Mazzarri parla nella sua prima conferenza stampa da nuovo allenatore del Napoli scorre la scritta «New era».

Continua a pag. 42

### CAPSULE O PONTI STACCATI?

## PONTEFIX®

**FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI**

- ✓ FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
- ✓ DA SOLI E IN POCHI MINUTI
- ✓ SIA SU IMPIANTI CHE SU DENTI PREPARATI
- ✓ FACILE DA USARE
- ✓ AGISCE IN POCHI MINUTI
- ✓ NON COMPROMETTE IL SUCCESSIVO INTERVENTO DEL DENTISTA

**FIMO da oltre 30 anni in farmacia**





# Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 145 - N° 325 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 25 Novembre 2023 • S. Caterina d'Alessandria

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**A Grotta Guattari Forte e materna ecco la donna di Neanderthal scoperta al Circeo**  
Larcan a pag. 23



**Torna in campo la serie A Salernitana-Lazio, Romagnoli si ferma è emergenza difesa**  
Marcangeli nello Sport



**C'è Italia-Serbia Stavolta la sfida Sinner-Djokovic vale per la finale di Coppa Davis**  
Martucci nello Sport



**È la giornata contro la violenza sulle donne. Messaggi anti-Israele del corteo di Roma: piazza tradita, i politici disertano. Turetta oggi in Italia**

**Sforzo collettivo L'impegno degli uomini al fianco delle donne**

Mario Ajello  
La mobilitazione degli uomini. Questo serve. Una mobilitazione delle coscienze che va poggiata su questo assunto: il coraggio di chiedere scusa tutti insieme, pur non essendo colpevoli di nulla la stragrande maggioranza di noi, per le violenze sulle donne. Questo sarebbe il modo migliore, per l'insieme dei maschi impressionati e sconvolti dall'omicidio di Giulia Cecchettin e dalla strage delle oltre cento donne uccise quest'anno da uomini a cui erano legate, senza contare l'infinità di comportamenti minacciosi e aggressivi. (...) Continua a pag. 29



## Mai più un'altra Giulia

Servizi da pag. 2 a pag. 5 e il commento di **Alessandra Necci** a pag. 29

A sinistra, in senso orario, Desirée Mariottini, Pamela Mastropietro, Sara Di Pietrantonio e Giulia Tramontano. Sopra al centro Giulia Cecchettin. A destra in senso orario Melania Rea, Yara Gambirasio, Alessandra Matteucci e Carol Maltesi. Sono tutte rimaste vittime della furia omicida di uomini violenti e senza controllo

**Gli autonomi volevano 24 ore di protesta**

**Scioperi. Salvini precetta di nuovo lo stop di lunedì durerà solo 4 ore**

Francesco Malfetano  
Da 24 a quattro ore. Il black friday di Matteo Salvini "sconta" di venti ore lo sciopero del trasporto pubblico locale previsto per lunedì, riducendolo dalle ore 9 alle 13. A dieci giorni dallo scontro con Cgil e Uil, il vicepremier e ministro delle Infrastrutture e i Trasporti infatti firma una nuova lettera di precettazione. A pag. 6

**Rapporto Bankitalia Risparmio, corsa ai Btp delle famiglie: quota raddoppiata**

ROMA Risparmio, la grande corsa ai Btp: raddoppiata la quota delle famiglie. Ora hanno il 10% del debito. In un anno acquistati titoli pubblici per oltre 100 miliardi. Bassi a pag. 20

**Primo giorno senza missili: riconsegnate donne e bimbi ebrei, scarcerati anche 39 palestinesi**

**Gaza, liberati ventiquattro ostaggi**

ROMA Gaza, incubo finito per altri rapiti. Hamas ha liberato 13 ostaggi israeliani, 10 thailandesi e un filippino. Affidati prima alla Croce Rossa e poi accompagnati al confine e presi in consegna dall'Idf. Israele contemporaneamente ha liberato 39 palestinesi. «Solo donne e ragazzini, nessuno è un assassino». Evangelisti, Melina Troili e Ventura alle pag. 8, 9 e 11

**Il premier: risorse per far crescere l'Italia Pnrr, arriva il sì Ue alle modifiche I fondi passano da 191 a 194 miliardi**

BRUXELLES Pnrr, via libera della Ue alle modifiche dell'Italia. Le risorse aumentano da 191,5 a 194,4 miliardi. Per

le imprese 12,5 miliardi e 900 milioni per estendere il tempo pieno nelle scuole. Rosana a pag. 7

**Record a Venezia Giustizia lumaca: dopo cinquant'anni arriva la sentenza**

MILANO Il processo civile più lungo della storia d'Italia. Un camping di Venezia ottiene la restituzione dei terreni sequestrati dallo Stato nel 1969. Zaniboni a pag. 17

**Niente beneficenza**

**Buferà su re Carlo «Usa i soldi dei morti rimasti senza eredi»**



ROMA «Re Carlo III guadagna con le eredità dei morti». Il Guardian: i beni dei defunti non reclamati dagli eredi non vengono dati in beneficenza come si pensava. Sabadin a pag. 13

**SPADA**  
**BLACK FRIDAY**  
up to **-70%**  
spadaroma.com

**Il Segno di LUCA**

**PESCI CONCENTRATI SUL LAVORO**  
La configurazione ha qualcosa di difficile che alimenta in te il desiderio di sfidare i limiti, opponendo alle difficoltà una capacità di andare oltre che giorno dopo giorno aumenta la tua resilienza. In ballo c'è la tua identità pubblica ma anche quella che consideri la tua missione, o il tuo ruolo nella vita. Inevitabile quindi che molti pensieri ruotino attorno al lavoro e a questioni relative ai nuovi obiettivi che ti proponi.  
**MANTRA DEL GIORNO**  
Anche la noia ha una sua funzione.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo a pag. 29

\* 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. \*Molise di Roma - vol. 7 - € 8,80 (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 25 novembre 2023  
1,70 Euro\*

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



SABATO 25 NOVEMBRE 2023

# IL SECOLO XIX

2 € con "SENTE-ELLE" in Liguria, AL € 1,50 € in tutta la regione - Anno CCXXIII - NUMERO 278

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886

GNN

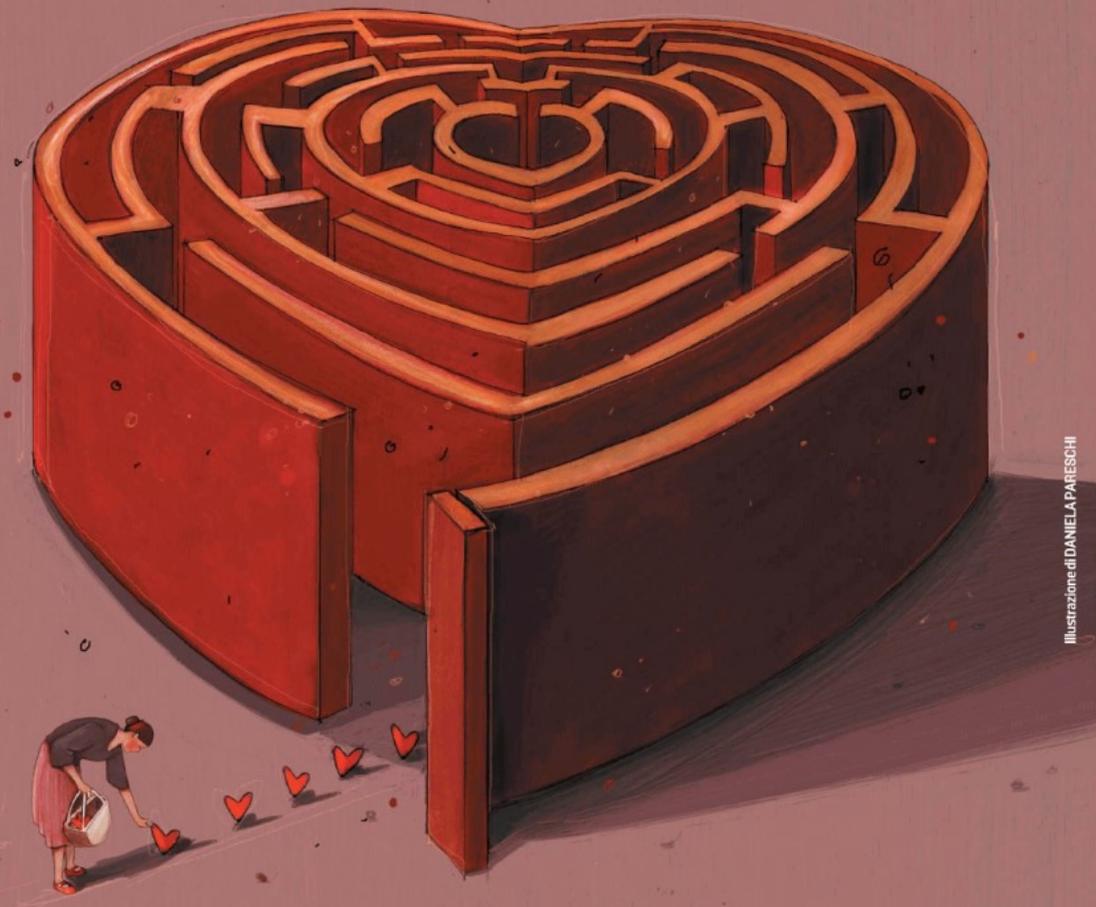


Illustrazione di DANIELA PARESCHI

## Mai più

### LETTERA A UNA BAMBINA NATA OGGI

MARIA GRAZIA CALANDRONE

Ciao piccola, benvenuta in questo mondo. Benvenuta nell'amore e nel dolore dove sei caduta. E benvenuta nel tuo stesso fare, in quella volontà - che costruirai, momento su momento, esperienza dopo esperienza - di trasformare il mondo in un luogo migliore di quello che hai trovato nascendo. Questo è un mondo di guerra e violenza, ma è anche un mondo di slanci purissimi e ricostruzione. Tu puoi scegliere da che parte stare. La prima cosa che dovrai imparare a difendere è la tua libertà e, insieme alla tua, quella degli altri, anche perché chi è libero in un mondo di oppressi è tragicamente solo.

Crescendo, scoprirai quante donne hanno pagato e pagano la libertà, anche con la loro stessa vita. La notizia dell'ultima è arrivata proprio l'altro giorno. Per una volta ha scosso un popolo intero, perché quello di Giulia non era solo un nome che terribilmente allungava il terribile elenco delle vittime: stavolta i media ci hanno fatto seguire la vicenda dal suo inizio, dal sabato stesso della sua sparizione insieme al ragazzino che intendeva lasciare, ci hanno fatto sapere che il giovedì Giulia avrebbe avuto la seduta di laurea, ci hanno mostrato i disegni bellissimi che faceva.

SEQUE / PAGINA 63

### LETTERA A UN BAMBINO NATO OGGI

BERNARDO ZANNONI

Mai come adesso nasci nel mondo dell'uomo. I primi suoni sono voci ferme, e mormorii di macchina, e a baciare i tuoi occhi è una luce neutra, che non ha pericoli, ma nemmeno amore. Il latte ti insegna che qui, all'aria, ci si tocca. Tagliano via tua madre: la conoscerai di nuovo, e sarà più complicato. Sei benvenuta, sei benvenuto, ma il tuo posto fra i sensi, nelle direzioni, va trovato al più presto. Nessuno qui può giocare col tempo.

Hai da capire chi sei, o cosa stai diventando, affondare le radici nel nome che ti hanno deciso. Devi scegliere i tuoi desideri secondo la scala di consumo, interpre-

tare le tue voglie a personalità, impossibili da soddisfare veramente, forse persino inessenziali, ma presenti, sempre. I sogni correranno nei recinti delle condizioni, dove sperare lo decide la fortuna, mai esistita, finché non cadranno a terra sponpati. Converrebbe non sognare, rinunciare perfino a quelli belli, del sonno; ma sognare a questo mondo è il dolore che tiene vivi. Sarebbe bello parlare del Sole quando era ancora un dio, o dei miracoli del buio, le visioni della notte: ma il sole purtroppo è una stella fra le stelle, e nella notte le cose rimangono le cose, e il buio non sa salvare.

SEQUE / PAGINA 63





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Dichiarazioni**  
Ultima chiamata il 30 novembre per correggere il 730 già inviato



Marcello Tarabusi — a pag. 28

**Agevolazioni**  
Sismabonus, sanzione unica per sanare le asseverazioni

Giuseppe Latour — a pag. 29



FTSE MIB 29432,30 +0,67% | SPREAD BUND 10Y 174,80 -1,30 | SOLE24ESG MORN. 1162,85 +0,41% | SOLE40 MORN. 1070,86 +0,66% | **Indici & Numeri** → p. 31-35

#FACCIAMORUMORE

## Violenza contro le donne, non servono nuove regole ma giudici e formazione

D'Ascanio, Di Cristofaro, Gianguazzino, Maciocchi, Perrone, Rossitto, Zancaner — Speciale alle pagine 17-20

IL QUADRO DELL'ISTAT  
Più domande ai Centri anti violenza e più strutture di aiuto (+3,2%)  
Carlo Marroni — a pag. 8

### PANORAMA

**CONFINDUSTRIA**  
**Bonomi: «Pubblico e privato insieme per la crescita»**

Lavorare insieme, pubblico e privato, per crescere: «Nella storia di Milano e della Lombardia non è una novità». «Riflette bene se non si possa fare di più e meglio per farci tornare a crescere, non solo per la Lombardia, ma per tutto il paese». È l'appello alla politica del presidente di Confindustria Carlo Bonomi al Lombardia World Forum 2023. — a pagina 7

## Pnrr, via libera Ue ai 145 obiettivi rivisti Il Repower Eu cala da 19,2 a 11,2 miliardi

### Il piano del Governo

Il saldo sale di 2,8 miliardi Meloni alle imprese: «Per la crescita 21 miliardi in più»

Fitto: «Subito il decreto per riassegnare i fondi» Martedì vertice con i Comuni

La Commissione europea ieri ha acceso il semaforo verde alla rimodulazione del Pnrr italiano, dando il via libera ai 145 obiettivi rivisti. Il saldo complessivo sale di 2,8 miliardi, mentre il Repower Eu è calato da 19,2 a 11,2 miliardi. Presi nuovi impegni su rinnovabili, taglio ai sussidi inquinanti e concorrenza. La premier Meloni alle imprese: «Per la crescita 21 miliardi in più». Il ministro Fitto: «Subito il decreto per riassegnare i fondi». Previsto martedì il vertice con i Comuni. **Bruno, Flammeri, Fotina, Perrone, Trovati e Tucci** — alle pag. 2, 3 e 7

### IL PRIMO GIORNO DI TREGUA



L'accordo, ieri sono stati liberati 13 israeliani, tra cui 4 bambini (nella foto), 11 thailandesi e un filippino

**FALCHI & COLOMBE**  
**I RISCHI DELLE PAROLE IN LIBERTÀ**  
di Donato Masciandro — a pagina 11

**POLIZIE VITA**  
**Eurovita, riscatti al 3,5% Niente fuga degli assicurati**  
Allo scorso 16 novembre i riscatti delle polizze Eurovita, confluite in Cronos Vita, avevano riguardato il 3,5% del circa 400mila contratti, pari 1,1 miliardi di euro. — a pagina 25

## Turismo pari al 13% del Pil Italia settima in Europa

### Settori

La ministra Santanchè: «Deve diventare la prima industria del Paese»

L'industria turistica italiana è al settimo posto in Europa per l'incidenza sul Pil nazionale, pari al 13%, a cui contribuisce con 225 miliardi di euro e 2,7 milioni di posti di lavoro, pari all'11% del totale degli occupati. Lo rende noto il ministero del Turismo, nell'ambito del primo Forum internazionale del settore. Per la ministra Daniela Santanchè il turismo «deve diventare la prima industria del Paese». **Enrico Netti** — a pag. 13

## Hamas consegna alla Croce rossa 24 ostaggi, rilasciati 39 palestinesi

Alberto Magnani — a pag. 5

## La Germania è ferma: Pil a -0,4% Recessione e conti, doppio rischio

### Stagnazione tedesca

Incertezza su investimenti pubblici fino a 100 miliardi. Pesi sul futuro del Paese

È «caos» sui conti pubblici in Germania, come ha sintetizzato ieri il presidente dell'Ifo Institut Clemens Fuest. È l'incertezza calata all'improvviso sul bilancio 2023 ma soprattutto sul bilancio 2024, e quindi sul destino di una miriade di interventi pubblici fino a 100 miliardi di sostegno all'economia come il freno sul prezzo di elettricità e gas per famiglie e imprese e sussidi per le fabbriche di chip, rischia di trasformare l'attuale stagnazione in una nuova recessione in Germania. **Isabella Bufacchi** — a pag. 13



Attilio Fontana, il presidente della Regione Lombardia, in carica dal 2018

**WORLD SUMMIT 2023**  
Dalle biotech al turismo in Lombardia boom d'investimenti  
Sara Monacl — a pag. 14



Luca Zaia, Presidente della Regione Veneto, in carica a partire dal 2010

**GOVERNO-REGIONE**  
Patto per lo sviluppo del Veneto: 607 milioni agli investimenti  
Barbara Ganz — a pag. 15

VICENZA  
**FOPE**  
DAL 1929

MUST HAVE COLLECTION  
[fope.com](http://fope.com)

**L'INTERVISTA 1**  
**Voena: «Famiglia motore della politica economica»**  
Diversa, mutante e variabile, la famiglia ha una vera disciplina economica. Così Alessandra Voena (Stanford University), vincitrice del Premio De Santis per le Scienze economiche. — a pag. 6

**L'INTERVISTA 2**  
**Sbarra (Cisl): «Manovra, servono molti correttivi»**  
La manovra contiene luci e ombre. Per il segretario generale della Cisl servono correttivi sulle pensioni, più risorse a sanità, istruzione ed Enti locali. — a pagina 7

**Motors 24**  
**Strategie**  
Hyundai rilancia la sfida nell'elettrico  
Lello Naso — a pag. 21

**Food 24**  
**Alimentare**  
Consumi di uova in accelerazione  
Emiliano Sgambato — a pag. 23

**ABBONATI AL SOLE 24 ORE**  
Risparmia 150€ Black Days. Per info: [ilsol24ore.com/abbonamento](http://ilsol24ore.com/abbonamento)  
Servizio Clienti 02.30.300.600





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 25 novembre 2023  
Anno LXXX - Numero 325 - € 1,20  
Santa Caterina d'Alessandria, vergine e martire

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

DIRETTORE DAVIDE VECCHI  
[www.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: [direzione@iltempo.it](mailto:direzione@iltempo.it)

## REVISIONE DEL PNRR

# Recuperati ventuno miliardi

Il governo incassa il risultato  
La Commissione approva  
la rimodulazione dei fondi Ue

Soldi usati su altri obiettivi  
Per le alluvioni 1,2 miliardi  
Alle imprese verdi 12,4

Soddisfazione di Fitto  
«Assicurato il pagamento  
della quarta rata»

### IL COMMENTO

#### Ai «gufi» non resta che emigrare

DI FILIPPO CALERI

Hanno perso in successione le ali, il becco e anche gli artigli. Resta loro solo qualche piuma. I «gufi», così si chiamano in gergo coloro che da un anno rifano contro il Paese, non sanno più a quale ramo attaccarsi. Ieri l'ultima notizia ferale per le loro mire distruttive. Quello che era considerato impossibile da realizzare si è invece compiuto. La rimodulazione dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, e cioè la possibilità di spostare fondi dai progetti che non sarebbero arrivati a conclusione, a quelli più certi di vedere il traguardo, è stata approvata dalla Commissione europea. Un obiettivo raggiunto grazie a una negoziazione costante con gli euroburocrati, la cui inflessibilità nell'accordare concessioni al nostro Paese, è storica prassi. Non questa volta. Il governo attraverso un costante colloquio del ministro Fitto con Bruxelles, fatto di risposte puntuali a ogni richiesta, ha raggiunto il risultato. Che in soldoni si traduce un botino di 21 miliardi aggiuntivi per la crescita del Paese. Non solo. La flessibilità accordata consente anche di usare le risorse per riparare i danni generati dalle alluvioni in Emilia e Toscana, sopen-  
do per questa via anche i malumori delle regioni rosse, che spesso si prestano a essere strumentalizzati in funzione anti esecutivo.

Segue a pagina 3

### Il Tempo di Osho

## Sfida infinita tra Sinner e Djokovic Terzo incontro in dieci giorni



Schito a pagina 26

## Tutti ziti dopo aver scoperto che a negare i fondi al film fu Franceschini Sulla Cortellesi dietrofront a sinistra

### Diritto di satira

#### Le più belle vignette 2023 nell'ultimo libro di Osho

Fraja a pagina 9

... La sinistra è partita lancia in resta contro il governo Meloni quando un articolo di Repubblica ha spiegato che la commissione del ministero della Cultura che elargisce i fondi al cinema li aveva negati al film della Cortellesi «C'è ancora domani». Peccato che la decisione sia della gestione Franceschini. Così è arrivato il contordine compagni. Polemica sopita.

Martini a pagina 6

... Il lavoro del governo con l'Europa, sulla rimodulazione del Piano di ripresa e resilienza, ha portato un risultato concreto. Ventuno miliardi in più di risorse per la crescita. Un miliardo e duecento milioni andrà ai territori colpiti dalle alluvioni e oltre 12 per la transizione green delle imprese. Ora ha detto Fitto arriverà anche la quarta rata dei fondi.

Zapponini alle pagine 2 e 3

### La protesta lunedì

#### Nuovo sciopero dei trasporti Salvini precetta ancora

Di Capua a pagina 4

### Appello di Lollobrigida

#### «Chiediamo all'opposizione di lavorare insieme»

China a pagina 4

### Donne superstar

#### Milano impazzisce per Madonna Elodie strega Roma



Guadalaxara a pagina 22

### COMMENTI

- **BENEDETTO**  
Uomini da educare ma anche alleati contro le violenze
- **MAZZONI**  
L'Olanda suona la campana a morto per la sinistra Ue
- **CONTE MAX**  
Tedeschi generosi solo con se stessi

a pagina 13

ISTITUTO DI STUDI POLITICI "S. PIO V"

XII EDIZIONE DEL PREMIO NAZIONALE DIRITTI UMANI  
MARIA RITA SAULLE  
per una tesi di dottorato sul tema  
**La giustizia internazionale di fronte ai crimini di guerra e contro l'umanità.**  
L'evento si svolgerà in presenza martedì 5 dicembre, alle 17.00, a Roma, presso il Centro Congressi Gli Archi a largo di S. Lucia Filippini, 20

**Consigli non richiesti**  
DI CICISBEO

Il nuovo Patto di Stabilità prevede che l'aggiustamento dei conti di ciascun Paese venga distribuito in quattro anni allungabili a cinque, e il periodo potrà essere allungato se un Paese si impegna a varare riforme, effettuare investimenti per la transizione ecologica o digitale, oppure per la difesa e la coesione socio-economica: insomma, se investe sulla crescita. L'auspicio è che ci si stia dunque avviando verso il superamento dei vincoli imposti dal Patto del '97 - dopo la sospensione per la pandemia - e dalla visione ancora più miope del Fiscal (...)

Segue a pagina 13





a pag. 27

**21 MIL PER LA CRESCITA**

**Pnrr, dalla Ue il sì al restyling. Tra le nuove riforme, gli incentivi alle imprese e le rinnovabili**

Ceriano a pag. 27

**Il ministro Calderone offre alle donne in difficoltà, non delle vuote parole, ma l'assegno di inclusione**

Marco Bianchi a pag. 4



**Concordato con più tempo**

*Il calendario del patto preventivo col fisco verrà rivisto per venire incontro alle esigenze dei contribuenti e dei professionisti che li assistono. Lo ha annunciato Maurizio Leo*



**ORSI & TORI**

DI PAOLO PANERAI

È più positivo l'avvio di privatizzazione di Mps, che consente allo stato di incassare quasi un miliardo, o la mezza approvazione della manovra economica italiana da parte della Ue?

La vendita da parte del tesoro di circa il 25% del Monte dei paschi (o Mps che dir si voglia) ha fatto entrare nel capitale della banca senese 150 nuovi azionisti con i fondi americani in prima fila. Fascino della più antica banca del mondo? No di certo, anche se la storia è sempre importante. In questo caso, il mercato ha percepito che dopo anni di gestioni squinterate, finalmente la banca di Siena ha un capo, l'ad Luigi Lovaglio, che di banca se ne intende, tanto che quando era a Unicredit portò quasi da nulla la banchetta polacca del gruppo milanese a essere un vero colosso per i paesi dell'Est e quindi, con la vendita, a uno straordinario guadagno per Unicredit. Accanto a lui a Siena per la

continua a pag. 2

Il calendario del concordato preventivo biennale verrà rivisto per venire incontro alle esigenze dei contribuenti e dei professionisti che li assistono. Lo ha promesso il vice ministro all'Economia Maurizio Leo, parlando al convegno dell'Associazione nazionale commercialisti a Piaia. Gli adempimenti sono concentrati nel mese di luglio: Leo ha chiesto ai professionisti di fornire soluzioni alternative.

Bongi a pag. 23

**DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE**



**Caso Morgan, per X-Factor boom di audience su Sky Uno**

Piazzotta a pag. 15



**DIRITTO & ROVESCIO**

Il film più stato di questa stagione cinematografica è "C'è ancora domani" interpretato e diretto da Paola Cortellesi che non ha mai recitato così bene come adesso che non è stata diretta da nessuno. A dimostrazione di come funzionano vergognosamente le commissioni per l'assegnazione dei contributi pubblici, va rilevato che questo film non era stato giudicato meritevole di ricevere. E infatti non li ha ricevuti. Questo è un film davvero notevole che riscatta una cinematografia italiana ingenuata, ripetitiva, ripiegata sempre sugli stessi autori e sulle medesime idee nate vecchie e logorate dall'uso. Il film della Cortellesi racconta la vita di una famiglia popolare di borgata romana di quasi 80 anni fa. Attorno ad essa (dove il marito e suo padre la fanno da strapadrone) con il loro incomprensibile, oggi, maschilismo delinquenziale) ruota una comunità complessa e socialmente in divenire. Cortellesi non urla, non invecchia, non dichiara, ma descrive. Per questo è efficace e coinvolgente. Il suo, è un film da non perdere.

**Insieme per una mobilità intelligente e sostenibile**

**TARGA TELEMATICS**

**VIASAT**

**FUTURE START**

Targa Telematics acquisisce Viasat Group e rafforza la propria leadership nel mercato italiano ed europeo nel campo dell'Internet of Things e della Smart Mobility. Il forte coordinamento tra i team e l'integrazione di competenze e tecnologie di ultima generazione consentono a Targa Telematics di garantire ai propri clienti le migliori soluzioni digitali per la mobilità intelligente e sostenibile.

Per saperne di più [targatelematics.com](http://targatelematics.com)



# LA NAZIONE

SABATO 25 novembre 2023  
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Sabato  
25 novembre 2023  
Anno 48 — N°278  
€2,50 con d  
La nostra carta proviene  
da minerali riciclati  
o da foreste gestite  
in maniera sostenibile  
PEFC

la Repubblica

**DONNE**

I diritti delle donne sono diritti civili.  
Appartengono ad ognuno di noi.

**DIRITTI**

Difenderli è un dovere morale,  
rafforza lo Stato di Diritto e costruisce

**LIBERTÀ**

l'argine più importante contro violenze  
e abusi, nella realtà come sul web *di Maurizio Molinari*

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821 / Fax 06/49822323 - Sped. Abb.  
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con Passeggiate nell'Arte: NZ  
Siena € 11,40



2,00€ (CONTUTTO LIBRI) II ANNO 157 II N. 324 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)

GNN

LA GIORNATA INTERNAZIONALE CONTRO LA VIOLENZA SULLE DONNE



PER GIULIA, PER TUTTE  
**Facciamo rumore**



**O MAI LA LUNA GRIDÒ COSÌ TANTO**

ANDREA MALAGUTI

“*O mai la luna gridò così tanto*” – Alda Merini. Siamo sordi. Lo siamo da millenni. Sempre sulle stesse cose. Sempre contro le stesse persone. Facciamo finta di ascoltarci, di capirci. Non è vero. Non lo è ancora. – PAGINA 8

**Così la vita riparte nelle case rifugio**

FRANCESCA MANNOCCHI

**Quella libertà che spaventa gli uomini**

FABRIZIA GIULIANI



Da Desirée Martorini (18 ottobre 2018) a Giulia Decchetti (11 novembre 2023), 250 volti di donne vittime di femminicidio in Italia negli ultimi 5 anni. L'elenco dei loro nomi su [lastampa.it](http://lastampa.it). L'ILLUSTRAZIONE DINCO, AL LOTTO MEDICA CONGRAFICA ROBERTO GENTILE A



€ 4,20 Sabato 25 Novembre 2023 Anno XXXIV - Numero 232 MF il quotidiano dei mercati finanziari *L'Espresso* Spedite in A.P. art. 1, c.1 L. 4609, DCB Milano

**INTERVISTA IL MINISTRO TAJANI**  
**Così spingeremo borsa e risparmio degli italiani**

**PORTAFOGLIO RENDIMENTI GIÙ, PREZZI IN SALITA**  
**Btp, quando conviene vendere quelli comprati coi tassi al top**

**NON SOLO MPS** *La corsa dei fondi a comprare il Monte conferma il momento d'oro degli istituti. Malgrado i rialzi in borsa quotano ancora a sconto rispetto al patrimonio, ma...*

# La banca è un affare?

*Come cavalcare a Piazza Affari lo stato di grazia dei big del credito*



**ORSI & TORI**  
 DI PAOLO PANERAI  
**È** più positivo l'avvio di privatizzazione di Mps, che consente allo stato di incassare quasi un miliardo, o la mezza approvazione della manovra economica italiana da parte della Ue?  
 La vendita da parte del tesoro di circa il 25% del Monte dei paschi (o Mps che dir si voglia) ha fatto entrare nel capitale della banca, insieme a 150 nuovi azionisti con i fondi americani in prima fila. Fascino della più antica banca del

mondo? No di certo, anche se la storia è sempre importante. In questo caso, il mercato ha percepito che dopo anni di gestioni squinternate, finalmente la banca di Siena ha un capo, l'ad Luigi Lovaglio, che di banca se ne intende, tanto che quando era a Unicredit portò quasi da nulla la banchetta polacca del gruppo milanese a essere un vero colosso per i paesi dell'Est e quindi, con la vendita, a uno straordinario guadagno per Unicredit. Accanto a lui a Siena per la rinascita ha lavorato un gruppetto di dirigenti di qualità, come il direttore commerciale Maurizio Bai, con uno spirito di team che non si vedeva da anni.  
 Non che l'opera sia compiuta, ma un bel passo avanti è stato fatto e non si può escludere che Mps possa continuare a vivere in autonomia senza nessuna fusione, che solo pochi mesi fa veniva data per inevitabile. La

**PROGRAMMA PER L'UNIONE**  
**Il piano di Draghi e Letta per guarire l'Europa**

**UN FENOMENO TUTTO ITALIANO**  
**Kairos & Co: perché le sgr non diventano grandi da sole**

**LA MULTITILITY DI ROMA**  
**Acea apre a nuovi soci i rifiuti e il parco clienti**

IL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE UN MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE E NON COSTITUISCE UN'OFFERTA O UNA SOLICITAZIONE ALL'INVESTIMENTO NELLE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS TASSO FISSO CALLABLE 7,00% IN DOLLARI STATUNITENSIS E 5,10% IN EURO A 10 ANNI (LE "OBBLIGAZIONI")

**DUE NUOVE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS TASSO FISSO CALLABLE**

**7,00%\* IN USD** Codice ISIN XS2708224105

**5,10%\* IN EUR** Codice ISIN XS2552825650

\* Cedola annua nella valuta di denominazione da intendersi al lordo degli oneri fiscali applicabili.

Le nuove **Obbligazioni Goldman Sachs Tasso Fisso Callable 7,00%\* in Dollari Statunitensi e 5,10%\* in Euro a 10 anni**, offrono agli investitori flussi cedolari annuali fissi nella valuta di denominazione ed il rimborso integrale del Valore Nominale a scadenza per ciascuna Obbligazione, salvo il rischio di credito dell'Emittente.

È prevista, annualmente, a partire dal primo anno fino al nono, la facoltà per l'Emittente di **rimborsare anticipatamente** le Obbligazioni al 100% del Valore Nominale nella valuta di denominazione. In tal caso la durata delle Obbligazioni risulterebbe inferiore a 10 anni, con conseguente cessazione del pagamento delle cedole per gli anni successivi al rimborso anticipato e diminuzione dei proventi complessivi dell'investimento.

In caso di rimborso anticipato, la durata delle Obbligazioni risulterebbe inferiore a 10 anni, con conseguente diminuzione dei proventi complessivi dell'investimento.

L'Emittente, a sua discrezione, potrebbe rimborsare anticipatamente le Obbligazioni, ad esempio, quando il proprio costo di rifinanziamento risulti più basso rispetto al tasso di interesse corrisposto dalle Obbligazioni. In tali circostanze gli investitori sono esposti al rischio di reinvestimento dell'importo ricevuto a titolo di rimborso dall'Emittente ad un tasso di interesse effettivo di mercato inferiore a quello delle Obbligazioni rimborsate.

È possibile acquistare le Obbligazioni sul Mercato Telematico delle Obbligazioni di Borsa Italiana S.p.A. (MOT, segmento EuroMOT) attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online.

**Avvertenze:**  
**Prima dell'adesione leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti**, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) in data 14 aprile 2023 e notificato ai sensi di legge dal CONSOB in data 14 aprile 2023 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti; i final terms datati 6 novembre 2023 relativi alle Obbligazioni (le "Condizioni Definitive") redatti ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti. Le Condizioni Definitive e il Prospetto di Base sono disponibili sul sito [www.goldman-sachs.it](http://www.goldman-sachs.it). L'approvazione del prospetto non deve essere intesa come un'approvazione dei titoli offerti.

L'Emittente si riserva il diritto di diminuire in ogni momento l'ammontare ammasso cancellando il relativo ammontare di Obbligazioni che non risultassero ancora acquistate dagli investitori. Avviso di tale cancellazione delle Obbligazioni verrà dato sul sito di Borsa Italiana S.p.A.

Gli investitori sono esposti al rischio di credito dell'Emittente. Nel caso in cui l'Emittente non sia in grado di adempiere agli obblighi connessi alle Obbligazioni, gli investitori potrebbero perdere in parte o del tutto il capitale investito.

Gli investitori sono tenuti a consultare i propri consulenti in merito al regime fiscale applicabile all'acquisto, al possesso ed alla cessione delle Obbligazioni. Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita (se effettuata prima della scadenza) della stessa sul mercato. Tali prezzi dipendono da vari fattori, tra i quali i tassi di interesse sul mercato, il merito creditizio dell'Emittente e il livello di liquidità, potrebbero pertanto differire anche sensibilmente rispetto al prezzo di emissione e dall'ammontare di rimborso. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido.

Per maggiori informazioni sulle obbligazioni e i relativi rischi: [www.goldman-sachs.it](http://www.goldman-sachs.it)

Il Valore di Impegno (valore applicabile sui proventi derivanti dalle Obbligazioni) a vigilia di momento dell'emissione, è pari al 25%. L'ammontare di tale impegno potrebbe variare nel tempo.

**Disclaimer:** Le Obbligazioni non sono detenute alla vendita negli Stati Uniti o a U.S. persone e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persone. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno considerare l'adattabilità al proprio profilo di investimento e, in caso necessario, consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari nonché leggere attentamente i documenti per la sottoscrizione.

Sono il nostro prodotto o servizio fornito, nessuna parte di questo materiale può essere (o copiato, fotografato o duplicato in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo) o ristampato.

© Goldman Sachs, 2023. Tutti i diritti sono riservati.

**PUBBLICITÀ**

CODICE ISIN	XS2708224105	XS2552825650
VALUTA DI DENOMINAZIONE	Dollari Statunitensi (USD)	Euro (EUR)
VALORE NOMINALE	USD 1.000	EUR 1.000
CEDEOLA FISSA ANNUALE	7,00% lordo (5,16% netto*)	5,10% lordo (3,774% netto*)
DATA DI EMISSIONE	7 novembre 2023	
DATA DI SCADENZA MASSIMA	10 anni (7 novembre 2033)	
EMITTENTE	The Goldman Sachs Group, Inc., Delaware USA	
RATING EMITTENTE	A2 (Moody's) / BBB+ (S&P) / A (Fitch)	



## Portuali, è lavoro usurante

ROMA La media anagrafica dei lavoratori portuali si eleva di anno in anno in un mercato del lavoro e di scelte organizzative aziendali che invece riguardano la transizione della digitalizzazione dei processi operativi con una certa lentezza! affermano Ancip, Assiterminal, Assologistica, **Assoporti** e Fise-Uniport, nell'anticipare che sulla legge di bilancio proporranno una norma per riconoscere ai lavoratori portuali il lavoro usurante. Ciò è dovuto a una stagnazione nell'operatività dei porti, conseguenza naturale della situazione economica e dell'andamento dei consumi prosegue la nota: "Passata l'euforia del 2022 (post pandemica) i traffici di import export (l'80% dei quali transitano per i nostri porti) sono tornati a livelli pre 2019 e pertanto la marginalità per le imprese è contenuta: a questo si aggiungono gli aumenti dei costi canonici concessori demaniali, costi energetici, rincaro delle attrezzature e l'incertezza negli scenari dei prossimi anni, con conseguenti rallentamenti nella capacità di investimento. Le quattro associazioni datoriali della portualità entrano poi nel merito: Più del 50% dei lavoratori portuali ha più di 50 anni ed è evidente che questo fattore incida sia sul ricambio generazionale (senza crescita il ricambio rallenta), sia sulla capacità di riqualificazione dei profili professionali (passare da modalità manuali a processi digitalizzati non è facile) sia sulla capacità del personale di essere appealing sul mercato del lavoro: inoltre buona parte delle attività tipiche e storiche del lavoro portuale porta il lavoratore, nel tempo, a dover essere reimpiegato in altre mansioni difficilmente individuabili a causa delle problematiche indotte dal perdurare di lavori notturni, lavori in quota, lavori fisici. Per questo motivo si rende necessario avviare un percorso che individui alcune fattispecie di lavoro portuale tra i lavori usuranti: per agevolare una quiescenza sostenibile dei lavoratori, avviare un processo equilibrato di ricambio generazionale, consentire a tutto il sistema della portualità di affrontare le sfide dei prossimi anni con una maggiore capacità di pianificazione anche organizzativa. Il tema che vogliamo rappresentare prosegue la nota è condiviso da tutto il mondo della portualità: associazioni datoriali dei terminalisti, delle imprese portuali e delle compagnie portuali, organizzazioni sindacali, Autorità di Sistema Portuale: questo NON può NON avere un VALORE di per sé. Non è la prima volta che il tema dell'equazione lavoro portuale = lavoro usurante viene posto. Confidiamo che sia la prima volta in cui si avvia un percorso utile a finalizzare gli strumenti più adeguati a favore del lavoro e dell'organizzazione delle nostre imprese per il settore della portualità italiana, in attesa si sottolinea in chiusura che anche il fondo per il prepensionamento dei lavoratori portuali, previsto da una norma del 2021, trovi finalmente il suo percorso attuativo.



## Il Piccolo

Trieste

Shipping, trasporti, turismo: la campagna di espansione di un gruppo leader nella logistica mondiale

### La tela di Msc nel Nord Est Dai treni di Italo alle crociere

*La conquista dello scalo di Amburgo trampolino per rafforzarsi anche a Trieste Il porto, con Venezia e Udine, è cruciale per le connessioni intermodali e su rotaia*

PIERCARLO FIUMANÒ

Piercarlo Fiumanò Un impero di navi, aerei e treni. Msc è sempre più protagonista della logistica mondiale e dal suo quartier generale di Ginevra si sta rafforzando nel cuore d'Europa verso il Nord Est. Con i suoi 180 mila dipendenti, presente in 520 porti e in 155 Paesi, il gruppo ginevrino, secondo Alphaliner, con 22,5 milioni di Teu l'anno (misura standard nel trasporto container) controlla il 19,7% del mercato mondiale. Mediterranean Shipping Company con le sue 760 navi guida la classifica delle compagnie di navigazione mondiali davanti a Maersk (14,8% del mercato) e Cma Cgm (12,5%). Con un fatturato intorno ai 15 miliardi, che ha beneficiato del boom dei traffici post pandemia, la compagnia ha poi avviato una campagna di espansione su scala globale che aumenta il suo peso strategico.

Msc in Italia ha 19 uffici. A Trieste è presente con tutte le società del gruppo e ha impresso il suo simbolo sul porto al centro di un grande rilancio, grazie al lavoro di **Zeno D'Agostino**, che interessa a Msc per la presenza di infrastrutture ferroviarie, che puntano dritto al cuore dell'Europa, per il suo status di porto franco e per essere diventato (causa lo stop alle navi a Venezia) il nuovo approdo delle crociere nel Mediterraneo dopo Genova. E grazie ai fondi del Pnrr l'Authority portuale triestina si prepara a realizzare le banchine elettriche.

«I nostri investimenti nel terminal e nella ferrovia a Trieste hanno creato un gateway strategico che offre uno sbocco sul mare anche a quei Paesi come Austria, Repubblica Ceca, della Slovacchia e dell'Ungheria che hanno scelto questo porto per movimentare le loro merci, raggiungendo da qui persino la Germania settentrionale», ha detto Soren Toft, Ceo di Msc, in occasione dell'arrivo a Trieste della nave Nicola Mastro. Il presidente Gianluigi Aponte ha definito Trieste un porto molto competitivo: «C'è tutto il retroporto, c'è la ferrovia, gli investimenti pubblici che hanno fatto di Trieste un porto molto importante».

Il gruppo si sta muovendo su molte scacchiere del trasporto mondiale. Il lancio di Msc Air Cargo ha proiettato la compagnia fra i big del trasporto aereo. Sfumato l'interesse per Ita Airways, ha poi conquistato i treni ad alta velocità di Italo (che nell'ultimo anno partono anche da Udine e Trieste). Msc ha firmato un accordo vincolante per l'acquisizione del 50% del gruppo ferroviario dal fondo Usa Gip, che però non esce di scena. Gli americani conservano una partecipazione intorno al 35%, insieme ad Allianz con l'11,5%.

Fs e Msc hanno poi firmato a Ginevra un memorandum d'intesa per realizzare nuovi terminal dedicati al traffico intermodale marittimo. L'accordo prevede la creazione di una nuova società controllata da



## Il Piccolo

### Trieste

---

Mercitalia Logistics (51%) e partecipata da Medlog (49%), società del gruppo Msc che si occupa di intermodalità e logistica.

Negli ultimi tempi ha rilevato le attività di Bolloré Logistic in Africa per più di 5 miliardi.

Ma la partita più importante si sta giocando sul porto di Amburgo. Parliamo dell'acquisizione, da parte del gruppo ginevrino, di una quota (fino ad un massimo del 49,9%) di Hhla (Hamburger Hafen und Logistik), società che gestisce il porto di Amburgo controllata con circa il 69% dalla municipalità della città sull'Elba.

L'accordo preliminare prevede che la città di Amburgo detenga almeno il 50,1% del capitale di Hhla mentre Msc potrà arrivare sino al 49,9%. Il colosso tedesco avrà inoltre l'ultima parola sulla pianificazione degli investimenti, mentre Msc si è impegnata a realizzare un volume di traffici di oltre 1 milione di Teu mettendo sul piatto almeno 775 milioni di euro nel periodo 2025-2028.

Dalla Germania torniamo a Trieste. La scalata di Amburgo vede infatti due protagonisti molto attivi nel porto giuliano dove Msc controlla l'unico terminal contenitori (Trieste Marine terminal) mentre Hhla domina sulla Piattaforma logistica che movimentata in un anno 50 mila rimorchi e 120 mila teu per quanto riguarda i container. Sono questi ultimi il core business di Hhla, che è venuta a Trieste per fare della Piattaforma logistica la base da cui costruire il Molo VIII, che diventerebbe la seconda e più grande banchina container dello scalo. Trieste Marine Terminal nel 2022 ha registrato un fatturato di 103,8 milioni di euro (contro gli 80,1 del 2021), con una crescita del 29,5%. L'utile registrato dalla società controllata da Msc per il 2022, si attesta, secondo dati Fedespediti, poco sopra i 9,5 milioni di euro (+74,4%) grazie anche al consistente aumento dei traffici (+15,8%).

Venezia è strategica per il settore crocieristico anche come home port, ossia porto di partenza, per le crociere dell'Adriatico. Ma Trieste sta avanzando a tutta forza. Infatti la chiusura al traffico del canale della Giudecca ha dirottato le navi bianche verso Trieste e Monfalcone. Trieste, con l'approdo delle navi Msc, ma non solo, sta vivendo un grosso boom delle crociere e in prospettiva potrebbe raddoppiare la capacità attraverso lo sviluppo del Porto Vecchio. Negli ultimi anni si è rafforzato l'asse fra Msc e Fincantieri: nel mese di ottobre il gruppo di Aponte ha finalizzato un ordine per 2 navi ad idrogeno che si uniranno alla flotta Msc Explora Journeys. Sono ormai lontani in tempi in cui il Comandante Aponte, come lo chiamano, si schierò con i francesi al fianco di Macron, in difesa dei cantieri di Saint Nazaire nel mirino del gruppo triestino.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Piccolo

Trieste

no comment dell'autorità portuale

### «Logistica difficile» Bonomi fa l'esempio di Trieste e Genova

«Ci sono problemi di logistica delle merci: i quattro valichi alpini rappresentano oggi corde strette intorno al collo delle nostre esportazioni»: affermazione forte quella del presidente di Confindustria Carlo Bonomi nel corso di un convegno tenutosi ieri a Milano. Tanto più che il leader confindustriale ha fatto dei nomi, tra cui quello di Trieste.

Bonomi ha ricordato che dai valichi «passa più del 50% delle nostre esportazioni verso l'Unione europea. E infatti si nota già che i flussi di container dei due maggiori sistemi portuali del Nord, Genova e Trieste, hanno iniziato negli ultimi mesi a registrare cadute di trasporto».

Queste, ha detto Bonomi, «non sono questioni che riguardano nazionalmente Francia, Svizzera e Austria, ma sono una questione europea, perché il flusso di merci che vi passa riguarda l'interdipendenza di intere filiere della manifattura europea».

L'Autorità portuale triestina non ha commentato le considerazioni di Bonomi, rimandando alla nota che compendia l'andamento dei traffici nel periodo gennaio-ottobre. Nella quale si rilevava una flessione nella prima parte dell'anno, in buona parte bilanciata da una sensibile ripresa in ottobre quando i container sono saliti del 5,31% e i trasporti ferroviari sono cresciuti dell'1,41%.



# Il Piccolo

Trieste

## LA CONFERMA IN AULA

### «Nuove isole ecologiche a Muggia dal 2024»

MUGGIA Solito copione in Consiglio comunale a Muggia. L'altra sera le delibere sono state approvate con il solo voto della maggioranza in quanto la minoranza, dopo la discussione, ha abbandonato l'aula in segno di protesta per la modifica al Regolamento d'aula. Tutte respinte le mozioni, tranne quella sulla modifica dell'accesso da Salita delle Mura a Calle San Francesco, fatta propria dalla giunta. L'ultima mozione, quella sulla conformità dei progetti dell'**Autorità portuale**, ha evidenziato la presenza di attriti importanti nella minoranza. Una sola interrogazione in agenda, quella del capogruppo Pd Francesco Bussani sulle isole ecologiche nel centro storico, con la risposta dell'assessore Elisabetta Steffè - che ha confermato lo stanziamento di 450 mila euro e l'operatività delle stesse «entro la prima parte del 2024» - che ha «parzialmente soddisfatto» il dem, che ha comunque sollevato perplessità rispetto a una spesa «a solo beneficio del centro storico».

- Lp.

LP



# Il Piccolo

Trieste

## L'ispettore delle Capitanerie Liardo visita le strutture regionali

Nell'ambito della normale attività ispettiva del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera agli uffici periferici, nei giorni scorsi il vice comandante generale, ammiraglio ispettore Sergio Liardo, ha visitato la Direzione Marittima di Trieste e approfondito la conoscenza della realtà giuliana.

Dopo essere stato accolto dal direttore marittimo del Friuli Venezia Giulia, capitano di vascello Luciano Del Prete, l'ammiraglio Liardo ha incontrato tutto il personale dipendente, esprimendo il suo apprezzamento per la dedizione e l'impegno profusi per il raggiungimento degli obiettivi istituzionali. Durante la permanenza a Trieste, il vice comandante generale ha, altresì, avuto l'occasione di visitare il Comune, ricevuto dalla vice sindaco Tonel, e la Prefettura: vi ha incontrato il prefetto Signoriello. La visita è stata estesa a Monfalcone dove, oltre agli uomini della Capitaneria di porto locale, ha conosciuto il sindaco Cisint e, al tramonto, si è recato al Sacrario di Redipuglia per la cerimonia del Silenzio. Da ultimo, gli incontri con il segretario generale dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Torbianelli e il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Fedriga. Liardo ha apprezzato i buoni legami tra le Capitanerie, le istituzioni e i cittadini della regione.



## FS, UE giudica ammissibile trasferimento cespiti infragruppo

(Teleborsa) - La Commissione europea ha riconosciuto che i trasferimenti di attività ferroviarie, avvenuti fra il 2007 ed il 2011 nell'ambito del Gruppo FS Italiane, non costituiscono aiuti di Stato ai sensi delle norme europee ed ha inoltre constatato che la compensazione concessa dall'Italia a Trenitalia per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario di merci è conforme alle norme europee in materia di aiuti di Stato. Fa eccezione la compensazione concessa in relazione ad alcuni tragitti, che la Commissione ha ritenuto incompatibile in base alla normativa sugli aiuti di Stato. Nel marzo 2014 la Commissione aveva avviato un'indagine approfondita sulle seguenti misure: trasferimenti a titolo gratuito di taluni beni dell'infrastruttura ferroviaria dal gestore RFI all'operatore ferroviario di trasporto merci dell'epoca Trenitalia ed alla società di logistica FS Logistica tra il 2007 e il 2011; le compensazioni versate dall'Italia a Trenitalia per la fornitura di servizi pubblici di trasporto ferroviario di merci tra il 2000 e il 2014. Esaminando la documentazione, la Commissione ha dunque valutato le misure in questione alla luce delle norme europee sugli aiuti di Stato, stabilendo che i trasferimenti di attivi effettuati tra il 2007 e il 2011 a favore di

Trenitalia e FS Logistica non costituiscono aiuti di Stato, poiché non conferiscono un vantaggio economico a Trenitalia e FS Logistica, dal momento che sono stati effettuati in linea con le condizioni di mercato. La compensazione versata a Trenitalia per la fornitura di determinati servizi pubblici di trasporto ferroviario di merci tra il 1° gennaio 2000 e il 31 dicembre 2014 è pure conforme alle norme in materia di aiuti di Stato, perché non era tale da incidere sugli scambi né falsare la concorrenza nel mercato unico. La Commissione ha invece valutato l'inquadramento come aiuto di Stato della compensazione per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario internazionale di merci attraverso il porto di Trieste Marittima, tra il 15 marzo 2003 e il 31 dicembre 2008, in quanto la natura degli obblighi di servizio pubblico non è stata sufficientemente definita dall'Italia, e di servizi nazionali di trasporto ferroviario di merci su determinati collegamenti tra l'Italia settentrionale e meridionale, tra il 4 dicembre 2012 e il 31 dicembre 2014, che non si qualificano come un effettivo servizio di interesse economico generale, in quanto l'Italia non ha dimostrato l'esistenza di un fallimento del mercato su tali collegamenti prima di affidare la missione di servizio pubblico a Trenitalia. L'Italia deve ora recuperare l'aiuto incompatibile da Trenitalia e determinare l'importo da recuperare, inclusi gli interessi, in linea con la decisione della Commissione adottata oggi. ERROR: <https://www.repstatic.it/class/common/stable/include/nielsen/nielsen.html> - The remote server returned an error: (404) Not Found. Usa il pulsante "Accetta" per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.



(Teleborsa) - La Commissione europea ha riconosciuto che i trasferimenti di attività ferroviarie, avvenuti fra il 2007 ed il 2011 nell'ambito del Gruppo FS Italiane, non costituiscono aiuti di Stato ai sensi delle norme europee ed ha inoltre constatato che la compensazione concessa dall'Italia a Trenitalia per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario di merci è conforme alle norme europee in materia di aiuti di Stato. Fa eccezione la compensazione concessa in relazione ad alcuni tragitti, che la Commissione ha ritenuto incompatibile in base alla normativa sugli aiuti di Stato. Nel marzo 2014 la Commissione aveva avviato un'indagine approfondita sulle seguenti misure: trasferimenti a titolo gratuito di taluni beni dell'infrastruttura ferroviaria dal gestore RFI all'operatore ferroviario di trasporto merci dell'epoca Trenitalia ed alla società di logistica FS Logistica tra il 2007 e il 2011; le compensazioni versate dall'Italia a Trenitalia per la fornitura di servizi pubblici di trasporto ferroviario di merci tra il 2000 e il 2014. Esaminando la documentazione, la Commissione ha dunque valutato le misure in questione alla luce delle norme europee sugli aiuti di Stato, stabilendo che i trasferimenti di attivi effettuati tra il 2007 e il 2011 a favore di Trenitalia e FS Logistica non costituiscono aiuti di Stato, poiché non conferiscono un vantaggio economico a Trenitalia e FS Logistica, dal momento che sono stati effettuati in linea con le condizioni di mercato. La compensazione versata a Trenitalia per la fornitura di determinati servizi pubblici di trasporto ferroviario di merci tra il 1° gennaio 2000 e il 31 dicembre 2014 è pure conforme alle norme in materia di aiuti di Stato, perché non era tale da incidere sugli scambi né falsare la concorrenza nel mercato unico. La Commissione ha invece valutato l'inquadramento come aiuto di Stato della compensazione per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario internazionale di merci attraverso il porto di Trieste Marittima, tra il 15 marzo 2003 e il 31 dicembre 2008, in quanto la natura degli obblighi di servizio pubblico non è stata sufficientemente definita dall'Italia, e

## FS, UE giudica ammissibile trasferimento cespiti infragruppo

La Commissione europea ha riconosciuto che i trasferimenti di attività ferroviarie, avvenuti fra il 2007 ed il 2011 nell'ambito del Gruppo FS Italiane, non costituiscono aiuti di Stato ai sensi delle norme europee ed ha inoltre constatato che la compensazione concessa dall'Italia a Trenitalia per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario di merci è conforme alle norme europee in materia di aiuti di Stato. Fa eccezione la compensazione concessa in relazione ad alcuni tragitti, che la Commissione ha ritenuto incompatibile in base alla normativa sugli aiuti di Stato. Nel marzo 2014 la Commissione aveva avviato un'indagine approfondita sulle seguenti misure: trasferimenti a titolo gratuito di taluni beni dell'infrastruttura ferroviaria dal gestore RFI all'operatore ferroviario di trasporto merci dell'epoca Trenitalia ed alla società di logistica FS Logistica tra il 2007 e il 2011; le compensazioni versate dall'Italia a Trenitalia per la fornitura di servizi pubblici di trasporto ferroviario di merci tra il 2000 e il 2014. Esaminando la documentazione, la Commissione ha dunque valutato le misure in questione alla luce delle norme europee sugli aiuti di Stato, stabilendo che i trasferimenti di attivi effettuati tra il 2007 e il 2011 a favore di Trenitalia e FS Logistica non costituiscono aiuti di Stato, poiché non conferiscono un vantaggio economico a Trenitalia e FS Logistica, dal momento che sono stati effettuati in linea con le condizioni di mercato. La compensazione versata a Trenitalia per la fornitura di determinati servizi pubblici di trasporto ferroviario di merci tra il 1° gennaio 2000 e il 31 dicembre 2014 è pure conforme alle norme in materia di aiuti di Stato, perché non era tale da incidere sugli scambi né falsare la concorrenza nel mercato unico. La Commissione ha invece valutato l'inquadramento come aiuto di Stato della compensazione per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario internazionale di merci attraverso il porto di Trieste Marittima, tra il 15 marzo 2003 e il 31 dicembre 2008, in quanto la natura degli obblighi di servizio pubblico non è stata sufficientemente definita dall'Italia, e di servizi nazionali di trasporto ferroviario di merci su determinati collegamenti tra l'Italia settentrionale e meridionale, tra il 4 dicembre 2012 e il 31 dicembre 2014, che non si qualificano come un effettivo servizio di interesse economico generale, in quanto l'Italia non ha dimostrato l'esistenza di un fallimento del mercato su tali collegamenti prima di affidare la missione di servizio pubblico a Trenitalia. L'Italia deve ora recuperare l'aiuto incompatibile da Trenitalia e determinare l'importo da recuperare, inclusi gli interessi, in linea con la decisione della Commissione adottata oggi.



Shipping, trasporti, turismo: la campagna di espansione di un gruppo leader nella logistica mondiale

## La tela di Msc nel Nord Est Dai treni di Italo alle crociere

*La conquista dello scalo di Amburgo trampolino per rafforzarsi anche a Trieste Il porto, con Venezia e Udine, è cruciale per le connessioni intermodali e su rotaia*

PIERCARLO FIUMANÒ

Piercarlo Fiumanò Un impero di navi, aerei e treni. Msc è sempre più protagonista della logistica mondiale e dal suo quartier generale di Ginevra si sta rafforzando nel cuore d'Europa verso il Nord Est. Con i suoi 180 mila dipendenti, presente in 520 porti e in 155 Paesi, il gruppo ginevrino, secondo Alphasiner, con 22,5 milioni di Teu l'anno (misura standard nel trasporto container) controlla il 19,7% del mercato mondiale. Mediterranean Shipping Company con le sue 760 navi guida la classifica delle compagnie di navigazione mondiali davanti a Maersk (14,8% del mercato) e Cma Cgm (12,5%). Con un fatturato intorno ai 15 miliardi, che ha beneficiato del boom dei traffici post pandemia, la compagnia ha poi avviato una campagna di espansione su scala globale che aumenta il suo peso strategico.

Msc in Italia ha 19 uffici. A Trieste è presente con tutte le società del gruppo e ha impresso il suo simbolo sul porto al centro di un grande rilancio, grazie al lavoro di **Zeno D'Agostino**, che interessa a Msc per la presenza di infrastrutture ferroviarie, che puntano dritto al cuore dell'Europa, per il suo status di porto franco e per essere diventato (causa lo stop alle navi a Venezia) il nuovo approdo delle crociere nel Mediterraneo dopo Genova. E grazie ai fondi del Pnrr l'Authority portuale triestina si prepara a realizzare le banchine elettriche.

«I nostri investimenti nel terminal e nella ferrovia a Trieste hanno creato un gateway strategico che offre uno sbocco sul mare anche a quei Paesi come Austria, Repubblica Ceca, della Slovacchia e dell'Ungheria che hanno scelto questo porto per movimentare le loro merci, raggiungendo da qui persino la Germania settentrionale», ha detto Soren Toft, Ceo di Msc, in occasione dell'arrivo a Trieste della nave Nicola Mastro. Il presidente Gianluigi Aponte ha definito Trieste un porto molto competitivo: «C'è tutto il retroporto, c'è la ferrovia, gli investimenti pubblici che hanno fatto di Trieste un porto molto importante».

Il gruppo si sta muovendo su molte scacchiere del trasporto mondiale. Il lancio di Msc Air Cargo ha proiettato la compagnia fra i big del trasporto aereo. Sfumato l'interesse per Ita Airways, ha poi conquistato i treni ad alta velocità di Italo (che nell'ultimo anno partono anche da Udine e Trieste). Msc ha firmato un accordo vincolante per l'acquisizione del 50% del gruppo ferroviario dal fondo Usa Gip, che però non esce di scena. Gli americani conservano una partecipazione intorno al 35%, insieme ad Allianz con l'11,5%.

Fs e Msc hanno poi firmato a Ginevra un memorandum d'intesa per realizzare nuovi terminal dedicati al traffico intermodale marittimo. L'accordo prevede la creazione di una nuova società controllata da



## Messaggero Veneto

### Trieste

---

Mercitalia Logistics (51%) e partecipata da Medlog (49%), società del gruppo Msc che si occupa di intermodalità e logistica.

Negli ultimi tempi ha rilevato le attività di Bolloré Logistic in Africa per più di 5 miliardi.

Ma la partita più importante si sta giocando sul porto di Amburgo. Parliamo dell'acquisizione, da parte del gruppo ginevrino, di una quota (fino ad un massimo del 49,9%) di Hhla (Hamburger Hafen und Logistik), società che gestisce il porto di Amburgo controllata con circa il 69% dalla municipalità della città sull'Elba.

L'accordo preliminare prevede che la città di Amburgo detenga almeno il 50,1% del capitale di Hhla mentre Msc potrà arrivare sino al 49,9%. Il colosso tedesco avrà inoltre l'ultima parola sulla pianificazione degli investimenti, mentre Msc si è impegnata a realizzare un volume di traffici di oltre 1 milione di Teu mettendo sul piatto almeno 775 milioni di euro nel periodo 2025-2028.

Dalla Germania torniamo a Trieste. La scalata di Amburgo vede infatti due protagonisti molto attivi nel porto giuliano dove Msc controlla l'unico terminal contenitori (Trieste Marine terminal) mentre Hhla domina sulla Piattaforma logistica che movimentata in un anno 50 mila rimorchi e 120 mila teu per quanto riguarda i container. Sono questi ultimi il core business di Hhla, che è venuta a Trieste per fare della Piattaforma logistica la base da cui costruire il Molo VIII, che diventerebbe la seconda e più grande banchina container dello scalo. Trieste Marine Terminal nel 2022 ha registrato un fatturato di 103,8 milioni di euro (contro gli 80,1 del 2021), con una crescita del 29,5%. L'utile registrato dalla società controllata da Msc per il 2022, si attesta, secondo dati Fedespediti, poco sopra i 9,5 milioni di euro (+74,4%) grazie anche al consistente aumento dei traffici (+15,8%).

Venezia è strategica per il settore crocieristico anche come home port, ossia porto di partenza, per le crociere dell'Adriatico. Ma Trieste sta avanzando a tutta forza. Infatti la chiusura al traffico del canale della Giudecca ha dirottato le navi bianche verso Trieste e Monfalcone. Trieste, con l'approdo delle navi Msc, ma non solo, sta vivendo un grosso boom delle crociere e in prospettiva potrebbe raddoppiare la capacità attraverso lo sviluppo del Porto Vecchio. Negli ultimi anni si è rafforzato l'asse fra Msc e Fincantieri: nel mese di ottobre il gruppo di Aponte ha finalizzato un ordine per 2 navi ad idrogeno che si uniranno alla flotta Msc Explora Journeys. Sono ormai lontani in tempi in cui il Comandante Aponte, come lo chiamano, si schierò con i francesi al fianco di Macron, in difesa dei cantieri di Saint Nazaire nel mirino del gruppo triestino.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Trieste Prima

Trieste

### Bilancio comunale in anticipo: più soldi a sociale, scuola e personale

Debito quasi dimezzato dal 2017. La spesa corrente aumenta di 20 milioni di euro, senza incremento della pressione fiscale ma potenziando il contrasto all'evasione. Il bilancio chiude in pareggio a 742 milioni di euro. Più soldi a sociale, istruzione e personale comunale TRIESTE - Il Comune presenta il bilancio 2024 - 2026 in anticipo di un mese per il secondo anno consecutivo e la spesa corrente aumenta di 20 milioni di euro, senza incremento della pressione fiscale ma potenziando il contrasto all'evasione in sinergia con Esatto. Il bilancio, ha spiegato in conferenza stampa l'assessore comunale al bilancio Everest Bertoli, chiude in pareggio a 742 milioni di euro. Il debito residuo è stato quasi dimezzato rispetto al 2017, agli inizi del terzo mandato Dipiazza, da 123 milioni di euro nel 2017 a 69 milioni nel 2024. "La spesa corrente - ha spiegato l'assessore - aumenta e passa dai 358 milioni dell'anno scorso ai 378 milioni di quest'anno, quasi 20 milioni di euro di spesa corrente in più e questo grazie al fatto che in quest'anno abbiamo potuto accertare, per un territorio che viaggia molto bene dal punto di vista economico, entrate per 7 milioni di euro in più per quanto riguarda la parte tributaria, non perché abbiamo aumentato la pressione fiscale ma perché è aumentata la base fiscale". Si aggiungono 6,7 milioni di trasferimenti in più, in buona parte dalla Regione Fvg, e quasi 10 milioni di euro in più di entrate extra tributarie che passano da 56 milioni 66 milioni. Il che, è stato spiegato, "anche grazie all'estinzione anticipata di 7,5 milioni di euro di debito, che ci ha permesso di mettere nel prossimo triennio un milione o più ogni anno sul bilancio del Comune". "Non abbiamo tagliato nessuno di quei dati che ci rendono una città al top in Italia per la qualità della vita -, ha aggiunto Bertoli -, ma laddove è stato possibile li abbiamo anche aumentati". Si parla in particolare del settore diritti sociali, politiche sociali e famiglia: gli stanziamenti per il 2024 sono di 125 milioni di euro, il 33 per cento del bilancio corrente. La parte del leone, nel sociale, la fanno gli interventi per l'infanzia e gli asili nido, che arrivano a 51,6 milioni ovvero 3,6 milioni rispetto al 2023, e 26 milioni per la disabilità (sei milioni di in più). Il budget istruzione rappresenta invece il 15,50 per cento della spesa corrente, con due milioni in più rispetto anno prima, ossia 58 milioni. Sul fronte del personale comunale, per far affrontare gli adeguamenti contrattuali e le nuove assunzioni, il Comune stanziava per il prossimo triennio 117 milioni di euro, sette milioni in più rispetto all'anno scorso, "per gli adeguamenti contrattuali ma anche per potenziare i nostri uffici tecnici e il personale delle scuole e del sociale", ha precisato Bertoli. Per quanto riguarda gli investimenti nel piano triennale dei lavori pubblici (2023 - 2026), ci saranno interventi in conto capitale per 341,41 milioni di euro, di cui 144,3 milioni soltanto nel 2024. Per quanto riguarda le fonti di finanziamento per le opere pubbliche, parte delle



Debito quasi dimezzato dal 2017. La spesa corrente aumenta di 20 milioni di euro, senza incremento della pressione fiscale ma potenziando il contrasto all'evasione. Il bilancio chiude in pareggio a 742 milioni di euro. Più soldi a sociale, istruzione e personale comunale TRIESTE - Il Comune presenta il bilancio 2024 - 2026 in anticipo di un mese per il secondo anno consecutivo e la spesa corrente aumenta di 20 milioni di euro, senza incremento della pressione fiscale ma potenziando il contrasto all'evasione in sinergia con Esatto. Il bilancio, ha spiegato in conferenza stampa l'assessore comunale al bilancio Everest Bertoli, chiude in pareggio a 742 milioni di euro. Il debito residuo è stato quasi dimezzato rispetto al 2017, agli inizi del terzo mandato Dipiazza, da 123 milioni di euro nel 2017 a 69 milioni nel 2024. "La spesa corrente - ha spiegato l'assessore - aumenta e passa dai 358 milioni dell'anno scorso ai 378 milioni di quest'anno, quasi 20 milioni di euro di spesa corrente in più e questo grazie al fatto che in quest'anno abbiamo potuto accertare, per un territorio che viaggia molto bene dal punto di vista economico, entrate per 7 milioni di euro in più per quanto riguarda la parte tributaria, non perché abbiamo aumentato la pressione fiscale ma perché è aumentata la base fiscale". Si aggiungono 6,7 milioni di trasferimenti in più, in buona parte dalla Regione Fvg, e quasi 10 milioni di euro in più di entrate extra tributarie che passano da 56 milioni 66 milioni. Il che, è stato spiegato, "anche grazie all'estinzione anticipata di 7,5 milioni di euro di debito, che ci ha permesso di mettere nel prossimo triennio un milione o più ogni anno sul bilancio del Comune". "Non abbiamo tagliato nessuno di quei dati che ci rendono una città al top in Italia per la qualità della vita -, ha aggiunto Bertoli -, ma laddove è stato possibile li abbiamo anche aumentati". Si parla in particolare del settore diritti sociali, politiche sociali e famiglia: gli stanziamenti per il 2024 sono di 125 milioni di euro, il 33 per cento del bilancio corrente. La parte del leone, nel sociale, la fanno gli interventi per l'infanzia e gli asili nido, che arrivano a 51,6 milioni ovvero 3,6 milioni rispetto al 2023, e 26 milioni per la disabilità (sei milioni di in più). Il budget istruzione rappresenta invece il 15,50 per cento della spesa corrente, con due milioni in più rispetto anno prima, ossia 58 milioni. Sul fronte del personale comunale, per far affrontare gli adeguamenti contrattuali e le nuove assunzioni, il Comune stanziava per il prossimo triennio 117 milioni di euro, sette milioni in più rispetto all'anno scorso, "per gli adeguamenti contrattuali ma anche per potenziare i nostri uffici tecnici e il personale delle scuole e del sociale", ha precisato Bertoli. Per quanto riguarda gli investimenti nel piano triennale dei lavori pubblici (2023 - 2026), ci saranno interventi in conto capitale per 341,41 milioni di euro, di cui 144,3 milioni soltanto nel 2024. Per quanto riguarda le fonti di finanziamento per le opere pubbliche, parte delle

## Trieste Prima

### Trieste

---

risorse deriveranno da alienazione di immobili del patrimonio disponibile (oltre 21 milioni euro) e di immobili del patrimonio per il Porto Vecchio. Si parla in questo caso di oltre 52 milioni, di cui "l'85 per cento andrà all'**Autorità portuale** - ha specificato Bertoli - e il restante 15 per cento rimarrà al Comune, ossia dai sette agli otto milioni, che saranno stanziati appunto per lavori pubblici". Il sindaco Dipiazza si dichiara soddisfatto per l'approvazione del bilancio in anticipo, poiché "le risorse saranno stanziare prima, mentre ci sono dei comuni che approvano il bilancio anche nell'ottobre successivo". Secondo il primo cittadino "siamo tra i comuni più virtuosi in Italia per i debiti", anche grazie "alla vendita del 10 per cento di Hera".

## «Mercato Ittico lungo il canale Lombardo esterno» L'ipotesi del Porto

*L'Autorità di Sistema ha individuato una nuova collocazione verso la metà del sistema di banchine ovest*

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA L'Autorità di sistema portuale ha indicato una nuova possibile collocazione per il mercato ittico all'ingrosso. Anziché a Punta Colombi, luogo ritenuto ideale dalla quasi totalità delle forze politiche prima che tale area fosse occupata dall'impianto di stoccaggio di gas liquido, il più grande centro ittico d'Italia potrebbe infatti essere collocato lungo la banchina affacciata sul Canal Lombardo Esterno. Del resto, Punta Colombi non risulta attualmente disponibile proprio a causa della presenza dell'impianto industriale realizzato in forza ad una concessione ottenuta dal Ministero dello sviluppo economico, ma mai entrato in esercizio.

LA NOVITÀ La potenziale, inedita, collocazione del Mercato risulta da una mappa del **Porto** clodiense presentata agli agenti marittimi e agli spedizionieri doganali, nel corso di un loro recentissimo incontro con il presidente dell'Autorità portuale Fulvio Lino Di Blasio. Il punto di sbarco del pesce fresco, il padiglione delle aste, i magazzini refrigerati e le altre attività della filiera ittica troverebbero spazio grosso modo verso la metà del sistema di banchine

ovest, attualmente utilizzate esclusivamente dalle navi da carico ed altri mezzi nautici da lavoro. L'ubicazione in quel punto fino a qualche tempo fa era ritenuta da escludere perché, secondo le vecchie dirigenze portuali, avrebbe comportato una sensibile riduzione degli spazi utilizzabili per la movimentazione delle merci, oltre alla perdita di un discreto tratto di banchina commerciale. Evidentemente, l'attuale Autorità portuale ha fatto cadere il veto dopo aver preso atto delle nuove tendenze nel settore dei traffici marittimi e della logistica in genere. In ultima analisi, l'operazione sarebbe divenuta accettabile in seguito alla progressiva riduzione dei traffici marittimi conseguente all'apertura di nuove rotte ed alla graduale radiazione delle piccole navi che fecero la fortuna del **porto** di Chioggia.

Fatta eccezione per la banchina, lo spazio mercantile che verrebbe sacrificato a vantaggio del settore ittico, di fondamentale importanza per l'economia cittadina, potrebbe comunque essere recuperato ad est, dopo lo smantellamento della vecchia discarica comunale, già finanziata ed appaltata dall'ex Azienda speciale del **porto**.

L'azienda che se ne dovrebbe occupare, però, ha smesso di farlo dopo aver constatato la presenza di un discreto quantitativo di amianto tra i rifiuti.

La nuova possibile ubicazione del centro ittico comporterebbe anche la realizzazione di una strada che attraverserebbe la cinta doganale oltre al superamento di altre criticità che, evidentemente, l'Autorità portuale ritiene oggi superabili. La proposta riapre, dunque, un dibattito che si trascina ormai da



## Il Gazzettino

Venezia

---

una trentina d'anni. È un dato di fatto che la posizione dell'attuale mercato comporta l'inaccettabile andirivieni notturno di un gran numero di camion refrigerati attraverso il centro di Sottomarina.

Roberto Perini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Nautilus

Venezia

### ADSP MAS: IL COMITATO DI GESTIONE FISSA IL NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI PER ATTIVITA' E SERVIZI PORTUALI NEL 2024

**Venezia**- Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale, tenutosi ieri pomeriggio, ha approvato, fra i vari punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese e servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali da rilasciare per l'anno 2024 nei porti di **Venezia** e di Chioggia. Insieme al Presidente Fulvio Lino Di Blasio e al Segretario Generale Antonella Scardino, hanno partecipato alla riunione dell'organo di governo dell'Ente, il Direttore marittimo del Veneto - Capitaneria di **Porto** di **Venezia**, Filippo Marini, il Comandante di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di **Venezia**, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i membri del Collegio dei Revisori dei Conti. A **Venezia** le imprese conto terzi concessionarie sono fissate in 9, dato invariato rispetto al 2023. Per le imprese conto proprio concessionarie, invece, non viene fissato un numero massimo poiché movimentano merce propria o del proprio gruppo e normalmente operano su area di proprietà. Il numero massimo di imprese non concessionarie viene confermato in 3 (come già dal 2020). Per quanto riguarda i servizi portuali il comitato non ravvisa ragioni oggettive per ridurre o ampliare il numero di prestatori di servizi rispetto al 2023 e ne conferma dunque il numero. Come anche a **Venezia**, anche a Chioggia non viene fissato un numero massimo per le imprese conto proprio concessionarie. Le imprese conto terzi concessionarie sono portate da 3 a 2. Invariati rispetto al 2023 i numeri massimi di imprese che offrono servizi portuali. Il Comitato ha rilasciato, inoltre, una concessione pluriennale all'ITS Marco Polo che si propone di costituire l'Accademia della Logistica e del Mare, struttura formativa che raggrupperà l'offerta didattica di CFLI, VeMars e dello stesso ITS Marco Polo, dotandola della strumentazione necessaria per la specializzazione di nuovi professionisti del settore. Rilasciate, infine, varie concessioni demaniali per l'attività in area portuali a Enel Produzione Spa, Acciaierie d'Italia Spa, Colacem Spa.



## Informazioni Marittime

Venezia

### Porti di Venezia e Chioggia, Adsp riorganizza i servizi portuali

Fissato il numero massimo di autorizzazioni, invariato per le imprese conto terzi. Nessun tetto per le concessionarie in conto proprio. Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale (porti di **Venezia** e Chioggia), tenutosi ieri pomeriggio, ha approvato, fra i vari punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese e servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali, autorizzazioni da rilasciare per l'anno 2024 nei porti di **Venezia** e di Chioggia. A **Venezia** le imprese conto terzi concessionarie sono in tutto 9, dato invariato rispetto al 2023. Per le imprese conto proprio concessionarie, invece, non viene fissato un numero massimo poiché movimentano merce propria o del proprio gruppo e normalmente operano su area di proprietà. Il numero massimo di imprese non concessionarie viene confermato in 3, come già dal 2020. Per quanto riguarda i servizi portuali, il comitato non ravvisa ragioni oggettive per ridurre o ampliare il numero di prestatori di servizi rispetto al 2023 e ne conferma dunque il numero. Come anche a **Venezia**, anche a Chioggia non viene fissato un numero massimo per le imprese conto proprio concessionarie. Le imprese conto terzi concessionarie sono portate da 3 a 2. Invariati rispetto al 2023 i numeri massimi di imprese che offrono servizi portuali. Il Comitato ha rilasciato, inoltre, una concessione pluriennale all'ITS Marco Polo che si propone di costituire l'Accademia della Logistica e del Mare, struttura formativa che raggrupperà l'offerta didattica di CFLI, VeMars e dello stesso ITS Marco Polo, dotandola della strumentazione necessaria per la specializzazione di nuovi professionisti del settore. Rilasciate, infine, varie concessioni demaniali per l'attività in area portuali a Enel Produzione, Acciaierie d'Italia, Colacem. Insieme al presidente dell'Autorità portuale, Fulvio Lino Di Blasio, e al segretario generale, Antonella Scardino, hanno partecipato alla riunione dell'organo di governo dell'Ente, il Direttore marittimo del Veneto - Capitaneria di **Porto di Venezia**, Filippo Marini, il Comandante di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di **Venezia**, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i membri del Collegio dei Revisori dei Conti. Condividi Tag **venezias** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

**Porti di Venezia e Chioggia, Adsp riorganizza i servizi portuali**



Informazioni Marittime

11/24/2023 11:53

Fissato il numero massimo di autorizzazioni, invariato per le imprese conto terzi. Nessun tetto per le concessionarie in conto proprio. Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia), tenutosi ieri pomeriggio, ha approvato, fra i vari punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese e servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali, autorizzazioni da rilasciare per l'anno 2024 nei porti di Venezia e di Chioggia. A Venezia le imprese conto terzi concessionarie sono in tutto 9, dato invariato rispetto al 2023. Per le imprese conto proprio concessionarie, invece, non viene fissato un numero massimo poiché movimentano merce propria o del proprio gruppo e normalmente operano su area di proprietà. Il numero massimo di imprese non concessionarie viene confermato in 3, come già dal 2020. Per quanto riguarda i servizi portuali, il comitato non ravvisa ragioni oggettive per ridurre o ampliare il numero di prestatori di servizi rispetto al 2023 e ne conferma dunque il numero. Come anche a Venezia, anche a Chioggia non viene fissato un numero massimo per le imprese conto proprio concessionarie. Le imprese conto terzi concessionarie sono portate da 3 a 2. Invariati rispetto al 2023 i numeri massimi di imprese che offrono servizi portuali. Il Comitato ha rilasciato, inoltre, una concessione pluriennale all'ITS Marco Polo che si propone di costituire l'Accademia della Logistica e del Mare, struttura formativa che raggrupperà l'offerta didattica di CFLI, VeMars e dello stesso ITS Marco Polo, dotandola della strumentazione necessaria per la specializzazione di nuovi professionisti del settore. Rilasciate, infine, varie concessioni demaniali per l'attività in area portuali a Enel Produzione, Acciaierie d'Italia, Colacem. Insieme al presidente dell'Autorità portuale, Fulvio Lino Di Blasio, e al segretario generale, Antonella Scardino, hanno partecipato alla riunione dell'organo di governo dell'Ente, il Direttore marittimo del Veneto - Capitaneria di Porto di Venezia, Filippo Marini, il Comandante di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i membri del Collegio dei Revisori dei Conti. Condividi Tag venezias Articoli correlati.

## La Gazzetta Marittima

Venezia

### Prima cementiera a Marghera

**VENEZIA** - La nave cementiera Blue Ciment 4 proveniente da Izmir in Turchia è giunta nel porto di Venezia utilizzando il nuovo accosto affidato in concessione alla società Veneta Cementi e sito lungo il Canale Industriale Brentella, un'area di grande rilievo operativo portuale a Porto Marghera. L'arrivo della nave, che trasportava 13.800 tonnellate di cemento, ha inaugurato la messa in esercizio dell'accosto "Fintitan-b" dopo i lavori di realizzazione della banchina che hanno visto una compartecipazione della società concessionaria e dell'Autorità di Sistema Portuale nell'investimento economico. «L'arrivo della prima nave presso il nuovo accosto nel canale Brentella - ha dichiarato il presidente dell'AdSP MAS Fulvio Lino Di Blasio - è l'ennesima testimonianza della vitalità del nostro sistema portuale e del grande rilievo operativo portuale di quella parte di Porto Marghera. L'investimento, frutto di una fattiva collaborazione tra pubblico e privato, fa fronte a un'esigenza di ampliamento del business espressa da Veneta Cementi: l'Ente ha realizzato assieme all'azienda le opere necessarie ad accogliere il traffico di navi cementiere e ha consentito alla società di operare presso un accosto temporaneo per tutto il tempo necessario alla messa in esercizio dell'opera". L'intervento in area demaniale ha previsto sia l'esecuzione di opere strutturali per la trasformazione del marginamento ambientale in banchina portuale, sia un intervento di dragaggio per l'approfondimento del fondale alla quota di - 9 metri sul livello marino medio del primo tratto del canale Brentella, necessario per l'accosto di navi di pescaggio pari a 8 metri. Il dragaggio ha comportato l'escavo di circa 45 mila metri cubi di sedimenti precedentemente caratterizzati lungo un fronte di banchina di 190 metri. I sedimenti sono stati conferiti in prevalenza all'interno della cassa di colmata del Molo Sali e in minima parte presso l'isola delle Tresse.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Shipping, trasporti, turismo: la campagna di espansione di un gruppo leader nella logistica mondiale

### La tela di Msc nel Nord Est Dai treni di Italo alle crociere

*La conquista dello scalo di Amburgo trampolino per rafforzarsi anche a Trieste Il porto, con Venezia e Udine, è cruciale per le connessioni intermodali e su rotaia*

PIERCARLO FIUMANÒ

Piercarlo Fiumanò Un impero di navi, aerei e treni. Msc è sempre più protagonista della logistica mondiale e dal suo quartier generale di Ginevra si sta rafforzando nel cuore d'Europa verso il Nord Est. Con i suoi 180 mila dipendenti, presente in 520 porti e in 155 Paesi, il gruppo ginevrino, secondo Alphaliner, con 22,5 milioni di Teu l'anno (misura standard nel trasporto container) controlla il 19,7% del mercato mondiale. Mediterranean Shipping Company con le sue 760 navi guida la classifica delle compagnie di navigazione mondiali davanti a Maersk (14,8% del mercato) e Cma Cgm (12,5%). Con un fatturato intorno ai 15 miliardi, che ha beneficiato del boom dei traffici post pandemia, la compagnia ha poi avviato una campagna di espansione su scala globale che aumenta il suo peso strategico.

Msc in Italia ha 19 uffici. A Trieste è presente con tutte le società del gruppo e ha impresso il suo simbolo sul **porto** al centro di un grande rilancio, grazie al lavoro di Zeno D'Agostino, che interessa a Msc per la presenza di infrastrutture ferroviarie, che puntano dritto al cuore dell'Europa, per il suo status di **porto** franco e per essere diventato (causa lo stop alle navi a **Venezia**) il nuovo approdo delle crociere nel Mediterraneo dopo Genova. E grazie ai fondi del Pnrr l'Authority portuale triestina si prepara a realizzare le banchine elettriche.

«I nostri investimenti nel terminal e nella ferrovia a Trieste hanno creato un gateway strategico che offre uno sbocco sul mare anche a quei Paesi come Austria, Repubblica Ceca, della Slovacchia e dell'Ungheria che hanno scelto questo **porto** per movimentare le loro merci, raggiungendo da qui persino la Germania settentrionale», ha detto Soren Toft, Ceo di Msc, in occasione dell'arrivo a Trieste della nave Nicola Mastro. Il presidente Gianluigi Aponte ha definito Trieste un **porto** molto competitivo: «C'è tutto il retroporto, c'è la ferrovia, gli investimenti pubblici che hanno fatto di Trieste un **porto** molto importante».

Il gruppo si sta muovendo su molte scacchiere del trasporto mondiale. Il lancio di Msc Air Cargo ha proiettato la compagnia fra i big del trasporto aereo. Sfumato l'interesse per Ita Airways, ha poi conquistato i treni ad alta velocità di Italo (che nell'ultimo anno partono anche da Udine e Trieste). Msc ha firmato un accordo vincolante per l'acquisizione del 50% del gruppo ferroviario dal fondo Usa Gip, che però non esce di scena. Gli americani conservano una partecipazione intorno al 35%, insieme ad Allianz con l'11,5%.

Fs e Msc hanno poi firmato a Ginevra un memorandum d'intesa per realizzare nuovi terminal dedicati al traffico intermodale marittimo. L'accordo prevede la creazione di una nuova società controllata da



## La Nuova di Venezia e Mestre

### Venezia

---

Mercitalia Logistics (51%) e partecipata da Medlog (49%), società del gruppo Msc che si occupa di intermodalità e logistica.

Negli ultimi tempi ha rilevato le attività di Bolloré Logistic in Africa per più di 5 miliardi.

Ma la partita più importante si sta giocando sul **porto** di Amburgo. Parliamo dell'acquisizione, da parte del gruppo ginevrino, di una quota (fino ad un massimo del 49,9%) di Hhla (Hamburger Hafen und Logistik), società che gestisce il **porto** di Amburgo controllata con circa il 69% dalla municipalità della città sull'Elba.

L'accordo preliminare prevede che la città di Amburgo detenga almeno il 50,1% del capitale di Hhla mentre Msc potrà arrivare sino al 49,9%. Il colosso tedesco avrà inoltre l'ultima parola sulla pianificazione degli investimenti, mentre Msc si è impegnata a realizzare un volume di traffici di oltre 1 milione di Teu mettendo sul piatto almeno 775 milioni di euro nel periodo 2025-2028.

Dalla Germania torniamo a Trieste. La scalata di Amburgo vede infatti due protagonisti molto attivi nel **porto** giuliano dove Msc controlla l'unico terminal contenitori (Trieste Marine terminal) mentre Hhla domina sulla Piattaforma logistica che movimentata in un anno 50 mila rimorchi e 120 mila teu per quanto riguarda i container. Sono questi ultimi il core business di Hhla, che è venuta a Trieste per fare della Piattaforma logistica la base da cui costruire il Molo VIII, che diventerebbe la seconda e più grande banchina container dello scalo. Trieste Marine Terminal nel 2022 ha registrato un fatturato di 103,8 milioni di euro (contro gli 80,1 del 2021), con una crescita del 29,5%. L'utile registrato dalla società controllata da Msc per il 2022, si attesta, secondo dati Fedespediti, poco sopra i 9,5 milioni di euro (+74,4%) grazie anche al consistente aumento dei traffici (+15,8%).

**Venezia** è strategica per il settore crocieristico anche come home port, ossia **porto** di partenza, per le crociere dell'Adriatico. Ma Trieste sta avanzando a tutta forza. Infatti la chiusura al traffico del canale della Giudecca ha dirottato le navi bianche verso Trieste e Monfalcone. Trieste, con l'approdo delle navi Msc, ma non solo, sta vivendo un grosso boom delle crociere e in prospettiva potrebbe raddoppiare la capacità attraverso lo sviluppo del **Porto** Vecchio. Negli ultimi anni si è rafforzato l'asse fra Msc e Fincantieri: nel mese di ottobre il gruppo di Aponte ha finalizzato un ordine per 2 navi ad idrogeno che si uniranno alla flotta Msc Explora Journeys. Sono ormai lontani in tempi in cui il Comandante Aponte, come lo chiamano, si schierò con i francesi al fianco di Macron, in difesa dei cantieri di Saint Nazaire nel mirino del gruppo triestino.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Nove a Venezia e due a Chioggia fissate le concessioni portuali

*Confermati gli spazi per l'Accademia di logistica e i permessi per le aree Enel, Acciaierie e Colacem*

ELISABETTA B. ANZOLETTI

Elisabetta B. Anzoletti Decretato il numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese e servizi complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali per il 2024. Per il porto di Venezia rimangono nove come l'anno scorso, per il porto di Chioggia passano da tre a due. Nessun limite invece per le imprese in conto proprio concessionarie.

Tra le novità, la concessione pluriennale all'istituto tecnico Marco Polo per realizzare l'Accademia della Logistica e del mare. Il numero massimo di autorizzazioni è stato deciso dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema del mare Adriatico Settentrionale, nella seduta di giovedì pomeriggio. Oltre al presidente, Fulvio Lino Di Blasio, e al segretario generale Antonella Scardino, hanno partecipato alla riunione dell'organo di governo dell'ente, il direttore marittimo del Veneto e della Capitaneria di Porto di Venezia, Filippo Marini, il comandante della Capitaneria di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione, Maria Rosaria Anna Campitelli, i membri del Collegio dei revisori dei conti.

A Venezia le imprese conto terzi concessionarie sono fissate in nove, dato invariato rispetto al 2023. Per le imprese conto proprio concessionarie, invece, non è stato fissato un numero massimo poiché «movimentano merce propria o del proprio gruppo e normalmente operano su area di proprietà». Il numero massimo di imprese non concessionarie viene confermato in tre, come già dal 2020. Per quanto riguarda i servizi portuali il comitato non ha ravvisato ragioni oggettive per ridurre o ampliare il numero di prestatori di servizi rispetto al 2023 andando a confermarne il numero. Anche a Chioggia non viene fissato un numero massimo per le imprese conto proprio concessionarie.

Le imprese conto terzi concessionarie sono ridotte da tre a due, mentre rimangono invariati rispetto al 2023 i numeri massimi di imprese che offrono servizi portuali. Il Comitato di gestione ha rilasciato una concessione pluriennale all'istituto tecnico Marco Polo che si è proposto di costituire l'Accademia della Logistica e del mare, una struttura formativa che raggrupperà l'offerta didattica del Cfli (Centro formazione logistica intermodale), di VeMars (Venice maritime school) e dello stesso Marco Polo, dotandola della strumentazione necessaria per la specializzazione di nuovi professionisti del settore. Il Consorzio VeMarS si occupa di addestramento e formazione del personale marittimo secondo le norme nazionali e internazionali, è stato fondato nel 2004 da un gruppo pubblico privato composto da Actv, Autorità di sistema portuale di Venezia, Pianura Armatori, Ssmc.



## La Nuova di Venezia e Mestre

### Venezia

---

Nella stessa seduta sono state anche rilasciate varie concessioni demaniali per l'attività in area portuali alle società Enel Produzione, Acciaierie d'Italia, Colacem.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Una delle aree di movimentazione dei container nel porto commerciale.

## Venezia e Chioggia preparano le autorizzazioni 2024

VENEZIA Deciso il numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese e servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali da rilasciare per l'anno 2024 nei porti di Venezia e di Chioggia. L'approvazione è arrivata dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, guidata dal presidente Fulvio Lino Di Blasio. A Venezia le imprese conto terzi concessionarie sono fissate in nove, dato invariato rispetto al 2023. Per le imprese conto proprio concessionarie, invece, non viene fissato un numero massimo poiché movimentano merce propria o del proprio gruppo e normalmente operano su area di proprietà. Il numero massimo di imprese non concessionarie viene confermato in tre come già dal 2020. Per quanto riguarda i servizi portuali il comitato non ravvisa ragioni oggettive per ridurre o ampliare il numero di prestatori di servizi rispetto al 2023 e ne conferma dunque il numero. Come anche a Venezia, anche a Chioggia non viene fissato un numero massimo per le imprese conto proprio concessionarie. Le imprese conto terzi concessionarie sono portate da tre a due. Invariati rispetto al 2023 i numeri massimi di imprese che offrono servizi portuali. Il Comitato, a cui hanno preso parte anche il segretario generale Antonella Scardino, il direttore marittimo del Veneto Capitaneria di porto di Venezia, Filippo Marini, il Comandante di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i membri del Collegio dei Revisori dei Conti, ha rilasciato, inoltre, una concessione pluriennale all'ITS Marco Polo che si propone di costituire l'Accademia della Logistica e del Mare, struttura formativa che raggrupperà l'offerta didattica di CFLI, VeMars e dello stesso ITS Marco Polo, dotandola della strumentazione necessaria per la specializzazione di nuovi professionisti del settore. Rilasciate, infine, varie concessioni demaniali per l'attività in area portuali a Enel Produzione Spa, Acciaierie d'Italia Spa, Colacem Spa.



## Sea Reporter

Venezia

### AdSP di Sistema del MAS: approvato, il numero massimo di autorizzazioni per attività e servizi portuali

Nov 24, 2023 - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale, tenutosi ieri pomeriggio, ha approvato, fra i vari punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese e servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali da rilasciare per l'anno 2024 nei porti di **Venezia** e di Chioggia. Insieme al Presidente Fulvio Lino Di Blasio e al Segretario Generale Antonella Scardino, hanno partecipato alla riunione dell'organo di governo dell'Ente, il Direttore marittimo del Veneto - Capitaneria di **Porto** di **Venezia**, Filippo Marini, il Comandante di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di **Venezia**, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i membri del Collegio dei Revisori dei Conti. A **Venezia** le imprese conto terzi concessionarie sono fissate in 9, dato invariato rispetto al 2023. Per le imprese conto proprio concessionarie, invece, non viene fissato un numero massimo poiché movimentano merce propria o del proprio gruppo e normalmente operano su area di proprietà. Il numero massimo di imprese non concessionarie viene confermato in 3 (come già dal 2020). Per quanto riguarda i servizi portuali il comitato non ravvisa ragioni oggettive per ridurre o ampliare il numero di prestatori di servizi rispetto al 2023 e ne conferma dunque il numero. Come anche a **Venezia**, anche a Chioggia non viene fissato un numero massimo per le imprese conto proprio concessionarie. Le imprese conto terzi concessionarie sono portate da 3 a 2. Invariati rispetto al 2023 i numeri massimi di imprese che offrono servizi portuali. Il Comitato ha rilasciato, inoltre, una concessione pluriennale all'ITS Marco Polo che si propone di costituire l'Accademia della Logistica e del Mare, struttura formativa che raggrupperà l'offerta didattica di CFLI, VeMars e dello stesso ITS Marco Polo, dotandola della strumentazione necessaria per la specializzazione di nuovi professionisti del settore. Rilasciate, infine, varie concessioni demaniali per l'attività in area portuali a Enel Produzione Spa, Acciaierie d'Italia Spa, Colacem Spa.



Nov 24, 2023 - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale, tenutosi ieri pomeriggio, ha approvato, fra i vari punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese e servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali da rilasciare per l'anno 2024 nei porti di Venezia e di Chioggia. Insieme al Presidente Fulvio Lino Di Blasio e al Segretario Generale Antonella Scardino, hanno partecipato alla riunione dell'organo di governo dell'Ente, il Direttore marittimo del Veneto - Capitaneria di Porto di Venezia, Filippo Marini, il Comandante di Chioggia, Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i membri del Collegio dei Revisori dei Conti. A Venezia le imprese conto terzi concessionarie sono fissate in 9, dato invariato rispetto al 2023. Per le imprese conto proprio concessionarie, invece, non viene fissato un numero massimo poiché movimentano merce propria o del proprio gruppo e normalmente operano su area di proprietà. Il numero massimo di imprese non concessionarie viene confermato in 3 (come già dal 2020). Per quanto riguarda i servizi portuali il comitato non ravvisa ragioni oggettive per ridurre o ampliare il numero di prestatori di servizi rispetto al 2023 e ne conferma dunque il numero. Come anche a Venezia, anche a Chioggia non viene fissato un numero massimo per le imprese conto proprio concessionarie. Le imprese conto terzi concessionarie sono portate da 3 a 2. Invariati rispetto al 2023 i numeri massimi di imprese che offrono servizi portuali. Il Comitato ha rilasciato, inoltre, una concessione pluriennale all'ITS Marco Polo che si propone di costituire l'Accademia della Logistica e del Mare, struttura formativa che raggrupperà l'offerta didattica di CFLI, VeMars e dello stesso ITS Marco Polo, dotandola della strumentazione necessaria

## Ship Mag

Venezia

### Porti di Venezia e Chioggia, approvate le autorizzazioni per l'esercizio delle attività portuali

A Venezia le imprese conto terzi concessionarie sono 9, dato invariato rispetto al 2023. Venezia - Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale ha approvato, fra i vari punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese e servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali per l'anno 2024 nei porti di Venezia e di Chioggia. A Venezia le imprese conto terzi concessionarie sono fissate in 9, dato invariato rispetto al 2023. Per le imprese conto proprio concessionarie, invece, non viene fissato un numero massimo poiché movimentano merce propria o del proprio gruppo e normalmente operano su area di proprietà. Il numero massimo di imprese non concessionarie viene confermato in 3 (come già dal 2020). Il Comitato ha rilasciato, inoltre, una concessione pluriennale all'ITS Marco Polo che si propone di costituire l'Accademia della Logistica e del Mare, struttura formativa che raggrupperà l'offerta didattica di CFLI, VeMars e dello stesso ITS Marco Polo, dotandola della strumentazione necessaria per la specializzazione di nuovi professionisti del settore.

Ship Mag

**Porti di Venezia e Chioggia, approvate le autorizzazioni per l'esercizio delle attività portuali**



11/24/2023 21:18

A Venezia le imprese conto terzi concessionarie sono 9, dato invariato rispetto al 2023. Venezia - Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale ha approvato, fra i vari punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese e servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali per l'anno 2024 nei porti di Venezia e di Chioggia. A Venezia le imprese conto terzi concessionarie sono fissate in 9, dato invariato rispetto al 2023. Per le imprese conto proprio concessionarie, invece, non viene fissato un numero massimo poiché movimentano merce propria o del proprio gruppo e normalmente operano su area di proprietà. Il numero massimo di imprese non concessionarie viene confermato in 3 (come già dal 2020). Il Comitato ha rilasciato, inoltre, una concessione pluriennale all'ITS Marco Polo che si propone di costituire l'Accademia della Logistica e del Mare, struttura formativa che raggrupperà l'offerta didattica di CFLI, VeMars e dello stesso ITS Marco Polo, dotandola della strumentazione necessaria per la specializzazione di nuovi professionisti del settore.

## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Passeggiata sotto l'Aurelia e più posti per le barche tra Savona e Albissola

Presentato al Priamar il masterplan che cambia volto al fronte mare di levante Da Società Autostrade 20 milioni per l'intesa tra governo, Regione e Comuni

SILVIA CAMPESE

silvia campese savona Venti milioni di euro, in arrivo da parte di Autostrade per l'Italia, per il rilancio del levante savonese, nel tratto compreso tra la Torretta e la passeggiata degli artisti di Albissola. Passando per il porto e lavorando a una nuova viabilità. Era questo, l'impegno economico, l'annuncio più atteso, ieri, in occasione del convegno "L'alleanza porto-città trasforma il levante", che si è tenuta nella sala della Sibilla, al Priamar. Presenti a Savona, per annunciare il masterplan della nuova passeggiata di levante e il nuovo volto del territorio, c'erano Edoardo Rixi, viceministro alle infrastrutture; il presidente della Regione Giovanni Toti; Paolo Piacenza, commissario di **Autorità portuale** e il sindaco di Savona, Marco Russo. È stato Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, ad annunciare l'importo e a siglare, insieme agli altri partner, un protocollo d'intesa per il rilancio dell'area savonese, a cavallo tra città e aree portuali. Un progetto con un obiettivo preciso: creare una continuità tra aree urbane e zona **portuale**. Ridisegnando, in particolare, le tracce della città industriale, evidenti nella struttura delle Funivie. Tre i punti fondamentali del progetto: la creazione di una passeggiata ciclopedonale, a raso sul mare, quindi al di sotto dell'Aurelia.

La realizzazione di un parcheggio di cintura a due piani. Previsto anche un ampliamento dei moli di Lega Navale e del circolo Canottieri: in questo modo ci sarà un incremento dei posti barca.

«Abbiamo suddiviso il tratto in cinque zone - hanno spiegato gli architetti-. Nel primo tratto, quello tra la Torretta e i moli di Lega Navale, verranno recuperati ampi spazi pubblici, giocando sul dislivello della strada rispetto ai passaggi al di sotto dell'Aurelia.

Creeremo tre piazze rendendo vivibili anche i sottopassi che potranno ospitare locali e spazi per eventi. Una piazza sarà circondata da una gradinata ad anfiteatro in modo da accogliere spettacoli risolvendo così i problemi di degrado».

Particolare attenzione sarà riservata al recupero delle ex Funivie. «Si tratta di una parte di città -ha detto il sindaco Marco Russo- che racconta una storia industriale, oggi tramontata. Per questo vogliamo valorizzare con un intervento adeguato la zona in modo da completare il percorso di transizione dall'era industriale al nuovo volto turistico di Savona».

Nel progetto verranno mantenute le gru, elementi di archeologia industriale. La struttura a silos verrà smantellata al suo interno. Varie le ipotesi di valorizzazione: la più accreditata è quella di un orto botanico nell'ex struttura delle Funivie. Nella zona, poi, sorgerà un parcheggio a due piano, in grado di funzionare da park di cintura, in vista di un nuovo **sistema** urbano, dove i mezzi pubblici siano



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

---

potenziati.

«Nello spazio tra Aurelia e Capitaneria di porto - dicono gli architetti- abbiamo pensato a due soluzioni: riportare la pista ciclabile alla quota dell'Aurelia; oppure un unico passaggio ciclopedonale che sbuchi con un belvedere al di sopra della Margonara».

L'ex Lady Moon verrà abbattuto, mentre verrà preservato l'aspetto naturalistico della spiaggia, creando un centro per gli sport acquatici.

«È fondamentale coniugare la realtà portuale e marittima con il territorio circostante evitando scontro porto-città», ha detto il viceministro Rixi.

«Un giorno importante per Savona e per lo sviluppo della nostra Regione - ha detto il presidente Toti-. La firma del protocollo d'intesa mette insieme le istituzioni».

Soddisfatto il sindaco Marco Russo. «Il masterplan - dice- nasce da una nostra richiesta, che era stata presentata ad Autorità Portuale di sistema, per rilanciare e valorizzare un'area cruciale per Savona: la passeggiata di levante.

Il risultato è un lavoro prezioso, che ripensa anche il sistema della viabilità con il parcheggio di cintura, lo spazio per la pista ciclabile e nuovi spazi pubblici, destinati alla comunità. Fondamentale anche la valorizzazione dello spazio ex industriale delle Funivie, insieme all'ampliamento dei posti barca con moli di maggiori dimensioni».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Russo, Piacenza, Rixi e Toti alla firma del masterplan La sala della Sibilla al Priamar gremita per la presentazione di ieri Edoardo Rixi e Paolo Piacenza.

## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

VADO LIGURE. via libera della conferenza dei servizi

### I cassoni per la diga di Genova saranno costruiti sulla piattaforma

G. V.

Saranno costruiti nel porto di Vado nei prossimi mesi i primi cinque cassoni destinati al maxiprogetto della nuova diga foranea del porto di Genova. Non saranno ancora le strutture in calcestruzzo che dovranno sorreggerla, ma si tratta di un sistema che verrà sistemato a protezione dal moto ondoso dell'area di cantiere in cui poi saranno allestiti in serie i cassoni veri e propri.

Ieri la Conferenza dei servizi che doveva valutare il progetto e le autorizzazioni per avviare l'operazione nello scalo vadese si è conclusa con il parere positivo, quindi i lavori potranno partire appena i tecnici avranno definito il calendario preciso. Dato che è ancora occupata la zona in cui nei mesi scorsi sono stati allestiti i quattro nuovi cassoni per la ristrutturazione della diga foranea del porto di Vado, le cinque strutture destinate a Genova verranno realizzate sulla testata della piattaforma multipurpose di Apm Terminals. Uno spostamento di poche centinaia di metri, sempre lontano dall'abitato in modo da non creare disagi. Saranno cassoni in tutto simili ai "cubi" che costituiranno il basamento della diga, ma in realtà si tratterà di «opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni».

- G. V.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA L'impianto per produrre i cassoni sarà sulla testata del terminal Apm.



## Informare

Savona, Vado

### Concluso l'iter autorizzativo per costruire i cassoni della nuova diga foranea di Genova a Vado Ligure Inizialmente ne saranno realizzati cinque che saranno posti a difesa del cantiere

Si è conclusa oggi la Conferenza dei Servizi che autorizza la realizzazione nel porto di Vado Ligure, presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la nuova diga foranea del porto di Genova. L'intervento, nella prima fase, riguarderà la realizzazione di cinque cassoni di altezza massima di 22 metri come opera temporanea di protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della diga di Genova per consentire le lavorazioni in sicurezza, al riparo dal moto ondoso.

Informare

Concluso l'iter autorizzativo per costruire i cassoni della nuova diga foranea di Genova a Vado Ligure Inizialmente ne saranno realizzati cinque che saranno posti a difesa del cantiere



11/24/2023 15:05

Si è conclusa oggi la Conferenza dei Servizi che autorizza la realizzazione nel porto di Vado Ligure, presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la nuova diga foranea del porto di Genova. L'intervento, nella prima fase, riguarderà la realizzazione di cinque cassoni di altezza massima di 22 metri come opera temporanea di protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della diga di Genova per consentire le lavorazioni in sicurezza, al riparo dal moto ondoso.

VADO LIGURE, via libera della conferenza dei servizi

## I cassoni per la diga di Genova saranno costruiti sulla piattaforma

G. V.

Saranno costruiti nel porto di Vado nei prossimi mesi i primi cinque cassoni destinati al maxiprogetto della nuova diga foranea del porto di Genova. Non saranno ancora le strutture in calcestruzzo che dovranno sorreggerla, ma si tratta di un sistema che verrà sistemato a protezione dal moto ondoso dell'area di cantiere in cui poi saranno allestiti in serie i cassoni veri e propri.

Ieri la Conferenza dei servizi che doveva valutare il progetto e le autorizzazioni per avviare l'operazione nello scalo vadese si è conclusa con il parere positivo, quindi i lavori potranno partire appena i tecnici avranno definito il calendario preciso. Dato che è ancora occupata la zona in cui nei mesi scorsi sono stati allestiti i quattro nuovi cassoni per la ristrutturazione della diga foranea del porto di Vado, le cinque strutture destinate a Genova verranno realizzate sulla testata della piattaforma multipurpose di Apm Terminals. Uno spostamento di poche centinaia di metri, sempre lontano dall'abitato in modo da non creare disagi. Saranno cassoni in tutto simili ai "cubi" che costituiranno il basamento della diga, ma in realtà si tratterà di «opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni».

- G. V.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA L'impianto per produrre i cassoni sarà sulla testata del terminal Apm.



## Nuova Diga foranea di Genova, concluso l'iter autorizzativo per la realizzazione dei cassoni a Vado Ligure

La chiusura della Conferenza dei Servizi consente l'avvio delle attività. Si è conclusa oggi la Conferenza dei Servizi che autorizza la realizzazione nel porto di Vado Ligure, presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la Nuova Diga foranea di Genova. Negli ultimi dieci anni Vado Ligure ha saputo cogliere le opportunità di sviluppo economico e territoriale connesse con le attività del suo porto - inserito nel sistema del Mar Ligure Occidentale, primo hub logistico del Mediterraneo - consolidando le imprese radicate, facendo crescere nuove realtà imprenditoriali e portando a compimento opere pubbliche nell'interesse della collettività e per una sostenibile convivenza tra porto e città. A supporto del percorso già intrapreso, nel luglio scorso è stato siglato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Liguria, AdSP, Comune di Vado Ligure e Provincia di Savona, l'Addendum all'Accordo di Programma che, con lo stanziamento di ulteriori 100 milioni di euro, accelera i progetti già in corso di esecuzione sul fronte dell'accessibilità e della salvaguardia ambientale, consente la programmazione di nuove opere di valorizzazione del waterfront e attiva forme di coinvolgimento occupazionale, formativo, imprenditoriale e commerciale della comunità vadese nell'ambito dei significativi investimenti pubblici e privati che stanno interessando il porto e il retroporto di Vado. La chiusura della Conferenza dei Servizi, avvenuta a seguito dell'ultimo parere favorevole acquisito (ex art 109 Dlgs 152/2006) che riguarda in particolare la fattibilità ed efficacia dell'intervento, nonché la salvaguardia delle acque e degli habitat marini, consente quindi l'avvio delle attività che nella prima fase riguarderanno la cantierizzazione di 5 cassoni di altezza massima di 22 metri come opera temporanea di protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della diga di Genova per consentire le lavorazioni in sicurezza, al riparo dal moto ondoso. Paolo Piacenza, Commissario straordinario AdSP: "Con la chiusura della CdS si procede speditamente verso la prossima fase di apertura del cantiere nel bacino di Vado Ligure che lavorerà in parallelo a quello attivo dal 4 maggio di quest'anno nel porto di Genova. Si tratta di un passo significativo per mantenere la linea del cronoprogramma della Nuova Diga foranea, opera marittima strategica per il sistema logistico e commerciale del Paese. Il territorio di Vado Ligure, ancora una volta, ha saputo creare una alleanza fattiva che ha l'obiettivo comune di sviluppo del territorio e dell'ambito portuale, come dimostrato concretamente dal complesso di interventi in corso, tra cui la realizzazione della nuova diga di Vado a protezione delle infrastrutture marittime e per la sicurezza della navigazione". Marco Bucci, Commissario: "Esprimo grande soddisfazione per un'altra milestone raggiunta. Il lavoro svolto in sinergia da tutti i soggetti coinvolti ancora una



La chiusura della Conferenza dei Servizi consente l'avvio delle attività. Si è conclusa oggi la Conferenza dei Servizi che autorizza la realizzazione nel porto di Vado Ligure, presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la Nuova Diga foranea di Genova. Negli ultimi dieci anni Vado Ligure ha saputo cogliere le opportunità di sviluppo economico e territoriale connesse con le attività del suo porto - inserito nel sistema del Mar Ligure Occidentale, primo hub logistico del Mediterraneo - consolidando le imprese radicate, facendo crescere nuove realtà imprenditoriali e portando a compimento opere pubbliche nell'interesse della collettività e per una sostenibile convivenza tra porto e città. A supporto del percorso già intrapreso, nel luglio scorso è stato siglato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Liguria, AdSP, Comune di Vado Ligure e Provincia di Savona, l'Addendum all'Accordo di Programma che, con lo stanziamento di ulteriori 100 milioni di euro, accelera i progetti già in corso di esecuzione sul fronte dell'accessibilità e della salvaguardia ambientale, consente la programmazione di nuove opere di valorizzazione del waterfront e attiva forme di coinvolgimento occupazionale, formativo, imprenditoriale e commerciale della comunità vadese nell'ambito dei significativi investimenti pubblici e privati che stanno interessando il porto e il retroporto di Vado. La chiusura della Conferenza dei Servizi, avvenuta a seguito dell'ultimo parere favorevole acquisito (ex art 109 Dlgs 152/2006) che riguarda in particolare la fattibilità ed efficacia dell'intervento, nonché la salvaguardia delle acque e degli habitat marini, consente quindi l'avvio delle attività

## Savona News

Savona, Vado

---

volta testimonia l'efficacia delle amministrazioni e la capacità di rispettare gli impegni assunti per l'opera più determinante per lo sviluppo di Genova nei prossimi 30 anni".

## Savona, un Masterplan in cinque quadranti per ridisegnare l'assetto del frontemare di Levante fino ad Albissola (FOTO)

Il piano di riqualificazione mira a creare nuovi spazi pubblici, connettere la città al mare promuovere il turismo e incentivare le attività nautiche. Partita oggi la conferenza dei servizi per la demolizione dell'ex Lady Moon Un masterplan, un'idea di progetto, che ridisegna il futuro assetto del tratto di costa in ingresso alla città. Il piano è stato presentato oggi alla sala della Sibilla al Priamar, in un incontro con Comuni di Savona e Albissola, **Autorità di sistema portuale**, Anas e Autostrade per l'Italia e ministero delle Infrastrutture. "Il masterplan simboleggia alleanza porto città - ha dichiarato il sindaco Marco Russo - che si fonda sul principio per cui la città ha bisogno dello e il sviluppo **portuale** porto bisogno riqualificazione città. Ci dà idee chiare su cosa progettare e realizzare e necessità che si realizzi tempestivamente". "Diamo il via ad masterplan che rientra nelle competenze pianificatorie con il territorio - ha detto il Commissario straordinario dell'**Autorità** di **sistema** Paolo Piacenza - e si inserisce nel lo sviluppo piano regolatore e conferma ancora una volta l'unità di tutti i rappresentanti delle istituzioni. Il masterplan riguarda 135 mila metri quadri area a terra e abbiamo cercato di coniugare attività portuali con quelle cittadine, di garantire maggiore accessibilità nautica, cercare nuovi spazi per imbarcazioni superiori ai 100 metri senza dimenticare la nautica sociale, dividendo questa lingua di terra in cinque focus". Il Masterplan, presentato da Ana Paez e Francesco Vitetta di One Works è suddiviso in cinque quadranti: Quadrante 1 la torretta, quadrante 2 Ex Funivie, 3 Il passaggio, 4 La Margonara e quadrante 5 la Madonnetta Quadrante La Torretta Nuova pista ciclabile all'altezza dell'Aurelia. La parte pedonale viene separata e portata sull'acqua in modo che i cittadini possano vivere l'acqua. Il passaggio pedonale è lontano dall'Aurelia ed è intervallato da tre piazze, una delle quali farà da accesso al **sistema**, a gradoni e sede di eventi. La seconda piazza sarà galleggiante sull'acqua e la terza sotto all'oratorio di santa Lucia sarà più piccola. Alle piazze si accede tramite sottopassaggio pedonale e connessioni verticali che consentano lo scambio tra la quota stradale e quella più bassa. Prevista la demolizione del benzinaio e i moli esistenti vengono ripensati e rivisti. Quadrante Ex Funivie E' il più complicato per l'esistenza del compendio ex Funivie, edificio vincolato, che verrà riqualificato. Si tratta di un edificio per silos, 24 celle in cemento armato con nastro trasportatore e pontile con le gru. La logica di riqualificazione di questo quadrante è stata di eliminare i pilastri in cemento armato dell'edificio delle ex Funivie e creare una struttura aperta. All'interno delle ex Funivie si creerebbe così uno spazio che potrebbe essere adibito a spazio polifunzionale a disposizione del Comune oppure, come seconda ipotesi, un orto botanico che le Università potrebbero utilizzare per le ricerche. E'prevista la rimozione dei nastri trasportatori



11/24/2023 17:15

Il piano di riqualificazione mira a creare nuovi spazi pubblici, connettere la città al mare promuovere il turismo e incentivare le attività nautiche. Partita oggi la conferenza dei servizi per la demolizione dell'ex Lady Moon Un masterplan, un'idea di progetto, che ridisegna il futuro assetto del tratto di costa in ingresso alla città. Il piano è stato presentato oggi alla sala della Sibilla al Priamar, in un incontro con Comuni di Savona e Albissola, Autorità di sistema portuale, Anas e Autostrade per l'Italia e ministero delle Infrastrutture. "Il masterplan simboleggia alleanza porto città - ha dichiarato il sindaco Marco Russo - che si fonda sul principio per cui la città ha bisogno dello e il sviluppo portuale porto bisogno riqualificazione città. Ci dà idee chiare su cosa progettare e realizzare e necessità che si realizzi tempestivamente". "Diamo il via ad masterplan che rientra nelle competenze pianificatorie con il territorio - ha detto il Commissario straordinario dell'Autorità di sistema Paolo Piacenza - e si inserisce nel lo sviluppo piano regolatore e conferma ancora una volta l'unità di tutti i rappresentanti delle istituzioni. Il masterplan riguarda 135 mila metri quadri area a terra e abbiamo cercato di coniugare attività portuali con quelle cittadine, di garantire maggiore accessibilità nautica, cercare nuovi spazi per imbarcazioni superiori ai 100 metri senza dimenticare la nautica sociale, dividendo questa lingua di terra in cinque focus". Il Masterplan, presentato da Ana Paez e Francesco Vitetta di One Works è suddiviso in cinque quadranti: Quadrante 1 la torretta, quadrante 2 Ex Funivie, 3 Il passaggio, 4 La Margonara e quadrante 5 la Madonnetta Quadrante La Torretta Nuova pista ciclabile all'altezza dell'Aurelia. La parte pedonale viene separata e portata sull'acqua in modo che i cittadini possano vivere l'acqua. Il passaggio pedonale è lontano dall'Aurelia ed è intervallato da tre piazze, una delle quali farà da accesso al sistema, a gradoni e sede di eventi. La seconda piazza sarà galleggiante sull'acqua e la terza sotto all'oratorio di santa Lucia sarà più piccola. Alle piazze si accede tramite sottopassaggio pedonale e connessioni verticali che consentano lo scambio tra la quota stradale e quella più bassa. Prevista la demolizione del benzinaio e i moli esistenti vengono ripensati e rivisti. Quadrante Ex Funivie E' il più complicato per l'esistenza del compendio ex Funivie, edificio vincolato, che verrà riqualificato. Si tratta di un edificio per silos, 24 celle in cemento armato con nastro trasportatore e pontile con le gru. La logica di riqualificazione di questo quadrante è stata di eliminare i pilastri in cemento armato dell'edificio delle ex Funivie e creare una struttura aperta. All'interno delle ex Funivie si creerebbe così uno spazio che potrebbe essere adibito a spazio polifunzionale a disposizione del Comune oppure, come seconda ipotesi, un orto botanico che le Università potrebbero utilizzare per le ricerche. E'prevista la rimozione dei nastri trasportatori

## Savona News

### Savona, Vado

---

delle ex Funivie per riqualificare e riorganizzare il porto, con ricostruzione di terrazze verso il mare. Le gru verranno risistema per essere mantenute. L'idea generale è creare una serie di spazi pubblici con razionalizzazione del porto, la passeggiata ciclabile e pedonale e un parcheggio di cintura disposto su due piani per non ingombrare la visuale della strada (con due ipotesi, o un parcheggio da 273 posti oppure da 343 posti). La Lega navale e la Canottieri rimangono ma verranno riqualificate e in Largo De Meo è prevista una rotonda, più quella dalle Funivie Quadrante il passaggio Una soluzione prevede la pista ciclopedonale in quota Aurelia con accessi al cantiere navale, i Palumbo Super Yacht, gestiti da semaforo e un'altra con passaggio a quota cantiere navale che gira dietro al benzinaio e spunta dalla Margonara su un belvedere. Quadrante La Margonara In questo quadrante si cerca di preservare la spiaggia, inserendovi un centro per gli sport acquatici e inserire nuove funzioni. Dalla spiaggia della Margonara è previsto un parcheggio a livello strada di 40 posti e un molto per accogliere le barche di piccole dimensioni Quadrante della Madonnetta E' la parte finale, quella che porta alla passeggiata degli artisti, la passeggiata rimane alta, a quota strada. Ci sarà una connessione con la spiaggia della Margonara, il parcheggio esistente viene riqualificato e la passeggiata ciclopedonale si collega poi con la passeggiata degli artisti. "Credo che quello di oggi sia un momento importante - ha detto il vice ministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi - perché riuscire a collegare Savona e tutto il litorale non solo dal punto di vista economico ma anche di fruibilità è fondamentale. Come Ministero abbiamo recuperato i fondi Pnrr sui grandi assi ciclopedonali. Altro tema importante è collegare realtà portuale e marittima con il territorio circostante ed evitare lo scontro porto città e stiamo parlando dell'Asp più importante a livello di traffici. Noi siamo territorio che aspetta ancora interventi importanti in ambito infrastrutturali". "Calvino scriveva le città del futuro sono già presenti nelle città attuali - ha dichiarato il presidente della regione Giovanni Toti - e questo masterplan dà idea di cosa sarà Savona domani. E' stato fatto un bel lavoro che credo parta da lontano, da quel masterplan che condividemmo in provincia tempo addietro, dall'aggiornamento del Primt. Parte dalle riunioni che abbiamo fatto con le cabine di regia volute da Rixi al ministero e tutto questo diventerà quel piano regolatore portuale che dobbiamo andare a fare. Altro tema sono le infrastrutture di cui si devono far carico gli enti e le rappresentanze sociali. Per fare le infrastrutture si rompono un po'le scatole alla gente, se vogliamo asfaltare una strada la dobbiamo chiudere per un po'di tempo. Credo che sia non solo opportuno ma un gesto di lungimiranza prendersi carico oggi di un fastidio per lasciare domani ai nostri figli una regione più sicura, una strada più scorrevole e un'impresa più competitiva". "L'accordo siglato ci dà orgoglio sulla capacità di lavorare insieme - ha detto Roberto Tomasi amministratore delegato di Autostrade per l'Italia - è stato stanziato un miliardo e mezzo di risorse per il territorio e il tunnel su portuale è l'opera più veloce mai autorizzata di iter autorizzativo e progettuale. Questo accordo ha un valore importante perché non possiamo pensare agli assi di penetrazione del paese senza pensare all'ultimo miglio". Anas Liguria ha poi illustrato gli investimenti sul territorio, 3 miliardi e 21 milioni in

## Savona News

Savona, Vado

---

Liguria, con investimenti in corso per 109 milioni di manutenzione programmata nella provincia di Savona. A chiusura dell'evento sono stati firmati il protocollo d'intesa tra Aspi, Regione Liguria, Adsp, Mit e l'Accordo accessibilità e riqualificazione del levante di Savona. "Aspettavamo questo momento da tanti anni - ha detto il sindaco di Albissola Gianluca Nasuti - con un confronto con il territorio".

## Shipping Italy

Savona, Vado

### Cassoni, pennello e Aiello: il cantiere della nuova diga di Genova procede

Via libera definitivo al trasferimento a **Vado** del sito di produzione. Affidato uno studio per modificare il progetto e nominato il Collegio consultivo tecnico, presieduta da una vecchia conoscenza del porto 24 Novembre 2023 Dopo l'ok in sede di assoggettabilità alla Valutazione di impatto ambientale (Via), il progetto dell'Autorità di sistema portuale di Genova di spostare a **Vado** Ligure la sede del sito di realizzazione di buona parte dei cassoni della nuova diga di Genova ha compiuto l'ultimo step. Si tratta dell'autorizzazione regionale all'immersione in mare, relativa al fatto che il pennello in testata della piattaforma Apm di **Vado** su cui avverranno le lavorazioni sarà a sua volta realizzato ex novo usando 1 cassone esistente e da 4 di nuova produzione, realizzati da Fincosit, che, parte del consorzio Pergenova Breakwater, sta realizzando anche la nuova diga di **Vado** (non è stato chiarito come lo spostamento del cantiere genovese impatterà su tale opera). Lo ha spiegato una nota dell'Adsp genovese: "Si è conclusa oggi la Conferenza dei Servizi che autorizza la realizzazione nel porto di **Vado** Ligure, presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la Nuova Diga foranea di Genova. La chiusura della Conferenza dei Servizi, avvenuta a seguito dell'ultimo parere favorevole acquisito (ex art 109 Dlgs 152/2006) che riguarda in particolare la fattibilità ed efficacia dell'intervento, nonché la salvaguardia delle acque e degli habitat marini, consente quindi l'avvio delle attività che nella prima fase riguarderanno la cantierizzazione di 5 cassoni di altezza massima di 22 metri come opera temporanea di protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della diga di Genova per consentire le lavorazioni in sicurezza, al riparo dal moto ondoso". Per realizzare il pennello ci vorranno 4 mesi e mezzo, sicché la produzione dei cassoni della diga genovese comincerà a marzo 2024 invece che lo scorso settembre, come prevedeva il cronoprogramma. Il ritardo sarà recuperato secondo Adsp con l'accelerazione della produzione. A proposito di pennello, intanto, l'Adsp ha affidato "la redazione di uno studio finalizzato alla valutazione dell'agitazione ondosa residua in banchina derivante dallo spostamento a levante del pennello costituente la sezione T5 della nuova diga foranea, spostamento che consentirebbe di ottimizzare la posizione del cerchio di evoluzione rispetto a quanto attualmente previsto, consentendo maggiore flessibilità al futuro sviluppo portuale". La figura spiega bene di cosa si tratta. Lo studio è stato affidato ad Acquatecno, che, oltre a partecipare alla cordata seconda classificata per la gara della direzione lavori e per questo protagonista di lungo contenzioso con l'Adsp, è parte della compagine aggiudicataria della redazione del nuovo Piano regolatore portuale nonché autrice dello studio che ha portato all'accorciamento del disegno della nuova diga, con taglio di 4 dei 97 cassoni



Shipping Italy  
 Cassoni, pennello e Aiello: il cantiere della nuova diga di Genova procede  
 11/24/2023 19:00  
 Nicola Capuzzo

Via libera definitivo al trasferimento a Vado del sito di produzione. Affidato uno studio per modificare il progetto e nominato il Collegio consultivo tecnico, presieduta da una vecchia conoscenza del porto 24 Novembre 2023 Dopo l'ok in sede di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto ambientale (Via), il progetto dell'Autorità di sistema portuale di Genova di spostare a Vado Ligure la sede del sito di realizzazione di buona parte dei cassoni della nuova diga di Genova ha compiuto l'ultimo step. Si tratta dell'autorizzazione regionale all'immersione in mare, relativa al fatto che il pennello in testata della piattaforma Apm di Vado su cui avverranno le lavorazioni sarà a sua volta realizzato ex novo usando 1 cassone esistente e da 4 di nuova produzione, realizzati da Fincosit, che, parte del consorzio Pergenova Breakwater, sta realizzando anche la nuova diga di Vado (non è stato chiarito come lo spostamento del cantiere genovese impatterà su tale opera). Lo ha spiegato una nota dell'Adsp genovese: "Si è conclusa oggi la Conferenza dei Servizi che autorizza la realizzazione nel porto di Vado Ligure, presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la Nuova Diga foranea di Genova. La chiusura della Conferenza dei Servizi, avvenuta a seguito dell'ultimo parere favorevole acquisito (ex art 109 Dlgs 152/2006) che riguarda in particolare la fattibilità ed efficacia dell'intervento, nonché la salvaguardia delle acque e degli habitat marini, consente quindi l'avvio delle attività che nella prima fase riguarderanno la cantierizzazione di 5 cassoni di altezza massima di 22 metri come opera temporanea di protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della diga di Genova per consentire le lavorazioni in sicurezza, al riparo dal moto ondoso". Per realizzare il pennello ci vorranno 4 mesi e mezzo, sicché la produzione dei cassoni della diga genovese comincerà a marzo 2024 invece che lo scorso

## Shipping Italy

### Savona, Vado

---

inizialmente previsti In tema del maggior appalto portuale in essere in Italia, infine, da registrare come nelle scorse settimane, quando il presidente dell'Adsp e commissario dell'opera era ancora Paolo Emilio Signorini, si sia proceduto alla nomina del Collegio Consultivo Tecnico, l'organo introdotto dalle norme Pnrr (e poi introiettato nel nuovo codice degli appalti) cui sono demandate le funzioni di una sorta di collegio arbitrale in caso di contrasti fra stazione appaltante e appaltatore. Trattandosi di opera complessa il collegio (nominato a prescindere dal sorgere di contenziosi) sarà composto da cinque membri, con compensi compresi fra i cinquecentomila e il milione di euro cadauno. L'appaltatore ha nominato il giurista Fabrizio Pollari Maglietta e l'ingegnere Salvatore Miliziano, mentre l'Adsp ha scelto come esperto tecnico il professor Quintilio Napoleoni e il professore e avvocato Fabio Francario per il fronte legale. A presiedere il collegio sarà Giacomo Aiello, avvocato dello Stato ed ex capo di gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (quando Signorini vi lavorava con Maurizio Lupi ministro), nome noto a Genova per aver supervisionato il parere chiesto all'Avvocatura dall'Adsp di Signorini per consentire l'acquisizione da parte del gruppo Psa, già concessionario dell'omonimo terminal container di Pra', della maggioranza delle quote di controllo del terminal Sech, quando ancora (era l'estate 2020) la legge impediva il cumulo di più concessioni nello stesso scalo. Quanto a Napoleoni, recente il suo rapporto con Fincosit: nelle vesti di supporto del Rup, è stato infatti proprio Napoleoni a validare il set di prove proposto dalla società per testare la tenuta statica e idraulica della nuova vasca di colmata del porto di Taranto.

## Nautica da diporto, Ilaria Cavo: "3 mln di euro per sostituire vecchi motori con elettrico"

Soddisfazione di Confindustria Nautica, il presidente Saverio Cecchi: "Misura molto attesa dal settore" elettrificazione dei motori della nautica da diporto, in particolare della nautica sociale. Un emendamento, quello presentato dai relatori al disegno di legge Made in Italy in votazione oggi in X commissione in sede referente, che ho votato e sostenuto nella sua elaborazione e approvazione, per dare una risposta a un settore che attendeva l'attivazione di fondi per la conversione green». Lo dice la vicepresidente della commissione Attività Produttive alla Camera dei Deputati Ilaria Cavo, di Noi moderati. «Tre milioni di euro per il 2024 finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica. Il contributo verrà riconosciuto per l'acquisto di un motore elettrico, con la contestuale rottamazione di un motore a energia fossile, secondo criteri e modalità di erogazione dei contributi che saranno stabiliti con decreto del Ministero delle Imprese e del Made in Italy entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge che, dopo l'approvazione in commissione, passerà adesso all'approvazione delle Camere». Si tratta di una misura molto attesa dal settore, poiché il precedente governo aveva approvato una analoga disposizione a carico del ministero dell'Ambiente, mai entrata in vigore perché non era stato emanato il decreto attuativo. L'emendamento depositato da Ilaria Cavo, accogliendo la proposta di Confindustria Nautica, ha rimesso in moto la questione per giungere, attraverso un grande lavoro di tessitura, a una riformulazione dei due relatori, Alberto Luigi Gusmeroli (Lega) e Silvio Giovine (Fdi), e allo stanziamento delle risorse necessarie da parte del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. L'emendamento interviene sull'art. 9 del Ddl "Disposizioni organiche per la valorizzazione, la promozione e la tutela del made in Italy" e ha visto convergere anche il voto delle opposizioni. La prossima settimana il testo è atteso in aula per poi passare all'esame del Senato. Criteri e modalità di erogazione dei contributi saranno stabiliti con decreto dello stesso Mimit. «Le imprese del settore e l'Associazione nazionale di categoria della nautica da diporto non possono che apprezzare un così bel lavoro di squadra commenta il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi Ringrazio calorosamente il ministro Urso e tutta la sua struttura, che sempre più si sta spendendo a tutela della nautica, l'on. Ilaria Cavo, che da Genova ha portato a Roma i temi della rappresentanza delle filiere del mare, e i relatori che hanno condotto in porto, è il caso di dirlo, la misura in Parlamento». Il provvedimento si caratterizza anche per la disposizione inserita nel testo dal ministro Urso che prevede l'accorciamento a 7 giorni dei termini per l'immatricolazione delle imbarcazioni e navi da diporto al fine di rendere più competitiva la bandiera italiana.



## Diga di Genova, concluso l'iter autorizzativo per la realizzazione a Vado dei cassoni

presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la nuova diga foranea di Genova. A supporto del percorso già intrapreso, nel luglio scorso è stato siglato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Liguria, **AdSP**, Comune di Vado Ligure e Provincia di Savona, l'Addendum all'Accordo di Programma che, con lo stanziamento di ulteriori 100 milioni di euro, accelera i progetti già in corso di esecuzione sul fronte dell'accessibilità e della salvaguardia ambientale, consente la programmazione di nuove opere di valorizzazione del waterfront e attiva forme di coinvolgimento occupazionale, formativo, imprenditoriale e commerciale della comunità vadese nell'ambito dei significativi investimenti pubblici e privati che stanno interessando il porto e il retroporto di Vado. La chiusura della Conferenza dei Servizi, avvenuta a seguito dell'ultimo parere favorevole acquisito (ex art 109 Dlgs 152/2006) che riguarda in particolare la fattibilità ed efficacia dell'intervento, nonché la salvaguardia delle acque e degli habitat marini, consente quindi l'avvio delle attività che nella prima fase riguarderanno

la cantierizzazione di 5 cassoni di altezza massima di 22 metri come opera temporanea di protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della diga di Genova per consentire le lavorazioni in sicurezza, al riparo dal moto ondoso. «Con la chiusura della Conferenza dei servizi - dichiara Paolo Piacenza, commissario straordinario **AdSP** - si procede speditamente verso la prossima fase di apertura del cantiere nel bacino di Vado Ligure che lavorerà in parallelo a quello attivo dal 4 maggio di quest'anno nel porto di Genova. Si tratta di un passo significativo per mantenere la linea del cronoprogramma della nuova diga foranea, opera marittima strategica per il sistema logistico e commerciale del Paese. Il territorio di Vado Ligure, ancora una volta, ha saputo creare una alleanza fattiva che ha l'obiettivo comune di sviluppo del territorio e dell'ambito portuale, come dimostrato concretamente dal complesso di interventi in corso, tra cui la realizzazione della nuova diga di Vado a protezione delle infrastrutture marittime e per la sicurezza della navigazione». Marco Bucci, commissario per la nuova diga, dichiara: «Esprimo grande soddisfazione per un'altra milestone raggiunta. Il lavoro svolto in sinergia da tutti i soggetti coinvolti ancora una volta testimonia l'efficacia delle amministrazioni e la capacità di rispettare gli impegni assunti per l'opera più determinante per lo sviluppo di Genova nei prossimi 30 anni».



presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la nuova diga foranea di Genova. A supporto del percorso già intrapreso, nel luglio scorso è stato siglato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Liguria, **AdSP**, Comune di Vado Ligure e Provincia di Savona, l'Addendum all'Accordo di Programma che, con lo stanziamento di ulteriori 100 milioni di euro, accelera i progetti già in corso di esecuzione sul fronte dell'accessibilità e della salvaguardia ambientale, consente la programmazione di nuove opere di valorizzazione del waterfront e attiva forme di coinvolgimento occupazionale, formativo, imprenditoriale e commerciale della comunità vadese nell'ambito dei significativi investimenti pubblici e privati che stanno interessando il porto e il retroporto di Vado. La chiusura della Conferenza dei Servizi, avvenuta a seguito dell'ultimo parere favorevole acquisito (ex art 109 Dlgs 152/2006) che riguarda in particolare la fattibilità ed efficacia dell'intervento, nonché la salvaguardia delle acque e degli habitat marini, consente quindi l'avvio delle attività che nella prima fase riguarderanno la cantierizzazione di 5 cassoni di altezza massima di 22 metri come opera temporanea di protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della diga di Genova per consentire le lavorazioni in sicurezza, al riparo dal moto ondoso. «Con la chiusura della Conferenza dei servizi - dichiara Paolo Piacenza, commissario straordinario **AdSP** - si procede speditamente verso la prossima fase di apertura del cantiere nel bacino di Vado Ligure che lavorerà in parallelo a quello attivo dal 4 maggio di quest'anno nel porto di Genova. Si tratta di un passo significativo per mantenere la linea del cronoprogramma della nuova diga foranea, opera marittima strategica per il sistema logistico e commerciale del Paese. Il territorio di Vado Ligure, ancora una volta, ha saputo creare una alleanza fattiva che ha

## Genova Today

Genova, Voltri

### Nuova diga, la costruzione dei cassoni può iniziare

"Il lavoro svolto in sinergia da tutti i soggetti coinvolti ancora una volta testimonia l'efficacia delle amministrazioni e la capacità di rispettare gli impegni assunti per l'opera più determinante per lo sviluppo di Genova nei prossimi 30 anni", commenta il commissario, Marco Bucci. Venerdì 24 novembre si è conclusa la conferenza dei servizi, che autorizza la realizzazione nel porto di Vado Ligure, presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la nuova diga foranea di Genova. La chiusura della conferenza dei servizi, avvenuta a seguito dell'ultimo parere favorevole acquisito, che riguarda in particolare la fattibilità ed efficacia dell'intervento, nonché la salvaguardia delle acque e degli habitat marini, consente quindi l'avvio delle attività, che nella prima fase riguarderanno la cantierizzazione di cinque cassoni di altezza massima di 22 metri come opera temporanea di protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della diga di Genova per consentire le lavorazioni in sicurezza, al riparo dal moto ondoso. "Con la chiusura della conferenza dei servizi - dichiara Paolo Piacenza, commissario straordinario **Autorità portuale** - si procede speditamente verso la prossima fase di apertura del cantiere nel bacino di Vado Ligure, che lavorerà in parallelo a quello attivo dal 4 maggio di quest'anno nel porto di Genova. Si tratta di un passo significativo per mantenere la linea del cronoprogramma della nuova diga foranea, opera marittima strategica per il sistema logistico e commerciale del Paese". "Esprimo grande soddisfazione per un'altra milestone raggiunta - commenta il commissario Marco Bucci -. Il lavoro svolto in sinergia da tutti i soggetti coinvolti ancora una volta testimonia l'efficacia delle amministrazioni e la capacità di rispettare gli impegni assunti per l'opera più determinante per lo sviluppo di Genova nei prossimi 30 anni".



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Il progetto

## Tunnel, si sbloccano i primi espropri A dicembre atteso l'ultimo via libera

*A fine mese verrà liberato il capannone Csm, numerose le aziende coinvolte in porto e alla Foce. Rebus su via Madre di Dio La Regione pubblica l'elenco dei 48 immobili interessati dai cantieri. Notificati i procedimenti alle attività di San Benigno*

EMANUELE ROSSI

Partono i procedimenti per gli espropri e l'allestimento dei cantieri legati al Tunnel subportuale. L'avviso è stato pubblicato dalla Regione Liguria, che ha la competenza sul procedimento autorizzativo della grande opera affidata ad Autostrade: 3,5 chilometri di lunghezza, 900 milioni il costo e una previsione di sei annidi lavori (meno se si deciderà di non abbattere un tratto di Sopraelevata). È il cosiddetto Paur (in sostanza la conferenza di servizi con la valutazione ambientale) che, secondo indiscrezioni, si chiuderà definitivamente il 15 dicembre, dando la possibilità ad Aspidi occupare le prime aree necessarie al cantiere entro la fine dell'anno. Intanto, nelle riunioni della Conferenza di servizi sono stati acquisiti tutti i pareri richiesti anche per il tombamento delle calate portuali Concenter e Bengasi (e in via provvisoria calata Giaccone).

LO STATO DELL'ARTE Al momento, dalla fine di giugno, Autostrade sta lavorando in zona San Benigno nei dintorni del Csm (centro smistamento merci) con il cosiddetto "lotto zero", le opere propedeutiche all'avvio del cantiere vero e proprio, come le bonifiche da ordigni bellici, la demolizione di una delle rampe per la sopraelevata **portuale** e la manutenzione della strada che fa il giro della Lanterna, scarificata e riasfaltata.

Per quanto riguarda invece il grande capannone del Csm, il magazzino è stato quasi completamente svuotato e le aree dovrebbero essere consegnate definitivamente il 130 novembre. I 23 lavoratori, dopo una lunga trattativa, hanno trovato l'accordo per i trasferimenti: «Resteranno tutti in ambito **portuale**, 13 in Csm e 10 in Gmt. Un paio andranno all'aeroporto, su base volontaria. Abbiamo chiesto un impegno sul mantenimento dei livelli occupazionali e salariali», spiega Davide Mangini, Rsa per la Filt Cgil.

GLI INTERFERITI Il caso della Csm è quello più eclatante perché il grande magazzino **portuale** verrà completamente demolito per scavare il camerone dove verrà allestita la talpa meccanica per realizzare la prima canna delle due gallerie parallele del Tunnel. Ma i soggetti interferiti dal cantiere saranno molti di più, anche se in maggioranza solo per occupazioni temporanee delle aree, che verranno poi restituite.

Il 16 novembre è stato pubblicato l'avvio del procedimento «diretto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interferenti con la realizzazione dell'infrastruttura».

Un elenco abbastanza vasto: si tratta di 48 immobili divisi nei tre ambiti di intervento, 27 sono a



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

San Benigno, 9 nell'area di viale Brigate Partigiane e 12 nella zona delle riparazioni navali - via Madre di Dio. Non saranno tutti espropriati in maniera definitiva, ma in qualche modo vengono coinvolti dai cantieri e il vincolo significa in sostanza che c'è la previsione in uno strumento urbanistico generale della realizzazione di un'opera pubblica od pubblica utilità, una previsione tesa a produrre l'effetto d'inedificabilità in funzione di un futuro esproprio.

In zona San Benigno i soggetti sono più numerosi perché oltre al grande scavo dell'imbocco del tunnel subportuale il progetto prevede anche la realizzazione di una galleria artificiale per il passaggio della ferrovia che andrà a interessare anche la Culmv e poi c'è il progetto del Parco della Lanterna, che coinvolge alcuni edifici di San Benigno, in particolare il condominio "Nuova Darsena". In totale i concessionari dell'**Autorità portuale** citati nel piano degli interferiti sono 25 per il solo ambito di San Benigno. Secondo il programma dei lavori si inizierà a scavare proprio a San Benigno per arrivare allo sbocco nell'area di viale Brigate Partigiane. Per questo secondo ambito l'elenco degli interferiti comprende anche l'ospedale Galliera (sotto cui passerà la galleria), l'Associazione nazionale degli alpini, l'Aci, il distributore Agip di viale Brigate Partigiane. Sempre secondo il cronoprogramma le prime demolizioni in quest'ambito dovrebbero avvenire

re a 18 mesi dall'inizio dei lavori. Un discorso a parte merita invece il terzo ambito, quello di via Madre di Dio: qui i cantieri e le demolizioni non partirebbero prima di quattro anni dall'inizio dei lavori. I soggetti interferiti sono numerosi: il piano di ricollocazione delle aziende elaborato da Aspi e **Autorità portuale** riguarda 12 concessionari che si trasferirebbero dalle palazzine da demolire (sotto la Sopraelevata) agli spazi dell'Ente bacini, per un totale di circa 5000 metri quadrati. E altri otto n

ei locali delle ex lavanderie Selom. IL NODO SOPRAELEVATA L'accordo c'è già, ma sul destino di queste ultime aree è stato il sindaco ad aprire a un ripensamento: «Stiamo lavorando a una variante di progetto per rendere indipendente il tunnel dalla Sopraelevata», ha detto al nostro giornale. «Non sarà necessario abbattere la Sopraelevata per realizzare l'uscita di via Madre di Dio, la decisione di un eventuale abbattimento dovrà essere presa a livello urbanistico. Rendiamo indipendente questa scelta rispetto al progetto». Per il momento, però, il progetto approvato e il conseguente piano degli espropri non è cambiato e prevede ancora l'abbattimento di un pezzo della Aldo Moro, da realizzarsi in un secondo momento rispetto alla cos

truzione delle due canne del tunnel. - ® RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### IL SIMULATORE AL MUSEO GALATA

#### Viaggio tridimensionale nel porto di Genova

Un viaggio tridimensionale tra le banchine del porto di Genova per vedere attraverso la realtà virtuale il sottobordo di una portacontainer, le operazioni di un terminale merci e fare un passo nel passato, grazie alla ricostruzione del Porto Antico nei primi del '900 con le immagini di archivio dell'**Autorità portuale** che sono state colorate e migliorate dall'intelligenza artificiale. Sono le esperienze che si potranno vivere al Galata Museo del Mare di Genova con il progetto «Porto e Città», promosso dal Consiglio Regionale Unipol - Cru della Liguria, che ha messo a disposizione dei visitatori un simulatore digitale dotato di un visore di realtà virtuale. «Il simulatore è in una location che permette di sottolineare la connessione tra la storia della Liguria, delle migrazioni, del lavoro e della globalizzazione e la contemporaneità» ha detto spiegato Mattia Rossi, presidente Cru Liguria .



Intervista

**Bucci "Nel Ponente un altro Waterfront e a Multedo un parco"**

di Alberto Bruzzone «Ci dovrà essere un Waterfront anche a Ponente, esattamente come c'è il Waterfront di Levante. Me lo auspico e ne ho parlato con Renzo Piano. Potrebbe anche congiungersi con Arenzano, così come la Foce si congiunge idealmente con Boccadasse, visto che è tutto in piano».

Dopo mesi di polemiche, di cortei, di interrogazioni e mozioni in consiglio comunale, di incontri e confronti anche piuttosto accesi, il sindaco Marco Bucci fa il punto sul Ponente genovese, spesso visto come uno dei nei della sua amministrazione: «È sbagliato e mi rincresce. Perché il Municipio VII è quello in cui abbiamo investito di più in assoluto, con oltre novanta milioni di euro». Lo scontro è partito lo scorso marzo, quando è uscito il progetto dell'ampliamento dello scalo portuale di Pra'. Da lì gli attacchi alla sua amministrazione si sono fatti sempre più frequenti. «Non ne capisco il motivo. Abbiamo sempre promesso che ogni ammodernamento del porto di Pra' dev'essere fatto nei limiti di San Giuliano e Castelluccio, e su questo non c'è discussione. Quindi, se dev'esserci ampliamento, questo dev'essere necessariamente verso il mare. Per ora non è deciso».

Ma ci sarà?

«È da venticinque anni che non si è fatto niente, prima o poi bisognerà fare un ampliamento dello scalo, ma non certo prima della diga. Se ne parlerà in futuro: sino a quando non ci sarà la nuova diga, non si farà nulla».

**I cassoni saranno costruiti tutti a Vado? Anche i più piccoli?**

«Tutti a Vado, confermo. Anche i più piccoli. Sul Sesto Modulo del porto di Pra' ci sarà solo un cantiere di lavori minori per le infrastrutture: questa è la situazione attuale».

**Ma in questo modo Pra' perderà finanziamenti?**

«Immaginavo contropartite importanti, ma sono soldi che il Ponente non avrà perché saranno dati a Vado. Per il Ponente cercheremo di fare altre cose, con altre fonti di finanziamento».

Ad esempio?

«Dobbiamo finire tutto il Parco delle dune, c'è la proposta di chiamarlo Parco delle Repubbliche Marinare».

Finalmente si è sbloccato il progetto del Castelluccio, che prevede di collegare passeggiata di Pegli e fascia di rispetto di Pra'. «La via amministrativa è definitiva, ci sarà una continuazione della passeggiata con la costruzione di una marina con ormeggi, questo diventerà un luogo turistico al cento per cento».



## La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

---

Si dice che i suoi rapporti con il presidente del VII Ponente, Guido Barbazza, non siano sereni.

«Non sono ai ferri corti con nessuno e sono ai ferri corti con tutti. Non ci sono rapporti differenti rispetto ad altre persone. Con me si discute, ma la discussione è sempre viva e attiva.

E questo vale per ogni municipio».

### **Trasloco dei depositi chimici, a che punto siamo?**

«La Via a Roma sta andando avanti, il Ctr ha fatto le sue prescrizioni.

Superba sta lavorando, Carmagnani non ha ancora aderito all'accordo ma lo farà anche perché non c'è alternativa. Non appena i depositi si saranno spostati, il Comune ha intenzione di chiudere le infrastrutture che sono in mezzo alle case. Piuttosto, mi lasci dire una cosa».

Prego.

«Mi sarei aspettato dal Ponente, che si lamenta sempre delle servitù, che facesse una presa di posizione netta sulla rilocalizzazione dei depositi che vogliamo levare dalle case di Multedo perché oggi giorno è importante far sentire la voce delle persone che hanno questo tipo di servitù. C'è sempre tempo per farlo, ovviamente».

### **Ha immaginato un futuro per quelle aree?**

«Saranno acquisite dal Comune e diventeranno aree verdi e aree "leisure", ovvero per il tempo libero e lo sport. Le bonifiche? Vedremo se le farà chi vende o chi compra». Ci sono forti polemiche sul nuovo casello autostradale di Genova Pegli.

«Chiariamoci un fatto: il progetto nasce per un'esigenza specifica dei comitati che non vogliono più che camion e auto passino da via dei Reggjo. La scelta di fare un tunnel e passare sotto alla Carmagnani è intelligente perché ci consente di evitare l'approdo su via Cassanello e inoltre ci permette di avere una rotonda sulla Aurelia, un "in & out" sull'autostrada senza dare problemi a Multedo. C'è una scelta strategica dietro a tutto».

Ma sarà eliminato l'unico spazio di socialità del quartiere.

«I giardini saranno occupati per i lavori ma poi saranno ripristinati.

Niente verrà distrutto, è esattamente l'opposto: non vedo il problema della riduzione delle aree verdi, che anzi saranno implementate una volta che saranno andate via Carmagnani e Superba, quindi siamo tutti nella direzione corretta».

Il biglietto ordinario Amt sale a 2 euro e l'integrato con Trenitalia a 2,20 euro. A Ponente non ci sono contropartite di ascensori gratis né metropolitana gratis.

«L'abbonamento costerà cento euro in meno e noi vogliamo spingere sugli abbonamenti. È vero, ora come ora in centro hanno la metropolitana gratis, ma a Ponente avranno la metromare.

## La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

---

Non appena conclusi i lavori del nodo ferroviario, i treni che arrivano a Voltri andranno direttamente verso il Terzo Valico e scenderanno a Principe.

La linea ferroviaria di Pra', Pegli eccetera sarà la linea di metromare e sarà una metropolitana veloce e di superficie. Stiamo negoziando, abbiamo intenzione di metterla nelle stesse condizioni della metro di Genova, è già costruita, bisogna solo gestirla».

### **Ci sarà un nuovo porticciolo a Voltri?**

«Immagino un Waterfront di Ponente e ne ho parlato con Renzo Piano. Ma ancora è presto per dirlo, se ne parlerà nel 2028, quando non ci sarò più io. Quindi tutti i comitati si calmino perché questa discussione non la farò più io. Al massimo ci porterò la barca». Metterete mano alla passeggiata di Voltri?

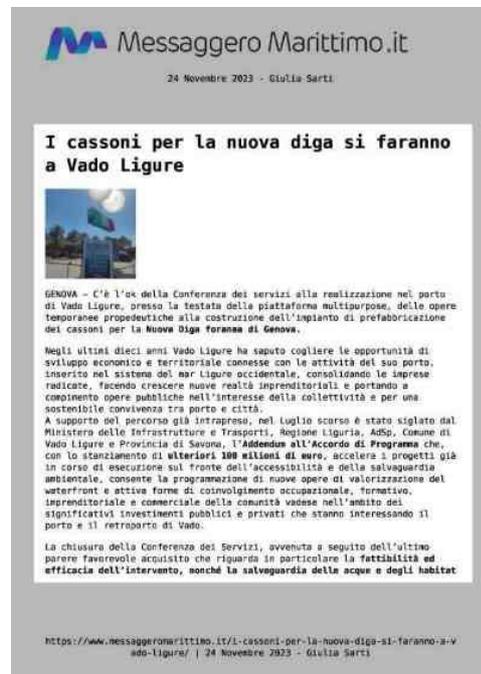
«Sì, la rifaremo completamente e sarà in cemento e non in legno. Ci vorranno un paio di anni, speriamo di partire con i lavori già nel 2024.

Anche a Multedo vogliamo rigenerare la spiaggia. C'è un'idea progettuale per portarci la movida, siamo in un posto che ha il vantaggio di essere lontano dalle case».

© RIPRODUZIONE RISERVATA f g k Il sindaco Marco Bucci k Fascia di rispetto Una immagine della Fascia di rispetto a Pra'.

## I cassoni per la nuova diga si faranno a Vado Ligure

GENOVA C'è l'ok della Conferenza dei servizi alla realizzazione nel porto di Vado Ligure, presso la testata della piattaforma multipurpose, delle opere temporanee propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la Nuova Diga foranea di Genova. Negli ultimi dieci anni Vado Ligure ha saputo cogliere le opportunità di sviluppo economico e territoriale connesse con le attività del suo porto, inserito nel sistema del mar Ligure occidentale, consolidando le imprese radicate, facendo crescere nuove realtà imprenditoriali e portando a compimento opere pubbliche nell'interesse della collettività e per una sostenibile convivenza tra porto e città. A supporto del percorso già intrapreso, nel Luglio scorso è stato siglato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Liguria, **AdSp**, Comune di Vado Ligure e Provincia di Savona, l'Addendum all'Accordo di Programma che, con lo stanziamento di ulteriori 100 milioni di euro, accelera i progetti già in corso di esecuzione sul fronte dell'accessibilità e della salvaguardia ambientale, consente la programmazione di nuove opere di valorizzazione del waterfront e attiva forme di coinvolgimento occupazionale, formativo, imprenditoriale e commerciale della comunità vadese nell'ambito dei significativi investimenti pubblici e privati che stanno interessando il porto e il retroporto di Vado. La chiusura della Conferenza dei Servizi, avvenuta a seguito dell'ultimo parere favorevole acquisito che riguarda in particolare la fattibilità ed efficacia dell'intervento, nonché la salvaguardia delle acque e degli habitat marini, consente quindi l'avvio delle attività che nella prima fase riguarderanno la cantierizzazione di cinque cassoni di altezza massima di 22 metri come opera temporanea di protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della diga di Genova per consentire le lavorazioni in sicurezza, al riparo dal moto ondoso. Con la chiusura della CdS si procede speditamente verso la prossima fase di apertura del cantiere nel bacino di Vado Ligure che lavorerà in parallelo a quello attivo dal 4 Maggio di quest'anno nel porto di Genova ha detto Paolo Piacenza, commissario straordinario dell'**AdSp**. Un passo significativo per mantenere la linea del cronoprogramma della Nuova Diga foranea, opera marittima strategica per il sistema logistico e commerciale del Paese. Il territorio di Vado Ligure, ancora una volta, ha saputo creare una alleanza fattiva che ha l'obiettivo comune di sviluppo del territorio e dell'ambito portuale, come dimostrato concretamente dal complesso di interventi in corso, tra cui la realizzazione della nuova diga di Vado a protezione delle infrastrutture marittime e per la sicurezza della navigazione. Soddisfatto anche il commissario dell'opera Marco Bucci: Esprimo grande soddisfazione per un'altra milestone raggiunta. Il lavoro svolto in sinergia da tutti i soggetti coinvolti ancora una volta testimonia l'efficacia delle amministrazioni e la capacità di rispettare gli impegni assunti per l'opera più determinante per lo sviluppo di Genova nei prossimi 30



# Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

---

anni.

## Stazione aeroporto - Erzelli, Rfi a Terrazza: "Pronta a giugno 2026"

di Elisabetta Biancalani GENOVA - A "Terrazza incontra porti e città" tante le notizie emerse (LEGGI QUI) (LEGGI QUI) sui temi infrastrutturali della Liguria, con le personalità presenti: il viceministro alle Infrastrutture e ai trasporti Edoardo Rixi , il presidente di Regione Giovanni Toti , il sindaco di Genova Marco Bucci , il commissario straordinario dell'**Autorità portuale** Paolo Piacenza , il commissario del Terzo Valico Calogero Mauceri , l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana Gianpiero Strisciuglio e l'amministratore delegato di Trenitalia Luigi Corradi Oggi affrontiamo il tema legato alla nuova stazione Erzelli o "Genova aeroporto" come ha suggerito il vice ministro Rixi, sollevato dall'editore di Primocanale Maurizio Rossi che ha chiesto modalità e tempi di realizzazione. I treni ci sono , dovremo calibrarli bene con gli orari dei voli" ha risposto l'amministratore delegato di Trenitalia. Sui tempi di realizzazione "sarà pronta a giugno del 2026" ha promesso l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana Gianpiero Strisciuglio.  
<https://www.primocanale.it/temi/servizio-pubblico/33943-terzo-valico.html>.



## Ship Mag

Genova, Voltri

### Fincantieri vara a Riva Trigoso la fregata multiruolo Spartaco Schergat

Il presidente Graziano: "Le Fremm sono un ottimo volano sul mercato mondiale" **Genova** - Varo tecnico alla Fincantieri di Riva Trigoso della fregata multiruolo intitolata al palombaro "Spartaco Schergat". La nuova unità della Marina Militare Italiana, la nona del programma Fremm ha un dislocamento di 6.700 tonnellate e 144 metri di lunghezza. La madrina Arianna Somma, nipote di Schergat, dopo la benedizione del cappellano militare Sergio Siddi ha tagliato il tradizionale nastro dando il via al varo con la nave, trasferita sulla enorme chiatta per essere poi trainata al cantiere Muggiano di La Spezia per le rifiniture e prove a mare. "La costruzione delle Fremm - ha detto il presidente Fincantieri Claudio Graziani - è stato un ottimo volano sul mercato mondiale del settore grazie a una avanzata tecnologia e questo è il risultato della sinergia tra Fincantieri e la Marina Militare italiana con studi evolutivi fondamentali per essere competitivi. Per quanto riguarda l'occupazione, saranno assunte nuove figure dopo corsi di formazione professionale". Soddisfazione è stata espressa dal viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi. "Per capire l'importanza delle navi militari multiuso costruite a Riva Trigoso e rifinite al Muggiano- ha commentato - basti pensare all'attività di Nave Vulcano, dei pattugliatori d'altura e delle due Fremm presenti in questi giorni nelle acque della striscia di Gaza per sostenere l'ospedale galleggiante con la fornitura di energia elettrica e di acqua potabile. Navi veloci, tecnologicamente all'avanguardia, che significano sicurezza sui mari e un indotto occupazionale enorme". A questo proposito, puntuali, sono arrivate le richieste dei sindacati. "Chiediamo nuove assunzioni sul territorio - ha detto Davide Grino della Cisl, che ha tenuto il saluto unitario della rsu - proprio per confermare la vocazione industriale e cantieristica che dà lavoro, solo a Riva Trigoso, a oltre 1.500 dipendenti".



## Alla Spezia dal 25 novembre mostra di arte e musica itinerante dedicata alle donne

L'esposizione "Le donne e il lavoro. Riparare le ferite. Una resilienza forte come il kintsugi" sarà al palazzo ex Dogane fino al 30 novembre. Ingresso gratuito Il prossimo 25 novembre alle ore 12.00, in coincidenza con la Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza sulle donne, il Comitato unico di garanzia (Cug) della **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale** inaugurerà una mostra di arte e musica itinerante alla Spezia, presso il palazzo ex Dogane - Largo Fiorillo, intitolata "Le donne e il lavoro. Riparare le ferite. Una resilienza forte come il kintsugi". L'esposizione, con ingresso libero e gratuito al pubblico, sarà poi trasferita a Marina di Carrara presso la sede territoriale dell'**Autorità portuale**, viale Colombo 6, dove sarà inaugurata il 2 dicembre alle ore 17.00. L'iniziativa si prefigge, attraverso espressioni artistiche che non sono semplicemente bellezza ma anche denuncia, più persuasiva e potente di qualsiasi discorso, di introdurre un dialogo innovativo nel rapporto città-porto, per contribuire concretamente a scuotere la coscienza di ogni persona e a cambiare la cultura di contesto. Il kintsugi è una tecnica di restauro giapponese, che permette di recuperare e valorizzare un oggetto rotto utilizzando la foglia d'oro per saldarne i frammenti. Questa pratica è una forma d'arte con un forte valore metaforico. Per questo è rappresentata nella matrioska simbolo del nostro evento, realizzata per l'ente dalla giovane artista Ginevra Liguori. Nel contesto lavorativo, la prima forma di violenza subita dalle donne è spesso la negazione della maternità e della possibilità di mettere su famiglia. La matrioska è simbolo di fecondità, e allo stesso tempo di crescita e sviluppo. Con le sue diverse dimensioni racchiuse l'una dentro l'altra, simboleggia la forte interconnessione delle generazioni e il ciclo eterno della vita. Le crepe della nostra matrioska sono le sfide affrontate dalle donne nel mondo del lavoro, e la tecnica kintsugi rappresenta la resilienza delle donne. La mostra che richiama non solo la ragione ma anche la sensibilità di ognuno sulle condizioni che le donne subiscono ogni giorno in modalità e luoghi differenti, ha coinvolto una molteplicità di artisti dei nostri territori. Dagli artisti che fanno parte dell'associazione The Spezziner: Gaetano Amato, Cristina Balsotti, Mauro Baraldi, Alberto Barli, Andrea Ciardi, Cristina Ferrarini, Italo Forfori, Olimpio Galimberti, Gloria Giuliano, Stefano Guercio, Ginevra Liguori, Lara Luxardi, Alessio Manfredi, Giovanni Medusei, Antonella Mezzani, Gianluca Motto, Paola Repiccioli, Danilo Sergiampietri, Maria Grazia Taddei, Gaia Tosti, Bruno Zoppi alle scultrici: Arianna Cordiviola, Stefanie Oberneder, Enrica Pizzicori, al Club Fotografico Apuano di Carrara, agli ex allievi della scuola Suzuki di Sarzana: Sofia Barbagallo, Elia Barattini, Margherita Calò, Martina Colliva, Nicolò Corsi, Gabriele De Rito, Francesco Papa, Lisa Pastine, Lara Peoni, Matilde Sammartano, Cathrine Sletner con i loro maestri



## BizJournal Liguria

### La Spezia

---

Maria Grazia Citterio, Marcello Marianetti ed Emanuele Paoletta che eseguiranno un concerto per chitarre nei due giorni di inaugurazione, in cui sarà anche tenuto a battesimo il logo del Cug dell'AdSP del **Mar Ligure Orientale**. Giorni e orari di apertura: La Spezia palazzo ex Dogane - dal 25 novembre al 30 novembre Marina di Carrara Viale Colombo, 6 - dal 2 dicembre al 7 dicembre Giorni feriali 16.30 - 18.30 Sabato 17.00 - 19.00 Domenica 10.00 - 13.00 e 15.00 - 19.00.

## Citta della Spezia

### La Spezia

## Nasce il "Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara"

Forti le collaborazioni fra i due porti e crescente il numero di iscritti che provengono dal porto apuano. Presentati i nuovi Soci del club. Alla conviviale del 17 novembre, perfettamente organizzata dal membro del Consiglio Direttivo Michele Giromini nella splendida location del Club Nautico di Marina di Carrara, è stato raccontato " Il Porto di Carrara e la sua economia" . Due i relatori d'eccezione: Edoardo Vernazza, Presidente San Colombano Costruzioni S.p.A e Matteo Venturi, Presidente della delegazione di Confindustria di Massa Carrara che hanno approfondito la circolarità e sostenibilità nel settore estrattivo lapideo. Nel corso della serata il Presidente Gianluca Agostinelli ha anche annunciato la decisione del Consiglio Direttivo di rinominare il club "Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara" in considerazione delle sinergie e forti collaborazioni fra i due porti oltre che del crescente numero di Soci iscritti che provengono dal porto apuano. La decisione avviene nel solco tracciato dal Past President Giorgio Santiago Bucchioni, che per primo con lungimiranza accolse anni or sono i primi soci di Carrara oltre che in continuità con il virtuoso impegno di Mario Sommariva Presidente **AdSP** per una completa integrazione dei due scali. La platea ha accolto positivamente la notizia con un lungo applauso. La serata è stata l'occasione per presentare i nuovi Soci del Club: Roberto Camerini, Federico Filesi, Emanuele Zignego, Stefano Michi, Fabrizio Forma, Sergio Landolfi, Alessandro Biggio e Cristiano Giannetti ed il Socio Onorario Monica Selene Mazzaresse di recente insediatasi quale nuovo Comandante della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara. I Soci si sono dati appuntamento alla prossima Conviviale fissata il 20 dicembre per lo scambio degli auguri natalizi.



Forti le collaborazioni fra i due porti e crescente il numero di iscritti che provengono dal porto apuano. Presentati i nuovi Soci del club. Alla conviviale del 17 novembre, perfettamente organizzata dal membro del Consiglio Direttivo Michele Giromini nella splendida location del Club Nautico di Marina di Carrara, è stato raccontato " Il Porto di Carrara e la sua economia" . Due i relatori d'eccezione: Edoardo Vernazza, Presidente San Colombano Costruzioni S.p.A e Matteo Venturi, Presidente della delegazione di Confindustria di Massa Carrara che hanno approfondito la circolarità e sostenibilità nel settore estrattivo lapideo. Nel corso della serata il Presidente Gianluca Agostinelli ha anche annunciato la decisione del Consiglio Direttivo di rinominare il club "Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara" in considerazione delle sinergie e forti collaborazioni fra i due porti oltre che del crescente numero di Soci iscritti che provengono dal porto apuano. La decisione avviene nel solco tracciato dal Past President Giorgio Santiago Bucchioni, che per primo con lungimiranza accolse anni or sono i primi soci di Carrara oltre che in continuità con il virtuoso impegno di Mario Sommariva Presidente AdSP per una completa integrazione dei due scali. La platea ha accolto positivamente la notizia con un lungo applauso. La serata è stata l'occasione per presentare i nuovi Soci del Club: Roberto Camerini, Federico Filesi, Emanuele Zignego, Stefano Michi, Fabrizio Forma, Sergio Landolfi, Alessandro Biggio e Cristiano Giannetti ed il Socio Onorario Monica Selene Mazzaresse di recente insediatasi quale nuovo Comandante della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara. I Soci si sono dati appuntamento alla prossima Conviviale fissata il 20 dicembre per lo scambio degli auguri natalizi.

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### «Nel nome di Giulia, perché non accada più» Mobilitazione generale contro la violenza

Oggi incontri, spettacoli, eventi istituzionali e momenti di riflessione e di sensibilizzazione in particolare verso i giovani

SONDRA COGGIO

Sondra Coggio / La Spezia Come ogni 25 novembre, il palazzo civico della Spezia si illuminerà oggi di arancione, in rete con la campagna internazionale Orange the World, sostenuta localmente dal Soroptimist Club La Spezia. Il colore è stato scelto come «simbolo di un futuro senza violenza contro le donne».

Dalle 9 alle 17 di oggi in Largo Cafferata sarà proposto un punto informativo contro la violenza. Interverrà la polizia di Stato, nell'ambito della campagna "Questo non è amore". In collaborazione con Centro Irene, associazioni e Asl 5, con lo Spezia Calcio femminile. A cura del Comune, alle 16.20 partirà da piazza Beverini una passeggiata a piedi fino a Sala Dante, dove, alle 17, inizierà "Spezza il silenzio", un insieme di momenti artistici a tema. Laura Delpino e Andrea Ruiu, prima, e Giovanna Lattanzio poi interpreteranno testi contro la violenza. Alle 17.30 rappresentazione teatrale "Il nome potete metterlo voi", con Susanna Sturlese.

Questa mattina sabato dalle 11 alle 13 in via Venezia 92 alla Spezia, presso la società sportiva Scorpions Fight Club, lezione gratuita di difesa personale a cura di Asc, associazioni sportive confederate, per difendersi dalle aggressioni. Con il maestro Stefano Nanni e gli istruttori Matteo Giampaoli, Massimo Giusti e Sonia Gamberini. Patrocinio di Confcommercio.

Alle 12 in Largo Fiorillo inaugurerà una mostra a cura del comitato di garanzia pari opportunità dell'**Autorità Portuale**. Titolo: "Le donne e il lavoro, riparare le ferite". L'immagine dell'evento, di Ginevra Liguori, mostra una matrioska con il kintsugi, tecnica di restauro giapponese, metafora della resilienza delle donne. Espone il collettivo artisti The Spezziner, con i pittori Gaetano Amato, Cristina Balsotti, Mauro Baraldi, Alberto Barli, Andrea Ciardi, Cristina Ferrarini, Italo Forfori, Olimpio Galimberti, Gloria Giuliano, Stefano Guercio, Lara Luxardi, Alessio Manfredi, Giovanni Medusei, Antonella Mezzani, Gianluca Motto, Paola Repiccioli, Danilo Sergiampietri, Maria Grazia Taddei, Gaia Tosti, Bruno Zoppi, gli scultori Arianna Cordiviola, Stefanie Obermeder, Enrica Pizzicori.

Immagini del Club Fotografico Apuano. La mostra rimarrà al palazzo ex Dogane fino al 30.

Alle 12 suoneranno gli ex allievi della scuola Suzuki: Sofia Barbagallo, Elia Barattini, Margherita Calò, Martina Colliva, Nicolò Corsi, Gabriele De Rito, Francesco Papa, Lisa Pastine, Lara Peoni, Matilde Sammartano, Cathrine Sletner, con i docenti Maria Grazia Citterio, Marcello Marianetti ed Emanuele Paoletta. Questa sera alle 20 al centro Armonia dell'Essere di via Sarzana 52 reading teatrale con sei attrici, Irene Baruffetti, Sara Dellepiane, Valentina Faro, Sabrina Menini e Antonella Rebisso, Barbara Urli,



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

### La Spezia

---

che interpreteranno donne di epoche diverse, vittime di violenza.

Il coordinamento donne Cgil della Spezia ricorda che il nuovo spazio ascolto anti violenza, appena aperto, si può contattare via mail scrivendo a [spazionomolestie@cgillaspezia.it](mailto:spazionomolestie@cgillaspezia.it), o via whatsapp al 349 987 7827. A Sarzana dalle 18 fiaccolata da piazza Matteotti per il centro storico cittadino, organizzata dall'associazione Vittoria.

A Santo Stefano Magra alle 11 la sindaca Paola Sisti depositerà fiori sulle panchine anti violenza, rosse come i fari che proiettano luce, in questi giorni, sulla facciata del Comune. Alle 21 presso la ex fabbrica Vaccari sarà riproposto lo spettacolo Penelope, di Barco Balma, interpretato dalle attrici della compagnia degli Evasi, Mafalda Garozzo, Monica Moro, Sabrina Battaglini, Lucia Carrieri, Francesca Lopresti. regia ed adattamento di Vanessa Leonini. Sempre oggi dalle 10 alle 10.45 ad Arcola flash mob in piazza della Resistenza. Ai Prati di Vezzano marcia con partenza alle 10.30 dalla panchina rossa alla stazione ferroviaria, interverranno Nea Delucchi dell'associazione Vittoria, Sveva Tori di Mai più sola, Irene Renei, scrittrice.

Alle 17,30 fiaccolata a Follo, dalla chiesa di San Martino alla struttura Ratti. A Lerici, alle 21, al Teatro Astoria sarà proposto lo spettacolo teatrale "Figlio non sei più giglio", un monologo di Daniela Poggi, ispirato alla lauda "Il pianto della Madonna" di Jacopone da Todi. L'autrice è Stefania Porrino, le musiche sono di Mariella Nava. La madre di un figlio autore di violenza su una donna gli scrive, nel tentativo di una sua rigenerazione interiore, che possa aprire un giorno al perdono. A Bolano una riflessione sulla violenza di genere si è tenuta nel corso della conviviale dell'Accademia del Gusto presso la Cooperativa I Castelli. Una serata contro gli stereotipi di genere: «Basta con la donna regina dei fornelli - ha detto Nicola Carozza, presidente dell'Accademia- anche da noi vuole partire un messaggio contro ogni forma di violenza e prevaricazione sulle donne». Doppio appuntamento oggi, sabato 25, e poi lunedì 27 novembre a Follo per dire basta alla violenza sulle donne. Questa mattina alle 10 in sala consiliare un momento di riflessione e approfondimento, cui parteciperà la sindaca Rita Mazzi.

«Quiest'anno il Comune di Follo non si limita alla consueta cerimonia: abbiamo organizzato una fiaccolata in ricordo di Giulia Cecchettin e di tutte le vittime di femminicidio, per dire insieme basta - spiega la prima cittadina -.

Aspettiamo anziani, ragazzi, ragazze e famiglie lunedì 27 alle 17.30 davanti alla Chiesa di San Martino a Follo, per raggiungere a piedi la struttura polivalente G. Ratti».

In alta Val di Vara, a Sesta Godano l'amministrazione comunale ha organizzato un pomeriggio di riflessione e confronto tra le generazioni.

In sala consiglio, dalle 15.30, interverranno gli alunni della scuola secondaria di primo grado coordinati dall'insegnante Micol Galante. E ci saranno i contributi di Matteo Serafini commissario della Polizia di Stato e vicedirigente della commissione anticrimine della questura della Spezia, Paola Finzi psicologa esperta in etnopsichiatria e migrazioni, Cinzia Spriano assistente sociale esperta in violenza di genere

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

---

e criminologia, Michela Ricci Ceffinati psicologa e criminologa, coordinatrice del centro Amae per il recupero di uomini autori di violenza. A conclusione, un momento conviviale dalle 19.30.

- (Hanno collaborato Alessandro Grasso Peroni e Laura Ivani) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

inaugurata ieri in corso cavour la nuova edizione della rassegna

### Al via Sapori e Mestieri nel centro storico «Tre giorni di festa all'insegna del gusto»

*Il carosello di banchi e dolci invade corso Cavour grazie all'iniziativa promossa anche quest'anno dalla Confartigianato*

D.I.

La Spezia C'era chi assaggiava il cioccolato, chi faceva conoscenza con i prodotti del territorio e chi si godeva corso Cavour illuminata e piena di persone.

La diciottesima edizione di Sapori e Mestieri si è aperta tra occhi curiosi e golosi. Il taglio del nastro ha dato il là alla festa che fino a domenica terrà compagnia alla città e la allietterà con dolci e prelibatezze. Le autorità, riunite nello stand di piazza Beverini, hanno salutato con entusiasmo una manifestazione divenuta ormai appuntamento fisso del calendario.

«Ormai è tradizione - racconta il presidente di Confartigianato La Spezia Paolo Figoli - Saranno tre giorni di festa, all'insegna della golosità e dello stare insieme. Le nostre imprese sono orgogliose di poter partecipare. Di anno in anno, i risultati sono stati sempre più importanti». L'evento è cresciuto, cambiando nei connotati ma non nello spirito. «Agli albori era incentrato sul cioccolato», sottolinea l'organizzatrice Antonella Simone, presente all'inaugurazione insieme al direttore dell'associazione Giuseppe Menchelli, al presidente dell'Authority **Mario Sommariva** e agli assessori Kristopher Casati, Pietro Antonio Cimino e Giulio Guerri. Ma con il passare del tempo, riprende, «l'abbiamo trasformata per andare incontro a tutti i tipi di artigianato». Tutta la filiera, così, ne è uscita valorizzata.

«È l'apripista del periodo natalizio - commenta il presidente del consiglio regionale Gianmarco Medusei - Assaggiare i prodotti del territorio passeggiando per le vie della città è un piacere». Ma Sapori e Mestieri non si limiterà a esporre ai visitatori le bontà del territorio. L'organizzazione di Confartigianato è andata oltre. Da oggi una serie di appuntamenti collaterali approfondiranno la conoscenza del settore. Ci saranno presentazioni di libri e visite a musei e biblioteche. Ma anche approfondimenti su intelligenza artificiale e presentazioni di dolci a opera delle scuole. Alle 17, poi, chi lo vorrà potrà assistere all'incontro sull'importanza del turismo enogastronomico nel Golfo dei Poeti. Un convegno nel quale si incroceranno le idee degli amministratori locali e di alcuni rappresentanti del mondo enogastronomico.

- D.I.

© RIPRODUZIONE RISERVATA Uno stand di degustazione allestito lungo corso Cavour L'inaugurazione dell'evento promosso da Confartigianato.



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

la convention dedicata all'incontro tra domanda e offerta si è tenuta alla stazione marittima

### Nautica, 180 aziende accendono B2B «Numeri raddoppiati in un anno»

Il presidente di Cna Mazzola: «L'obiettivo è creare opportunità per i giovani perché restino in città»

DANIELE IZZO

Daniele Izzo / La Spezia La città ha calato il jolly. La seconda edizione di B2B Mare è stata un successo.

Lo dicono i numeri, raddoppiati rispetto all'anno d'esordio. Lo testimoniano le prospettive. La volontà degli organizzatori è stata ribadita davanti a più di 180 aziende provenienti da tutto il Paese: divenire sede fissa di un evento business-to-business nazionale. Ma soprattutto dare all'idea avuta da Cna, Confindustria e Camera di Commercio un respiro europeo.

Il passo è già stato mosso nelle sedi opportune. Lo ha ribadito il segretario generale della Camera di Commercio Marco Casarino: «Di recente sono stati avviati i dialoghi con gli uffici Unioncamere a Bruxelles».

Vogliamo che B2B mare diventi, attraverso un'azione sinergica tra istituzioni, associazioni e imprese, un evento di livello continentale». Spessore, numeri e finalità ci sono. La giornata ne è stata fulgido esempio. Già di prima mattina le imprese presenti al Terminal Crociere di largo Fiorillo erano tantissime.

«La manifestazione è raddoppiata rispetto all'anno scorso - spiega il vicepresidente di Confindustria Ettore Antonelli - Hanno partecipato circa 180 aziende e gli appuntamenti in calendario sono stati 650. Parliamo, praticamente, di un appuntamento ogni quaranta secondi».

L'organizzazione è stata ottima. Pianificare tavoli, appuntamenti e matching tra imprese non è stato semplice. Ma ci siamo riusciti e ne è uscito un evento B2B di grande successo». Il quale ha l'obiettivo di crescere ancora e divenire tappa fissa del calendario.

A ricordarlo è Davide Mazzola, presidente di Cna La Spezia: «Il nostro focus deve essere sui giovani».

Dobbiamo creare posti di lavoro, in modo tale che possano rimanere sul territorio. Speriamo, attraverso questa iniziativa, di rendere Spezia sempre più un luogo oltreché bello anche buono per vivere». Sul tasto della formazione ha spinto anche l'assessora allo Sviluppo economico Patrizia Saccone, che martedì ha fatto le veci del sindaco influenzato.

«Gli investimenti hanno dato i loro frutti - ammette - I risultati di Irs e Promostudi, che propone l'unico corso europeo di yacht design, sono incredibili. Siamo la capitale mondiale della nautica. E lo sottolineeremo grazie anche a una nuova iniziativa».

Alle entrate della città, spiega, saranno «posti cartelli. Ognuno di essi avrà sopra un Qr code che



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

### La Spezia

---

porterà direttamente al sito dei cantieri. Così facendo la Blue Economy sarà sempre a portata di click». Ma non è tutto. B2B Mare ha fornito l'occasione a Federica Montaresi, segretaria generale dell'**Autorità Portuale**, di raccontare un'altra novità.

Il 3 ottobre scorso si sono votati «i rinnovi di Italian Sea Group, San Lorenzo e Baglietto. Concessioni grazie alle quali l'**Autorità di Sistema Portuale** ha aggiornato investimenti per 75 milioni di euro e più di seicento posti di lavoro».

In definitiva, al terminal crociere si è presa in analisi la filiera nel suo complesso.

Tutti gli attori principali erano presenti. Compresi gli agenti marittimi, rappresentati da Giorgia Bucchioni, e gli spedizionieri, nella figura di Alessandro Laghezza. Entrambi hanno sottolineato l'importanza di partecipare a una manifestazione dove l'unico polo è stato il mare.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Da sinistra i tavoli di lavoro dell'evento B2B tenuto ieri mattina alla stazione crociere, a destra il cartellone di presentazione.

## Informare

### La Spezia

## Ok del consiglio comunale al Piano Regolatore del porto di Marina di Carrara

Soddisfazione dell'AdSP per il via libera al nuovo strumento di pianificazione atteso dal 1981 Marina di Carrara Il consiglio comunale di Carrara ha espresso all'unanimità il proprio parere positivo sul nuovo Piano Regolatore del porto di Marina di Carrara, via libera che è stato accolto con grande soddisfazione dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che ha ricordato come questo strumento di pianificazione sia atteso dal 1981. L'ente portuale ha evidenziato che «il consiglio comunale ha condiviso l'idea che il porto deve modernizzare la propria struttura per rispondere ai nuovi bisogni del territorio, in termini commerciali, turistici ed a favore della cantieristica diffusa sul territorio con la realizzazione del tanto atteso "travel lift". Le attività già in corso per migliorare l'interfaccia con la città, la nuova passeggiata a mare, la nuova viabilità di Levante ed il prossimo concorso di idee per dare un nuovo volto al Lotto 3 del waterfront - ha sottolineato l'AdSP - costituiscono le premesse per una nuova stagione nella relazione fra porto e città. Tutto ciò anche in vista di una serie di iniziative per accelerare la transizione digitale e quella energetica».

Informare

Ok del consiglio comunale al Piano Regolatore del porto di Marina di Carrara



11/24/2023 12:11

Soddisfazione dell'AdSP per il via libera al nuovo strumento di pianificazione atteso dal 1981 Marina di Carrara Il consiglio comunale di Carrara ha espresso all'unanimità il proprio parere positivo sul nuovo Piano Regolatore del porto di Marina di Carrara, via libera che è stato accolto con grande soddisfazione dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che ha ricordato come questo strumento di pianificazione sia atteso dal 1981. L'ente portuale ha evidenziato che «il consiglio comunale ha condiviso l'idea che il porto deve modernizzare la propria struttura per rispondere ai nuovi bisogni del territorio, in termini commerciali, turistici ed a favore della cantieristica diffusa sul territorio con la realizzazione del tanto atteso "travel lift". Le attività già in corso per migliorare l'interfaccia con la città, la nuova passeggiata a mare, la nuova viabilità di Levante ed il prossimo concorso di idee per dare un nuovo volto al Lotto 3 del waterfront - ha sottolineato l'AdSP - costituiscono le premesse per una nuova stagione nella relazione fra porto e città. Tutto ciò anche in vista di una serie di iniziative per accelerare la transizione digitale e quella energetica».

## Informare

### La Spezia

## Nasce il Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara

Nell'associazione spezzina cresce il numero di iscritti che provengono dal porto apuano Il Propeller Club Port of La Spezia, associazione che fa parte del network degli International Propeller Clubs, le associazioni culturali che raccolgono rappresentanti dei settori marittimo-portuale e logistico, sarà ribattezzata Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara in considerazione della stretta collaborazione fra i due porti, entrambi sotto la giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, e del crescente il numero di iscritti che provengono dal porto apuano. La decisione del consiglio direttivo del Propeller spezzino di ribattezzare il club è stata comunicata dal presidente Gianluca Agostinelli nel corso della serata conviviale tenutasi lo scorso 17 novembre presso il Club Nautico di Marina di Carrara. Agostinelli ha evidenziato come con la decisione segue il solco tracciato dal past president Giorgio Santiago Bucchioni che per primo, con lungimiranza, accolse anni or sono i primi soci di Carrara oltre che in continuità con il virtuoso impegno di Mario Sommariva, presidente dell'AdSP, per una completa integrazione dei due scali.



## Informazioni Marittime

La Spezia

### Comune di Carrara approva nuovo piano regolatore portuale

Parere positivo dal Consiglio comunale. Turismo, cantieristica, waterfront e travel lift nel futuro del porto Il Consiglio comunale di Carrara ha approvato, con voto unanime, l'iter di approvazione del nuovo Piano regolatore portuale di Marina di Carrara, il cui ultimo aggiornamento risale al 1981. de Il Consiglio Comunale - si legge in una nota dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria Orientale, ovviamente soddisfatta del parere - ha condiviso l'idea che il porto deve modernizzare la propria struttura per rispondere ai nuovi bisogni del territorio, in termini commerciali, turistici ed a favore della cantieristica diffusa sul territorio con la realizzazione del tanto atteso "travel lift". Le attività già in corso per migliorare l'interfaccia con la città, la nuova passeggiata a mare, la nuova viabilità di Levante ed il prossimo concorso di idee per dare un nuovo volto al Lotto 3 del waterfront, «costituiscono le premesse per una nuova stagione nella relazione fra porto e città», afferma l'autorità portuale. Tutto ciò anche in vista di una serie di iniziative per accelerare la transizione digitale e quella energetica. «Con questo voto inizia il futuro del porto che è anche il futuro della città - prosegue la nota dell'Adsp - il presidente **Mario Sommariva**, nell'apprendere con grande soddisfazione del voto espresso dal Consiglio Comunale, ha voluto esprimere anche il proprio personale ringraziamento ed attestato di stima al sindaco Serena Arrighi per la grande collaborazione istituzionale dimostrata in questi mesi nonché alla Giunta ed a tutte le forze politiche presenti in Consiglio Comunale per il lavoro positivo svolto in funzione dello sviluppo e della crescita del territorio». Condividi Articoli correlati.



Largo Fiorillo

«Le donne e il lavoro» Mostra al palazzo ex Dogane con Adsp e scuola Sukuzi

Partirà oggi alle 12, con l'inaugurazione nel palazzo ex Dogane in largo Fiorillo e le note delle chitarre degli ex allievi della scuola sarzanese Suzuki la mostra 'Le donne e il lavoro. Riparare le ferite. Una resilienza forte come il kintsugi'. Promossa dall'Adsp del Mar Ligure Orientale, l'esposizione (ad ingresso libero e in programma fino al 30 novembre, per poi 'traslocare' a Marina di Carrara dal 2 al 7 dicembre) parte dall'arte di restauro che recupera un oggetto rotto, saldando con la foglia d'oro i suoi frammenti. Una carrellata di opere, a cura dell'associazione The Spezziner, per una riflessione sulla condizione femminile in campo professionale e non solo: maternità, crescita, sviluppo, ma anche sfide e resilienza.

## Cantieri nautici e piccole imprese alla Spezia per far crescere la blue economy

Le imprese fornitrici incontrano i grandi cantieri, che altrimenti avrebbero difficoltà a intercettare, mentre i grandi player in un solo evento fanno il lavoro di cinquanta fiere di Redazione × Il tuo browser è obsoleto. LA SPEZIA - Oltre 180 aziende iscritte, di cui un terzo spezzine, per 660 appuntamenti programmati svolti : B2B Mare La Spezia alla seconda edizione raddoppia il numero di partecipanti. L'evento nasce per far incontrare i grandi cantieri nautici e navali con le piccole e medie imprese e permette alle aziende dell'economia del mare di sedersi a un tavolo per parlare di commesse, diversificazione di business e prospettive di crescita. "È un'occasione di apertura a tutti gli operatori del settore che conferma un rapporto di convivenza e rispetto tra diversi settori come il **porto**, la nautica e la cantieristica sotto la governance dell'Adsp" spiega Federica Montaresi , segretaria generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Ai tavoli si alternano aziende provenienti da tutta Italia mentre si affaccia già la prima straniera: Mcoating International da Utrecht. L'anno scorso le realtà iscritte erano un centinaio per venti province. "Il primo anno c'è la curiosità che aiuta, il secondo però contano i fatti - osserva Ettore Antonelli , vicepresidente di Confindustria La Spezia -. Hanno partecipato quaranta province, in pratica mezza Italia del mare. Le imprese fornitrici possono interloquire direttamente con i grandi cantieri, che altrimenti avrebbero difficoltà a intercettare, mentre i grandi player in un colpo fanno il lavoro di cinquanta fiere". "È stata messa una limitazione perché potevano essere oltre 900 ", spiega Davide Mazzola , presidente CNA La Spezia, tra gli organizzatori insieme a Confindustria La Spezia e Camera di Commercio delle Riviere di Liguria. B2B Mare La Spezia, patrocinata da Regione Liguria, Comune della Spezia e Miglio Blu, ambisce ad affiancare e completare le altre due grandi manifestazioni dell'economia blu, il Salone Nautico di Genova e il Blue Forum di Gaeta, per confermare il ruolo italiano di leadership nel settore. "Abbiamo interessato il nostro ufficio di Bruxelles per interloquire con la DG Mare della Commissione Europea - conferma Marco Casarino , segretario generale Cciaa Riviere di Liguria - e fare sì che questo appuntamento possa diventare l'evento B2B europeo di riferimento".



## Porto di Marina di Carrara, finalmente il piano regolatore che era atteso dal 1981

E' arrivato l'ok del Consiglio Comunale di Carrara che ha espresso il proprio parere positivo Marina di Carrara - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale festeggia per il voto unanime con il quale, il Consiglio Comunale di Carrara, ha espresso il proprio parere positivo nell'ambito dell'iter di approvazione del nuovo Piano regolatore del porto di Marina di Carrara, atteso dal 1981. Il Consiglio Comunale ha condiviso l'idea che il porto deve modernizzare la propria struttura per rispondere ai nuovi bisogni del territorio , in termini commerciali, turistici ed a favore della cantieristica diffusa sul territorio con la realizzazione del tanto atteso " travel lift". "Le attività già in corso per migliorare l'interfaccia con la città, la nuova passeggiata a mare, la nuova viabilità di Levante ed il prossimo concorso di idee per dare un nuovo volto al Lotto 3 del waterfront, costituiscono le premesse per una nuova stagione nella relazione fra porto e città. Tutto ciò anche in vista di una serie di iniziative per accelerare la transizione digitale e quella energetica", si legge nella nota stampa.



I MOTIVI DELLA CASSAZIONE

Condanna annullata per la Berkan B «Applicato reato per i comandanti»

Ecco i punti per i quali la Suprema Corte vuole un nuovo processo sul presidente di Autorità Portuale

RAVENNA FEDERICO SPADONI Un «deficit di motivazione» e un' «apparente contraddizione» nella sentenza. Due aspetti che secondo la Cassazione meritano un nuovo processo nei confronti del presidente di **Autorità Portuale**, Daniele Rossi. Fulcro della questione il caso Berkan B, e lo sversamento di idrocarburi nella pialassa Piomboni iniziato nel 2017 in seguito al parziale affondamento della motonave abbandonata. In primo grado, Rossi era stato condannato a 8mila euro di ammenda, vedendosi derubricata l'accusa da inquinamento ambientale (per il quale il pm Angela Scorza aveva chiesto la condanna a un anno, 4 mesi e 50mila euro di multa) a un reato contravvenzionale. Sentenza lieve, eppure fastidiosa come una sbavatura sul curriculum del manager. Tanto da portarlo a presentare ricorso alla Suprema Corte. Così, a inizio ottobre, da Roma è giunto sì l'annullamento della condanna, ma con rinvio al tribunale di Ravenna per un ulteriore giudizio di fronte a un nuovo giudice.

Idrocarburi e relitto Nel motivare la decisione, la Cassazione cita due aspetti sui quali il ricorso presentato dall'avvocato Luca Sirotti, legale del presidente di Ap, ha fatto breccia. Il primo riguarda proprio la riqualificazione del fatto.

«La sentenza - scrivono gli Ermellini - ha omesso di valutare tutti gli elementi costitutivi del reato riqualificato». Non analizza nel dettaglio quali sostanze nocive sono state disperse dal relitto durante l'affondamento, come previsto dalla norma, ma «parla genericamente di "idrocarburi"». Altro aspetto, è il fatto che la contravvenzione applicata dal giudice sia «reato proprio del solo comandante di una nave» e che il giudice di primo grado consideri un relitto il general cargo affondato; una «apparente contraddizione» che secondo la Cassazione è da sanare. E non basta - prosegue - precisare che "i confini tra i due concetti» di "natante" e "relitto" «risultano difficilmente individuabili».

Il nuovo processo «Infondati», invece, gli altri motivi enucleati nel ricorso. Fra i quali l'asserita mancanza di una correlazione tra accusa e sentenza. Perché «il nucleo del fatto addebitato al Rossi non ha subito alcuna modificazione». Il cambiamento "a sorpresa" della contestazione da inquinamento ambientale a reato contravvenzionale non ha infatti comportato una modifica in peggio della posizione di Rossi. Anzi, semmai ne ha limitato la pena.

Di tutto ciò si dovrà occupare un nuovo gup, al quale non è richiesto però riprendere in mano la posizione dell'ex segretario generale, Paolo Ferrandino, già assolto e uscito definitivamente indenne dall'inchiesta. Dovrà il giudice valutare gli atti dell'inchiesta che contestavano al presidente di Ap una sostanziale inerzia iniziata nell'ottobre del 2017, quando sarebbe stato informato che il general cargo - o quel



## Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

---

che ne restava-stava affondando rilasciando liquami. Nonostante le sollecitazioni della Capitaneria, non avrebbe revocato la concessione ai proprietari succedutisi, consentendo una demolizione "casalinga", almeno fino al febbraio del 2019, data del primo reale intervento per limitare i danni ambientali. Intervento tardivo secondo le associazioni ambientaliste costituite nel processo. Fra tutte Italia Nostra, le cui segnalazioni hanno dato il via all'intera inchiesta.

## La Setramar in mani americane Il fondo Davidson Kempner acquista il terminal della famiglia Poggiali

*L'accordo prevede che la vecchia proprietà mantenga comunque una quota del 30% , il controllo delle aziende agricole, dell'agenzia marittima Spedra e della società Adriacoke*

Il fondo americano Davidson Kempner (DK Capital Management LP), gestito da Anthony Yoseluff, ha raggiunto l'accordo per l'acquisto del terminal portuale ravennate Setramar, di proprietà della famiglia Poggiali. L'operazione sarà ufficializzata nei prossimi giorni con una nota congiunta. Con l'acquisizione delle attività portuali del Gruppo Setramar, presieduto da Giuseppe Poggiali, DK punta così su Ravenna e sulla sua capacità di giocare sempre di più il ruolo di hub non solo dell'energia ma anche per l'economia del mare, a partire dall'Alto Adriatico.

Secondo fonti, alla base della decisione del fondo americano ci sarebbe un apprezzamento non solo di Setramar, ma anche delle attività portate avanti in questi anni dall'Autorità di sistema portuale. I dettagli dell'accordo prevedono che la famiglia Poggiali mantenga una quota del 30% delle attività portuali, il controllo delle aziende agricole, dell'agenzia marittima Spedra e della società Adriacoke. L'operazione comprende dunque la gestione dell'area logistica del Gruppo, ed è finalizzata all'attivazione di una piattaforma che includa anche i terminal Lloyd, Soco, quote in Eurodocks e le società Setrasped e Marisped. Secondo le stesse fonti, quello di DK sarebbe un investimento di lungo periodo, destinato a rendere Ravenna un importante centro di investimento. L'accordo è il risultato di un processo di dialogo iniziato nel 2019 tra la famiglia Poggiali e Davidson Kempner, dopo un lungo periodo di stasi in cui sono stati provati invano diversi percorsi di risoluzione del debito che non riguardavano le attività terminalistiche. Secondo le intenzioni di DK, Setramar potrà perseguire obiettivi di crescita anche al di fuori del territorio ravennate e diventare una componente chiave per la costruzione di una piattaforma aggregatrice nell'ambito dell'economia del mare. A metà 2018, Sapir presentò al Gruppo Poggiali una 'richiesta di disponibilità a trattare' per l'acquisto del terminal Setramar, molto attivo nel settore dei container, confinante con il Tcr Ravenna di proprietà di Sapir e Contship. Seguì l'interessamento, anche in questo caso molto concreto, del fondo F2i, che parlò chiaramente delle trattative avviate ma anche successivamente sospese.

Davidson Kempner Capital Management LP è una società globale di gestione di investimenti alternativi istituzionali con 37 miliardi di dollari di asset in gestione. Ha sede a New York City, con uffici a Londra, Hong Kong, Dublino, Filadelfia, Shenzhen e Mumbai. Conta 500 dipendenti. In Italia DK opera attraverso One33, il suo partner operativo per le operazioni su singole aziende.

Maria Vittoria Venturelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Ravenna, Dk acquisisce il terminal Setramar

*Il fondo ha siglato un accordo che lo porterà a salire al 70% delle quote*

Raoul de Forcade

La società di gestione d'investimenti Davidson Kempner capital management entra nel settore marittimo italiano, puntando sulle rinfuse solide, con l'acquisizione del 70% del terminal Setramar del porto di Ravenna. Il fondo, insieme a One33, suo partner operativo in Italia, ha siglato un accordo con gli azionisti e soci fondatori del gruppo Setramar, le famiglie Poggiali e Brichetti, che prevede un piano di ristrutturazione dell'azienda e che porterà Dk a detenere la maggioranza della divisione portuale.

Il closing dell'operazione, di cui si era parlato a gennaio di quest'anno ma che solo ieri è arrivata a concretizzarsi, è previsto nei primi mesi del 2024.

E questo si prefigura solo come il primo passo del fondo nel comparto marittimo in Italia.

«L'obiettivo di Dk - spiegano fonti vicine alla società - è creare una piattaforma sul mondo terminalistico, attraverso una strategia che parte dall'attuale infrastruttura del territorio di Ravenna», ma intende procedere «per acquisizioni, non solo nell'alto Adriatico. Il presupposto è che l'Italia possa giocare un ruolo sempre più centrale, in Europa, nell'economia del mare, anche alla luce dei nuovi equilibri geopolitici, e che Ravenna possa candidarsi a giocare un ruolo di hub in questa direzione».

L'accordo è stato raggiunto in sintonia con gli attuali azionisti del gruppo Setramar (specializzato nel segmento dry bulk), che deterranno, alla chiusura dell'operazione di ristrutturazione, il 30% del capitale della divisione portuale.

Nicolò Poggiali, ad della società ravennate, spiega di essere soddisfatto che si sia «raggiunto un accordo con un investitore internazionale come Davidson Kempner, che ha compreso il valore e le potenzialità di Setramar. In questo nuovo contesto, crediamo fortemente che la nostra conoscenza dell'industria e dello scenario locale contribuirà all'ulteriore sviluppo della divisione logistica del gruppo, creando allo stesso tempo valore per il territorio. L'accordo darà, inoltre, impulso all'intero settore, rafforzando la filiera di approvvigionamento e distribuzione del sistema industriale nazionale nel suo complesso».

Davidson Kempner e One33 sono stati assistiti da Linklaters per i profili legali e tributari, da Kpmg, per gli aspetti finanziari e di due diligence tributaria, e da Oliver Wyman, in qualità di consulente strategico; Dentons e lo studio di commercialisti Modena & partners hanno assistito i soci fondatori e il gruppo Setramar, rispettivamente in qualità di advisor legali e finanziari.

Dk ha circa 37 miliardi di dollari di asset in gestione e oltre 500 dipendenti in sette uffici nel mondo: New York, Philadelphia, Londra, Dublino, Hong Kong, Shenzhen e Mumbai.



## Il Sole 24 Ore

Ravenna

---

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## No della Provincia alla variante Sogegross

*Il consiglio ha votato una mozione che impegna il presidente a tenerne conto*

Massa Il consiglio provinciale di Massa-Carrara nel corso dell'ultima seduta ha approvato (sette voti a favore e due contrari) una mozione con la quale esprime la propria contrarietà alla variante al regolamento urbanistico, approvata il 13 novembre dal Comune di Massa, con la quale si consente l'introduzione della funzione di commercio all'ingrosso in area Industriale-Artigianale (ex Dalmine).

Con la stessa mozione si impegna il presidente della Provincia, Gianni Lorenzetti, a tener conto, in ogni sede, della manifestazione di volontà espressa dal consiglio provinciale.

In sala consiliare, per l'occasione, era presente anche un gruppo di grossisti che operano sul territorio locale. A illustrare il documento è stato il capogruppo di Centrosinistra per Massa-Carrara, Claudio Ricciardi, che ha ripercorso brevemente la vicenda «che ha avuto una vasta eco anche sulla stampa con la protesta dei grossisti».

Prima della discussione sul testo, su richiesta di uno dei rappresentanti dei presenti in sala, la vicepresidente della Provincia, Elisabetta Sordi, che presiedeva il consiglio, ha consentito che lo stesso leggesse un documento a nome di tutti e ha acquisito lo stesso agli atti del consiglio. Un fatto che invece non era stato concesso durante il consiglio comunale dove era arrivata la protesta dei grossisti.

Nel testo della mozione si tiene conto che la decisione del consiglio comunale di Massa non è coerente con gli strumenti della pianificazione sovraordinata, in particolare con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento di competenza della Provincia.

Inoltre il Consiglio ritiene che sottrarre spazio alle future e possibili attività manifatturiere (metalmeccanica, nautica, ecc.) che si potrebbero insediare nella Zona Industriale Apuana rappresenti una evidente incoerenza con le motivazioni fondative della Zia e del Consorzio stesso.

Nel testo si prende anche atto del parere non favorevole espresso in sede di Assemblea del Consorzio Zia dalla maggioranza dei soci: Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Comune di Carrara; Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura Toscana Nord-Ovest, con l'astensione del Comune di Massa.

Infine il consiglio ritiene non prioritario per lo sviluppo socio-economico del territorio provinciale favorire l'insediamento di ulteriori grosse strutture di vendita alimentare all'ingrosso, sulla base delle realtà commerciali già adeguatamente presenti ed inoltre in contrasto con le analisi e gli studi riguardanti il mercato del lavoro della provincia ed il suo **sistema** economico territoriale.



## Migranti Ancora polemica sindaco-Lega

*Barabotti: «Il governo Meloni non sceglie i porti di sbarco tirando i dadi»*

Marina di Carrara Si sono concluse attorno alle 23 di giovedì le operazioni di sbarco di 21 migranti approdati al **porto** apuano con la nave Life Support di Emergency, che li ha soccorsi nel Mediterraneo meridionale. La nave ha attraccato alla banchina Buscaioli del **porto** poco prima delle 18 e qui ha sbarcato i migranti che sono stati poi accompagnati al complesso fieristico Imm-CarraraFiere per l'identificazione e per le visite mediche: ci sono due casi di scabbia. C'è chi era partito dal Gambia, chi dal Congo, chi dalla Siria. Resteranno tutti in Toscana, secondo quanto emerso.

Intanto continua la polemica a distanza tra la sindaco Serena Arrighi e il deputato della Lega Andrea Barabotti.

Partiamo dall'inizio. Arrighi aveva definito «assurdo» quest'ultimo sbarco, che per il **porto** di Marina di Carrara e per la macchina apuana dell'accoglienza è l'ottavo dall'inizio dell'anno; «assurdo» perché, aveva detto la sindaco, «metteremo in moto un centinaio di persone per accoglierne solo 21, che hanno affrontato un viaggio lunghissimo. Non mi pareva il caso di far arrivare fino a Carrara solo 21 persone». Barabotti aveva dunque ribattuto: «Adesso la sindaco di Carrara attacca il governo perché sbarca pochi migranti sul suo territorio comunale».

Ed ecco, quindi, che la sindaco ha risposto: «Da Barabotti solo slogan, venga a vedere cosa facciamo per l'accoglienza; questo è un fenomeno storico da gestire, non un'emergenza da usare per fini elettorali». Ed ecco la replica ulteriore di Barabotti: «Il governo non sceglie i porti dove sbarcare i migranti a caso - dice il deputato della Lega - tirando i dadi. Ci sono criteri precisi ed esigenze specifiche che entrano in gioco ogni giorno»; «Prima di prendere come oro colato le dichiarazioni delle Ong e fare loro da cassa di risonanza la sindaco provi a interloquire con lo Stato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Massa-Carrara)

Marina di Carrara

### Una banchina per le crociere Il porto mette tutti d'accordo

*Si unanime del consiglio comunale al nuovo Piano per lo scalo*

GIOVANNA MEZZANA

Carrara Capita, anche se di rado, che maggioranza e opposizione consiliare votino allo stesso modo: è accaduto nelle pubbliche assisi di giovedì, con un sì - bipartisan, all'unanimità - al futuribile Piano regolatore del porto di Marina, cioè quell'elaborato complesso che disegna l'assetto, delimita l'ambito dello scalo marinello, e che ha in seno la mappa dello sviluppo futuro del porto apuano, uno dei motori dell'economia locale: ecco perché quel Piano riguarda un po' tutti.

Che cosa prevede Il nuovo Piano regolatore del porto sostituisce il precedente, che è datato - udite, udite - 1981, ovvero quando ancora si inviavano i telegrammi e il telefono cellulare era un gioiello per pochi eletti, pesante come un mattone.

La nuova "carta" non prevede un ampliamento del porto - precisano gli addetti ai lavori - bensì una riorganizzazione complessiva degli spazi.

Innanzitutto il Piano disegna un perimetro che non "sconfina" oltre il Carrione, ma resta entro la sponda destra del fiume. Il settore commerciale sarà tutto a Levante (verso Massa), in modo tale che il comparto che ruota intorno alle crociere e alla nautica da diporto possa avere, a Ponente (verso Sarzana), una propria banchina, la banchina Taliercio, oggi terminal della Mdc.

Non solo. Il nuovo Piano prevede la realizzazione - nell'interesse delle imprese della nautica da diporto, pensiamo ai cantieri Baglietto, pensiamo a San Lorenzo - di un travel-lift, cioè una speciale gru utilizzata per sollevare le barche fuori dall'acqua che dovrebbe trovare casa sulla banchina Buscaioli. Non solo.

Il secondo piazzale Città di Massa - cioè l'area ex Simposio - che nel vecchio Piano regolatore era un piazzale portuale, sarà urbanizzato e resticlusso: è lungo e complesso come quello delle grandi varianti urbanistiche ai Piani operativi cittadini: il primo scoglio, quello dell'adozione, è stato superato e adesso deve essere definitivamente approvato. Manca il nulla osta del Ministero per la Vas, la valutazione ambientale strategica: una volta incassato, il Piano tornerà all'attenzione del Comitato portuale per il via libera definitivo.

Qui il Comune Intanto è giunto il sì - "Sì, ci piace" - del consiglio comunale di Carrara, giudizio importante per l'universo-porto. Tant'è che Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, sotto cui rientra la gestione del porto di Marina di Carrara, «ringrazia la sindaca Serena Arrighi, la giunta, e tutte le forze politiche presenti in consiglio comunale per il lavoro positivo svolto in funzione dello sviluppo e della crescita del territorio», aggiungendo che «Con questo voto inizia il futuro del porto che è anche il futuro della città». «Il nuovo piano



## Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Massa-Carrara)

### Marina di Carrara

---

regolatore del porto - ha detto la sindaca in consiglio comunale - non può più aspettare, siamo convinti che lo scalo di Marina possa essere un fondamentale volano di sviluppo per Carrara e per tutta la provincia». E, ultimo aggiornamento, sarà un'estate con la nuova passeggiata del molo: il cantiere starebbe procedendo nei tempi previsti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Ventuno migranti ma in provincia ne resta solo uno

Concluse nella notte le operazioni di accoglienza «Professionalità e umanità»

Si sono concluse alle 23 di giovedì le operazioni di prima accoglienza dei 21 migranti sbarcati dalla 'Life Support' di Emergency al porto di Marina. I migranti, provenienti in prevalenza dalla Siria, sono stati accompagnati al vicino complesso fieristico di Imm-CarraraFiere per le visite mediche e l'identificazione. Dopo aver ricevuto la cena sono stati poi trasferiti nei diversi centri di accoglienza in Toscana. L'unico minorenne, non accompagnato, è ospite di un centro nella provincia. «A Carrara abbiamo costruito in questi mesi, sotto la guida della Prefettura, un'organizzazione rodata che ci permette di gestire ogni sbarco nel migliore dei modi - sottolinea la sindaca Serena Arrighi -. Ci tengo a ringraziare tutti coloro che anche giovedì hanno permesso di accogliere i migranti sbarcati nel nostro porto con professionalità e umanità. L'impegno messo in campo ogni volta che c'è uno sbarco, che sia di 21 persone o 200 come in questi mesi è la migliore risposta a chi pensa di poter gestire l'intero fenomeno migratorio con le solite frasi fatte».

«E' una strategia alzare la voce per sviare l'attenzione dai propri insuccessi - prosegue - o individuare un capro espiatorio contro cui aizzare i propri sostenitori: che sia una sindaca 'che vuole più migranti' o le ong. I fatti però sono sotto gli occhi di tutti: i numeri degli arrivi sono in aumento e l'unica soluzione da Roma è dare il via a uno scaricabarile su scala nazionale sulla pelle di persone che soffrono e rischiano la propria vita per cercare un futuro migliore».

# Via libera al nuovo piano del porto Il consiglio comunale vota compatto «Sì alla riorganizzazione dello scalo»

Approvazione all'unanimità dopo un dibattito convergente sull'urgenza di ristrutturare l'area «Risponde a esigenze sempre più stringenti di imprese e operatori commerciali. Non può più aspettare»

MASSIMILIANO BERNARDI

di Daniele Rosi CARRARA Semaforo verde in consiglio comunale per il nuovo piano regolatore portuale approvato all'unanimità. Un piano che andrà a sostituire quello attuale in vigore dal 1981 e pensato quando le esigenze della città e del porto stesso erano completamente diverse rispetto ai bisogni odierni in tema di nautica, turismo e cantieristica navale. Un piano regolatore necessario alla crescita dello scalo apuano e che in futuro andrà parzialmente a ridisegnare la zona costiera di Marina grazie a una razionalizzazione degli spazi esistenti, è stato sottolineato.

La sindaca Serena Arrighi, che in apertura di dibattito ha definito il nuovo piano «uno strumento urbanistico che condurrà il porto nel terzo millennio, volano per il settore nautico, crocieristico e industriale». «Non può più aspettare - ha detto -, siamo convinti che lo scalo di Marina possa essere un fondamentale volano di sviluppo per Carrara e per tutta la provincia, ma è necessario che gli si forniscano gambe robuste su cui correre.

Questo piano risponde ad alcune esigenze ormai sempre più stringenti che ci vengono a gran voce da imprese e operatori commerciali: sviluppo turistico e della cantieristica diffusa mediante il travel lift, riorganizzazione delle aree commerciali e spazi stabili per i grandi cantieri e per la diportistica. Tutto questo viene previsto attraverso uno sviluppo armonico equilibrato e sostenibile che non prevede ampliamenti dello scalo, ma solo una sua migliore e più funzionale distribuzione degli spazi». E ha invitato a superare la contrapposizione 'porto contro turismo' o 'Carrara contro Massa e la Versilia': «un porto in grado di lavorare meglio fa bene a tutti, anche alle spiagge visto che grazie all'utilizzo per il ripascimento delle sabbie di dragaggio, come annunciato dall'Autorità di sistema portuale, queste avranno un alleato serio ed affidabile». Soddisfatta l'Autorità Portuale. «Con questo voto inizia il futuro del porto - ha commentato - che è anche il futuro della città».

In consiglio comunale, dopo più passaggi nelle commissioni, un dibattito ampio che ha visto un unanime parere favorevole. Se tutti hanno riconosciuto la necessità di adottare il nuovo prp, non sono mancati spunti di riflessione lanciati da maggioranza e opposizione.

Dai banchi dell'opposizione Massimiliano Bernardi ha ricordato la situazione in cui versa la zona della foce del Lavello. «Fortemente degradata, buia e dove la balneazione non è prevista» ha sottolineato ricordando che il progetto precedente avrebbe portato «una riqualificazione totale dell'asse strategico di Marina e si sarebbe probabilmente sistemata la zona della foce e anche del Lavello». Andrea Vannucci



## La Nazione (ed. Massa Carrara)

### Marina di Carrara

---

si è soffermato soprattutto sulla nuova suddivisione tra ponente (turismo e residenziale) e levante (industria e logistica). «Le funzioni dentro sono ragionate ma anche molto elastiche - ha aggiunto Vannucci - . e il Comune dovrebbe dire come vorrebbe che si riempissero gli spazi e come gestire il traffico pesante, che quindi sul ponente non deve più passare».

Una riflessione è stata posta anche dal capogruppo del Pd Gianmaria Nardi. «La Regione anni fa aveva una visione diversa dello sviluppo portuale - ha ammesso Nardi - preferendo Livorno. Questo progetto è anche figlio di una casualità, l'averci fatto finire con l'Autorità di sistema di La Spezia: ha permesso di liberare un giogo e aprire alla concorrenza all'interno del porto. Serve un processo partecipativo fatto sul rapporto tra città e portualità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Marina di Carrara accoglie il Nuovo piano regolatore del porto atteso da oltre quarant'anni

MARINA DI CARRARA Era dal 1981 che il porto di Marina di Carrara attendeva un nuovo Piano regolatore portuale. E oggi è arrivato: L'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale - si legge in una nota dell'ente- esprime grande soddisfazione ed apprezzamento per il voto unanime con il quale, il Consiglio Comunale di Carrara, ha espresso il proprio parere positivo nell'ambito dell'iter di approvazione del nuovo Piano regolatore del porto di Marina di Carrara, atteso dal 1981. Il Consiglio Comunale ha condiviso l'idea che il porto deve modernizzare la propria struttura per rispondere ai nuovi bisogni del territorio, in termini commerciali, turistici ed a favore della cantieristica diffusa sul territorio con la realizzazione del tanto atteso travel lift. Le attività già in corso per migliorare l'interfaccia con la città, la nuova passeggiata a mare, la nuova viabilità di Levante ed il prossimo concorso di idee per dare un nuovo volto al Lotto 3 del waterfront, costituiscono le premesse per una nuova stagione nella relazione fra porto e città. Tutto ciò - continuano dall'AdSp- anche in vista di una serie di iniziative per accelerare la transizione digitale e quella energetica. Con questo voto inizia il futuro del porto che è anche il futuro della città. Il presidente Mario Sommariva, nell'apprendere con grande soddisfazione del voto espresso dal Consiglio Comunale, ha voluto esprimere anche il proprio personale ringraziamento ed attestato di stima al sindaco Serena Arrighi per la grande collaborazione istituzionale dimostrata in questi mesi nonché alla Giunta ed a tutte le forze politiche presenti in Consiglio Comunale per il lavoro positivo svolto in funzione dello sviluppo e della crescita del territorio.



### Sbarcati i migranti a Marina di Carrara

Erano stati soccorsi nelle acque della Libia. Tutti e ventuno rimarranno in Toscana. Sono terminate in serata di ieri al porto di Marina di Carrara le operazioni di sbarco delle ventuno persone soccorse dalla nave life support di Emergency nelle acque della Libia. Tra le persone soccorse che provengono da Congo, Siria e Gambia. "C'è un minore non accompagnato che resterà a Massa" fa sapere il Prefetto Guido Aprea che aggiunge: "gli altri saranno redistribuiti tra le varie province toscane". Per la Life Support si tratta dell'ottavo sbarco per il quale viene scelto come porto di arrivo quello di Marina di Carrara.



## Il Tirreno

Livorno

Livorno però è sopra la media per lavoro femminile

### Schlein al convegno «Porto strategico ma ancora poche donne occupate»

E Boldrini attacca Salvini: «Ignora il tema»

LAURA BOLDRINI

di Luca Balestri Dobbiamo fare di più nonostante i progressi della tecnologia. Troppo spesso mancano infrastrutture fondamentali. **Livorno** «In ogni settore strategico abbiamo bisogno della centralità del lavoro femminile». La segretaria nazionale del Pd Elly Schlein, è intervenuta in videocollegamento all'iniziativa "Tra passato, presente e futuro: per un'equità di genere dei porti", organizzata dal Comune di **Livorno** e dalla Compagnia portuale di **Livorno**. «Il **porto** è un settore strategico -continua la leader democratica-. Ma anche qui c'è ancora una fortissima sottorappresentazione del lavoro femminile. La media nazionale constata che l'occupazione nel **porto** è dell'8 per cento. So che a **Livorno** è più alta, e ne sono contenta». L'occupazione femminile nel **porto** livornese è effettivamente sopra la media nazionale: è il 10 per cento.

«Dobbiamo comunque fare di più, a **Livorno** e in tutta Italia -continua Schlein-. Il lavoro portuale nel corso degli anni è migliorato grazie alla tecnologia. Ma troppo spesso mancano comunque ancora delle infrastrutture fondamentali per le donne, come i bagni appositi e gli spogliatoi». Anche per il sindaco Luca Salvetti l'occupazione femminile è ancora troppo bassa nel **porto** di **Livorno**: «il nostro **porto** ha numeri migliori sull'occupazione femminile rispetto ai porti di altre città italiane, ma ancora non basta. Non possiamo dirci soddisfatti finché le donne che lavorano al **porto** saranno il 50 per cento della forza lavoro».

A ribadirlo è anche l'assessora al **porto** Barbara Bonciani.

«Solo nel 2021 abbiamo conosciuto il numero delle donne occupate nei porti italiani. Abbiamo bisogno di fare un lavoro che parta dai dati, per non invisibilizzare le donne lavoratrici». Bonciani, poi, ricorda il progetto "Il **porto** delle donne", attraverso il quale il Comune ha dato una maggior visibilità alle lavoratrici portuali. «E vi dirò di più: il nostro progetto ha messo in evidenza come le donne portino nelle squadre di lavoro il valore aggiunto migliorando le prestazioni lavorative di tutti». Per la deputata del Pd Laura Boldrini il **porto** di **Livorno** ha dato la prova di essere una città di riferimento in tutto il territorio nazionale. E annuncia: «porteremo la mostra "Il **porto** delle donne" a Montecitorio, dal 19 al 23 febbraio». Dopo l'euforia, però, Boldrini attacca il Ministro dei trasporti: «Matteo Salvini ha il tempo di precettare i sindacati ma non quello di rispondere alla nostra interrogazione parlamentare sul numero dell'occupazione femminile nei porti. Continueremo a chiederne conto al ministro». L'interrogazione era partita proprio da **Livorno**. La deputata si sofferma poi sul femminicidio di Giulia Cecchettin: «l'educazione sentimentale e sessuale deve essere una materia di studio nelle scuole di ogni ordine e grado». Ad attaccare il Governo Meloni ci pensa anche un altro



## Il Tirreno

Livorno

---

deputato democratico presente all'evento, Arturo Scotto. Per l'esponente Pd, che ricorda come sia diminuita la criminalità ma sia in ascesa il fenomeno dei femminicidi, «la parità tra donne e uomini da sola non basta. Ci deve essere l'equità, quindi la giustizia sociale. E senza un modello produttivo equo la giustizia non è possibile. Questo governo, come si è visto con il decreto primo maggio, sta peggiorando il nostro sistema, già caratterizzato da scarse tutele contrattuali e salari bassi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Il Tirreno

Livorno

Lo stato dei progetti

## Marzocco e Fortezza Vecchia, si ripristina l'acquaticità

Nel corso del convegno sul patrimonio culturale organizzato dall'**Autorità di Sistema** che si è svolto in Fortezza Vecchia sono stati enumerati gli interventi strutturali di riqualificazione del waterfront. Tra i vari progetti elencati riveste una particolare importanza quello di acquaticità della Torre del Marzocco, che ha già acquisito il parere favorevole della Soprintendenza e il cui progetto definitivo è stato inserito all'interno del maxi appalto da venti milioni di euro sui lavori di allargamento del canale di accesso in porto. Prima di procedere allo scavo definitivo dello specchio acqueo, gli enti competenti andranno ad eseguire i lavori di restauro conservativo sia del monumento che delle sue fortificazioni. Altro intervento in avanzato stato di progettazione è quello di ripristino dell'acquaticità della Fortezza Vecchia, bene gestito sino ad oggi dall'**Autorità di Sistema Portuale** e che a breve verrà trasferito al Comune di Livorno, nell'ambito del percorso di federalismo culturale avviato nel 2020. L'AdSP, attraverso la società Porto Immobiliare guidata da Lorenzo Riposati, vuole provare ad appaltare i lavori entro il prossimo anno. L'obiettivo è quello di riportare tutto il bene con le mura dentro l'acqua. Da non sottovalutare inoltre l'importanza strategica dell'intervento di riqualificazione del Forte di Bocca, un manufatto di rara bellezza incastonato nel Porto Mediceo, costruito fra 1609 ed il 1621.



## Beni architettonici e prospettive

LIVORNO In sala Ferretti di Fortezza Vecchia, si è svolto un convegno incentrato sulle esperienze di valorizzazione dei beni architettonici esistenti nell'interfaccia porto-città a Livorno, Piombino e nell'isola d'Elba. Tema ponderoso, viste le bellezze architettoniche della costa e dell'isola: tema sul quale a più riprese si fanno programmi e progetti, troppo spesso però rimasti sulla carta in tempi da ere geologiche.\*L'iniziativa, certo lodevole del convegno, è stata dell'Autorità di Sistema Portuale con il patrocinio dell'Università di Pisa. La passerella è stata aperta dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Luciano Guerrieri**, dal sindaco di Livorno Luca Salvetti, e il delegato del Rettore dell'Università di Pisa Marco Macchia. Passerella, perché alla base di tutto ci sono progetti già noti, alcuni dei quali effettivamente suggestivi, ma sui quali come detto i tempi sembrano ancora troppo incerti. I lavori: dopo l'intervento introduttivo del soprintendente archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno Valerio Tesi, è seguito quello della storica Olimpia Vaccari (Commissione per i Beni e le Attività Culturali ACRI-Associazione di Fondazioni e di Casse di Risparmio S.p.A), e ci sono stati saluti del dirigente promozione e formazione dell'AdSP Claudio Capuano: poi diversi esperti di settore e rappresentanti delle istituzioni hanno preso la parola per parlare delle evidenze storico architettoniche dei territori e delle prospettive di sviluppo per i porti dell'Alto Tirreno. Argomento complesso, e trattato da punti di vista diversi: dai quali sono anche emersi a tratti elementi di perplessità su alcune fattibilità concrete.\*Tra gli argomenti, alcuni sogni nel cassetto, che sembrerebbero invece quasi vicini al concretarsi: il nuovo assetto progettuale della Torre del Marzocco, circondata dall'acqua nell'allargamento del canale di accesso alla Darsena Toscana; l'esperienza, ad oggi parziale seppure ben riuscita, di recupero del Silos granario del porto di Livorno; il più volte proposto recupero del Forte di Bocca, progetto collegato al marina del Porto Mediceo che, come l'Araba Fenice, che ci sia ciascun lo dice/ quando sia nessun lo sàA concludere i lavori il programma ha designato il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani. Il che ha fatto malignare qualcuno sull'avvicinarsi delle tornate elettorali. Sul tema tuttavia l'apporto della Regione Toscana è abbastanza sfumato. Da sottolineare invece la tirata d'orecchie della soprintendenza senza ai monumenti che sia pure in modo soft ha voluto ricordare che nel passato ha citato grossomodo vent'anni fa o poco meno nelle istituzioni locali non c'è stato lo stesso concreto interesse e impegno per il patrimonio culturale labronico legato al porto. Il che ha consentito al sindaco di oggi di farsi forte delle iniziative portate a compimento in chiave reale, come il recupero a Dogana d'Acqua, gli ex capannoni dell'Atl, la rivalorizzazione del Cisternino e la costante attenzione alla città per i cittadini. La lunga e dotta relazione della



## La Gazzetta Marittima

Livorno

---

dottorssa Vaccari sulla storia del porto meriterebbe da sola un documento riassuntivo, in quanto ha ricordato anche ai meno giovani le tante realtà del porto e della città che pur ferite qualche volta a morte dall'ultima grande guerra, sono state risanate in toto o in parte: o aspettano di esserlo questa volta in chiave di concretezza.(A.F.)

## Marina Mediceo, forse ci siamo

Paolo Vitelli LIVORNO - L'annuncio l'ha dato lo stesso presidente dell'AdSP **Luciano Guerrieri**, nel presentare il convegno in Fortezza Vecchia sul patrimonio culturale del porto: finalmente sono stati raggiunti i necessari accordi per mettere mano ai lavori di costruzione del "Marina" del Porto Mediceo. L'ultimo nulla osta avrà luogo martedì 5 dicembre nel Comitato di gestione della stessa AdSP che l'ha all'ordine del giorno. Tempi e modalità saranno anch'essi specificati dal comitato. Sembra tuttavia scontato che buona parte delle imbarcazioni minori oggi sistemate nei vari circoli del Mediceo andranno in Darsena Vecchia, su pontili. Galleggianti o in banchina, mentre le imbarcazioni a vela e le navi da diporto avranno posto sui pontili del "Marina" a tariffe facilitate. L'accesso alla Darsena Vecchia, oggi reso problematico per le barche più alte dal ponte girevole, sarà facile imitato dall'apertura di una nuova strada che partendo dalla piazza della Porta a Mare e utilizzando la via Fagni esistente, sarà prolungata fino a sboccare davanti all'attuale banchina della Benetti, con l'annessa sistemazione di tutta l'area che fronteggia la banchina 75. Sui tempi veloci dei lavori si è impegnato personalmente anche il "boss" della Benetti, Paolo Vitelli, che ha delegato a sé l'opera.



## Un'auto imbottita di soldi

**LIVORNO** - Proseguono incessantemente le attività di polizia economico-finanziaria da parte di tutte le Fiamme Gialle della provincia labronica, coordinate dal comando provinciale **Livorno**, al fine di prevenire e contrastare violazioni alla normativa antiriciclaggio, nonché la possibile introduzione nel circuito economico legale di denaro proveniente da attività irregolari, siano esse evasione fiscale, frodi o reati del crimine organizzato. Ciò, anche e soprattutto per tutelare l'importante e consistente distretto turistico-alberghiero. Nell'ambito di questi servizi, i militari del Gruppo **Livorno**, a conferma della costante trasversale attenzione "a 360 gradi" dell'ambito portuale e dintorni, hanno fermato lo scorso fine settimana, poco fuori lo scalo passeggeri, un soggetto trovato in possesso di ben 250mila euro in contanti. Durante il controllo di mezzi e persone lungo la viabilità esterna del porto livornese, la pattuglia ha fermato una Audi, condotta da un uomo di origine cinese ma regolarmente in Italia, residente in Sardegna. Nel frangente è quindi emerso come il soggetto fosse appena sbarcato da una nave passeggeri proveniente da Olbia. I soldi, in contanti, in vario taglio e mazzette confezionate sottovuoto e con del peperoncino (per sviare i cani dell'antidroga) erano occultati in più parti, ovvero nel vano ruota di scorta, in un pannello di una portiera e tra le bevande all'interno di un frigo portatile presente in auto. Ulteriori accertamenti hanno permesso di verificare come il controllato avesse un profilo reddituale e patrimoniale assolutamente incompatibile con la somma trasportata. Pertanto, alla luce della modalità di occultamento, del quantitativo e dell'incongruo profilo economico, il denaro è stato sequestrato e il soggetto denunciato all'Autorità Giudiziaria per riciclaggio.



## Cold ironing o trappolone?

**LIVORNO** Se ne parla poco, anzi pochissimo: eppure è un problema dei problemi, che rischia di fare il bis di un altro clamoroso fallimento: quello del primo impianto di cold ironing a **Livorno** sulla banchina Sgarallino. I fatti: nell'AdSP livornese, come peraltro in tutte le altre, è in corso la gara per i nuovi impianti di cold ironing, da realizzare per l'AdSP labronica sia sulle banchine traghetti e crociere, sia su quelle di Piombino e Portoferraio. Sappiamo che la gara chiuderà entro la fine del mese prossimo, forse anche prima. Sappiamo che ci sono cinque concorrenti, tutte aziende specializzate a livello internazionale. Ci sono anche i finanziamenti e le banchine da collegare sono individuate. Basta aspettare al massimo fino a gennaio: poi si saprà chi avrà vinto. Facile e semplice, no? \*Facile e semplice per niente. Le imprese concorrenti ritengono che non solo il tema sia difficile e complicato, ma si chiedono seppure a bassa voce, visto che il piatto è ricco e nessuno vuol rinunciare a piluccarvi sopra quali saranno gli àmbiti regolatori di questa storica innovazione nei porti italiani. Cioè chi fornirà l'energia, quanto costerà questa energia e in che proporzione questa energia sarà davvero green, ovvero derivata dalle rinnovabili. E qui, ad oggi, sembra proprio che caschi l'asino, come dice il vecchio proverbio. \*Ne abbiamo parlato a lungo, sia pure mettendoci da parte nostra tutta la consapevolezza di non essere esperti, con alcuni che esperti lo sono davvero. In sostanza: fare gli impianti non è difficile, le tecnologie ci sono e anche ben sicure. Attingere l'energia dalla rete normale così come avverrebbe oggi sarebbe un controsenso, sia tecnico che economico: alle navi che fossero utenti costerebbe molto di più di quelli prodotta a bordo. Rifornire gli impianti portuali di cold ironing con energie alternative specialmente eolico, per quello che sappiamo oggi non sarebbe difficile: ci sono già progetti avanzati anche per nuovi parchi eolici marini, con quello parlando per l'area di **Livorno** al largo delle secche di Vada. Il vero problema è che non esisterebbe ad oggi, da parte dell'armamento, una tipologia di navi già attrezzata per il cold ironing, proprio perché gli armatori sanno fare i conti. Ma il problema dei problemi è che non c'è un organismo nazionale capace di dare regole certe, tariffe convenienti e garanzie di controllo sulla qualità dell'energia. Oggi le competenze ammesso che ci siano sono distribuite tra almeno tre ministeri, in mano a funzionari magari anche bravi ma che sul lato tecnico ne sanno poco o niente, tutti gelosi del proprio piccolo o grande potere. E poi ci sono le Regioni, anch'esse con poteri in merito. E poi ci sono le città, che bene o male hanno riflessi sull'assorbimento dell'energia dalle reti. E poi. \*Tra un mese, forse meno o forse poco più, molti di questi dubbi saranno chiariti. Almeno si spera. Altrimenti avremo ancora una volta messo il carro davanti ai buoi, in una campagna tutta velleitaria di green washing giustificata solo dal fatto che l'UE lo



## La Gazzetta Marittima

Livorno

---

chiede e i soldi ci sono. Non sarebbe il primo caso di clamoroso spreco di risorse. Confidiamo nei tecnici, nelle aziende che concorrono, nella tecnologia che bene o male diventa sempre più chiara su potenzialità e sviluppi. Confidiamo anche che, nel peggiore dei casi, ci sia chi riesce a risolvere i problemi politici e burocratici, se necessario anche a metaforici calci in culo. E AdelanteAntonio Fulvi

Fronte del porto

## LA SFIDA DI BOLDRINI: SERVONO PIÙ CAMALLE

FRANCESCO STORAGE

Meravigliosa Boldrini. Inesauribile fantasista. Leader delle battaglie concrete. Straordinaria conoscitrice dei problemi reali del Belpaese. Lo ha dimostrato ancora una volta, ieri, a Livorno, dove un tempo albeggiava la bandiera rossa, ora alternata ogni tanto con quelle altrui. Laura nostra, gagliarda e tosta, se ne è andata in città a presenziare ad un convegno fondamentale - stando ai numeri - per qualche decina di donne in Italia. Reggetevi forte, che il tema della manifestazione era di quelli tosti, battistrada per il domani: "Tra passato presente e futuro, per un'equità di genere nei porti". A organizzarlo il mitico Pd di Livorno, of course. E cominci a rimuginare, mentre attendi il videomessaggio di Elly Schlein. Ce ne sono stati di camalli, nei porti italiani.

Nerboruti, muscolosi, fieri. Ma di camalle non ne abbiamo ancora mai incontrate. Neanche svaligiando il vocabolario: scaricatori sì, scaricatrici no.

Ti assale il dubbio: è il nave o la nave?

E rieccola, Laura Boldrini, pronta col suo dizionario declinato al femminile, come se fosse la cosa più importante del mondo. O d'Italia. O almeno di Livorno. Eccola, in forma smagliante: «Non esistono lavori per donne e lavori per uomini. I pregiudizi vanno abbattuti perché sono gabbie per tutti e tutte.

Per questo è stato importante partecipare all'evento organizzato a Livorno per parlare di equità di genere nei porti».

Glielo giuriamo, Presidenta, non ci avevamo mai pensato. «Un settore», quello dei porti, «che, a causa dei pregiudizi e degli stereotipi, è tradizionalmente considerato un'enclave esclusivamente maschile», ha esclamato l'ex numero uno di Montecitorio. «Ed è anche grazie al lavoro dell'assessora al Porto Barbara Bonciani, che questa realtà sta diventando sempre più aperta e acquisendo peso e visibilità». Poi la Boldrini ha dato i numeri (e non ironizzate): ha raccontato che «a Livorno c'è una donna comandante di navi da crociera, in tutto il mondo ce ne sono soltanto 12, e nel porto di Livorno le donne che si occupano di imbarco e sbarco merci sono il 10%, contro una media nazionale dell'8. Mi sembra quindi di poter dire che Livorno stia facendo da apripista in questo ambito».

Bisognerà ampliare anche le conoscenze linguistiche, però, e magari farsi spiegare da una comandante tedesca come si speronano le motovedette della Finanza senza farsi condannare. La camalla Racketete, ovviamente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Anche Laura Boldrini all'evento sulla portualità promosso da Cpl, Comune e Ancip

LIVORNO Tra passato, presente e futuro: per un'equità di genere nei porti. L'iniziativa di oggi a Livorno è stata lanciata dalla Compagnia Portuale di Livorno, in collaborazione con il Comune, patrocinata dall'Associazione Nazionale delle Compagnie Imprese Portuali (Ancip). Livorno a livello italiano è sopra la media per numero di donne impiegate in porto ma, siamo ancora lontani dal 50% commenta il sindaco Luca Salvetti che in apertura, ampliando il discorso sulla parità di genere, chiede un minuto di silenzio per la violenza sulle donne in particolare nel ricordo di Giulia Cecchettin. L'amministrazione ha affidato proprio a una donna, l'assessora Barbara Bonciani il settore dei porti, con un percorso che guarda con attenzione al ruolo femminile. In particolare l'iniziativa Il porto delle donne lanciata quest'anno ha riscosso grande interesse a livello nazionale, con una mostra fotografica che come ha ricordato Laura Boldrini, presidente del Comitato Permanente sui diritti umani nel mondo, sarà portata alla Camera dei deputati per sensibilizzare attraverso fotografie delle donne nel porto, sul problema che ancora in Italia e Europa è lungi da essere risolto. Con l'incontro di oggi abbiamo voluto fare il punto dopo una serie di eventi che ci sono stati prima dell'estate, coinvolgendo le nostre lavoratrici ha detto il presidente della Cpl Enzo Raugei. La Compagnia Portuale di Livorno nel 1982 assunse le prime tre donne: Oggi con noi ce ne sono 55, circa il 17% dell'intero organico di cui 30 operative. Una donna che entra nel mondo portuale, come ha ricordato nel suo intervento anche il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Luciano Guerrieri, necessita anche di una nuova organizzazione pratica: spogliatoi dedicati per fare un esempio. Per rispondere a queste esigenze minime, così come quella dei servizi igienici -ha detto Guerrieri- nel bilancio del 2024 abbiamo stanziato nuovi fondi. E se il lavoro portuale mantiene in sé una parte di attività manuale che richiede un notevole sforzo fisico, la tecnologia viene incontro ad esempio, come è stato sperimentato a Livorno, con l'applicazione dell'esoscheletro per le operazioni manuali e ripetitive che migliora le condizioni operative dei lavoratori. Il presidente Raugei, alla domanda provocatoria se per gli uomini sia difficile accettare una collega donna, risponde che su Livorno questo problema è superato anche grazie al fatto che il lavoro spesso viene tramandato di padre in figlio o figlia che sia, e anche questo ha contribuito a far entrare le donne nel porto. Quello portuale -ha aggiunto ai nostri microfoni la Boldrini è uno dei settori che ancora nella mentalità corrente è a dominio maschile. Un pregiudizio che non ha più ragione di esistere, ma che si scontra ancora con resistenze culturali che dobbiamo dimostrare non hanno ragione di persistere. Il lato positivo è che passi in avanti se ne sono fatti, ma ancora in Italia se ne devono fare perché purtroppo siamo uno dei paesi con il più basso tasso di occupazione femminile in Europa: Ci sono delle regioni come la Sicilia dove neanche



## Messaggero Marittimo

Livorno

---

il 30% delle donne lavora, il più basso tasso d'Europa, quindi c'è tanto da fare. Se, conclude, non si dà alla donna la centralità nel mondo del lavoro si contribuisce a svilarla e se la si svilisce e la si considera non all'altezza, qualcuno si sente autorizzato a usare maniere forti perchè non la rispetta. Le donne nel comparto portuale -ricorda l'assessora Bonciani- sono l'8% della forza lavoro complessiva. Un lavoro che si può fare è quello con i giovani intervenendo in ottica culturale perchè il lavoro nei porti diventi veramente un'opportunità di lavoro anche per le donne. Parlare del problema serve e lo dimostra il fatto, ci dice la Bonciani, che dopo l'avvio dell'iniziativa di quest'anno, le sono arrivate telefonate femminili che chiedevano come poter diventare lavoratrici portuali, questo grazie a una percezione diversa mostrata. Durante i lavori si è collegata da remoto anche Elly Schlein, segretaria del Partito Democratico: Su questo tema -ha detto- c'è una sensibilità non scontata. Le nuove tecnologie hanno esteso la possibilità di lavoro anche per le donne in un settore strategico per il Paese come quello marittimo. Gli stereotipi e i pregiudizi in tal senso si possono smantellare con strumenti culturali, con la formazione, con un manifesto di intenti come quello del Comune di Livorno Il porto delle donne. Oggi serve ancora riflettere su quello che tiene lontane le donne dal mondo dei porti, così come da altri, un dovere istituzionale, ha aggiunto, in un Paese come il nostro dove il gap a livello europeo è del 14% a livello salariale in sfavore delle donne, valore che raddoppia se si guardano le pensioni. Eventi come quello di oggi accendono un faro su cosa possiamo fare, ognuno nel suo ruolo per dare all'Italia quell'opportunità mancata che deriverebbe da una parità di genere perchè si libererebbero risorse di Pil per il Paese e per questo il settore portuale ha davanti a sé una sfida immensa.

## AdSp mTs: un grande patrimonio architettonico da tutelare

LIVORNO È un punto di vista diverso quello messo in luce dall'evento organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale con il patrocinio dell'Università di Pisa per parlare della ricchezza architettonica posseduta dai porti di Livorno, Piombino e dell'Elba. Un patrimonio da tutelare e valorizzare al meglio per garantirne la trasmissione alle future generazioni, come è stato ripetuto in Fortezza vecchia a Livorno, occasione per un confronto sulle esperienze di valorizzazione dei beni monumentali e architettonici ricadenti nel territorio di competenza dell'AdSp. A discuterne non solo esperti di tutto rilievo come il soprintendente Belle Arti e Paesaggio delle Province di Pisa e Livorno, Valerio Tesi e la storica Olimpia Vaccari (della Commissione per i Beni e le Attività Culturali ACRI Associazione di Fondazioni e di Casse di Risparmio S.p.A) ma anche rappresentanti delle istituzioni, a cominciare dal sindaco di Livorno, Luca Salvetti, dal presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri e dai dirigenti Sandra Muccetti e Claudio Capuano, che nell'Ente hanno competenze rispettivamente nell'ambito della pianificazione e della promozione. Presenti all'evento anche il delegato del Rettore dell'Università di Pisa, Marco Macchia, e il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani. Tra i vari progetti in corso sul patrimonio, riveste una particolare importanza quello di acquaticità della Torre del Marzocco, che ha già acquisito il parere favorevole della Soprintendenza e il cui progetto definitivo che è stato inserito all'interno del maxi appalto da venti milioni di euro sui lavori di allargamento del Canale di accesso in porto, bandito all'inizio di questa estate. Alta 54 metri e sorta cinque secoli fa in mezzo al mare, la Torre si staglia oggi sulla terraferma all'interno del porto industriale, soffocata fra gru e container. La gara, che è in fase di aggiudicazione, prevede la realizzazione di un canale idrico attorno al bene rinascimentale, che sarà così circondato dall'acqua. Prima di procedere allo scavo definitivo dello specchio acqueo, gli enti competenti andranno ad eseguire i lavori di restauro conservativo sia del monumento che delle sue fortificazioni. Il traguardo da raggiungere è quello di rendere questo bene monumentale raggiungibile e visitabile dal pubblico. Altro intervento in avanzato stato di progettazione è quello di ripristino dell'acquaticità della Fortezza Vecchia, bene gestito sino ad oggi dall'Autorità di Sistema portuale e che a breve verrà trasferito al Comune di Livorno, nell'ambito del percorso di federalismo culturale avviato nel 2020. L'AdSp, attraverso la società Porto Immobiliare guidata da Lorenzo Riposati, vuole provare ad appaltare i lavori entro il prossimo anno. L'obiettivo è quello di riportare tutto il bene con le mura dentro l'acqua con un canale che la circonda completamente e tre nuove passerelle di collegamento. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una nuova piazza pubblica affacciata sui bastioni e sulla città, a due passi dal porto passeggeri. A Giugno lo studio architettonico Andrea



## Messaggero Marittimo

Livorno

---

Cecconi ha presentato il progetto definitivo alla Porto Immobiliare, con la stima dei costi (che ammontano a 4,4 milioni di euro). Nei prossimi mesi verrà presentato il progetto esecutivo, dopo di che si potrà andare a gara. Da non sottovalutare inoltre l'importanza strategica dell'intervento di riqualificazione del Forte di Bocca, un manufatto di rara bellezza incastonato nel Porto Mediceo, costruito fra 1609 ed il 1621 a difesa del porto sul Molo Cosimo e disposto su due livelli (le gallerie che ospitavano i fucilieri, e uno superiore, la piattaforma, per i cannoni). L'Autorità di Sistema sta da tempo lavorando per riportare agli originari splendori questo capolavoro di ingegneria militare. Si sono conclusi nel 2020 i lavori per la messa in sicurezza di una parte dei sotterranei del complesso fortificato, che è stato così pulito e liberato dalle macerie. A breve si procederà a mettere a gara la seconda parte dei lavori, che auspicabilmente partiranno nella primavera del 2024. Una volta terminati, si potrà procedere con il restauro della parte superiore dell'infrastruttura. Che, peraltro, ospita due edifici, oggi sedi rispettivamente dello Yachting Club Livorno (dal 1968) e dei Piloti. Altri interventi di non minore rilievo interessano il Fortino della Sassaia (di cui sarà recuperata l'acquaticità) e il paramento murario degli Olandesi, per il quale sarà a breve indetta la gara per il restauro (l'obiettivo è quello di aggiudicarne i lavori nella primavera del 2024). Su Piombino, l'AdSp tira invece dritto sui lavori di valorizzazione del waterfront, che includono la riqualificazione energetica della Stazione Marittima, la realizzazione di una nuova Torre Piloti e la mitigazione del waterfront lungo il contrafforte in calcestruzzo della diga foranea del molo Nord e del molo Batteria. Mentre a Portoferraio ha acquisito valore strategico l'intervento di ristrutturazione dell'edificio ex Cromofilm per il quale l'AdSp ha già predisposto una prima progettazione architettonica. I lavori prevedono il recupero e l'adattamento dell'ex Cromofilm e del fabbricato ex Portuali al fine di dare uniformità prospettica a tutto il fronte mare; verranno creati così locali al piano terra adibiti a Stazione Marittima e ai piani superiori locali destinati agli operatori portuali e forze dell'ordine presenti in porto. Il progetto necessita ancora di alcune integrazioni ingegneristiche prima di poter essere messo a gara. Gli interventi di valorizzazione del patrimonio culturale del territorio rientrano pienamente nella mission dell'AdSp ha detto il presidente. Tali monumenti rappresentano l'eredità del passato e costituiscono un forte richiamo alla nostra identità comunitaria. Occuparsi della loro tutela e valorizzazione significa in poche parole assicurare ai nostri porti uno sviluppo sostenibile. Per il sindaco Salvetti lo scoglio della Regina, il faro, il Forte di Bocca, la Fortezza Vecchia, il Silos Granario, la Torre del Marzocco e la Dogana d'Acqua rappresentano un panorama di ricchezza unica che la città non può non sfruttare. Secondo il primo cittadino le amministrazioni pubbliche hanno la grande opportunità di far rientrare questo patrimonio in una proposta strutturata e organica da presentare alla cittadinanza. Alla base di tutto c'è la consapevolezza di una città che nel porto ha trovato motivo di vita e sviluppo sociale. In Toscana, il tema dei beni culturali è stato spesso centrale in città come Firenze, Lucca, Siena e a Livorno si è profondamente intrecciato con il dinamismo della realtà portuale ha dichiarato Giani, per il quale la città dei Quattro Mori può diventare

## Messaggero Marittimo

Livorno

---

il baricentro culturale della Toscana. La Fortezza Vecchia è più di un simbolo ma può permettere alla città la possibilità di sviluppare una propria vocazione fieristico-culturale. La Regione c'è e non farà mancare il proprio sostegno anche economico.

## Il Tirreno

Piombino, Isola d' Elba

Le due formazioni guardano a un accordo ampio per le comunali 2024

### Nasce un'alleanza anti Ferrari di Ascolta Piombino e Azione

Piombino Cominciano a rombare i motori per la campagna elettorale 2024. Ascolta Piombino, di Riccardo Gelichi, tra i primi "transfughi" della maggioranza Ferrari, e Azione si presenteranno unite alle prossime comunali. E non presenteranno un proprio candidato sindaco, ma si appareranno con l'opposizione a Ferrari, probabilmente con il Pd. Ma il confronto con i partiti è appena iniziato e il percorso è lungo. Un'alleanza che comporrà, spiegano Gelichi e il portavoce piombinese del partito di Calenda, Cristiano Sabini, un'unica lista di candidati consiglieri. Le due forze «correranno insieme in opposizione alla già annunciata candidatura dell'attuale sindaco Francesco Ferrari e la maggioranza che con lui si verrà a formare.

Il motivo risiede nella necessità di dare a Piombino un'alternativa valida di governo, che abbia un respiro liberale e progressista. Pensiamo - spiegano - che questo scopo politico possa raggiungersi soltanto attraverso la formazione di un campo largo con più realtà politiche affini alle nostre idee e motivate a gettare le basi di un vero cambiamento per Piombino, quello che era stato auspicato da Ferrari ma ahinoi lontanissimo dall'orizzonte della concretezza. Azione e Ascolta Piombino - aggiungono - 'sono due realtà che hanno come obiettivo primario quello del fare, analisi e progettualità, con lo scopo di ottenere i migliori risultati per l'interesse generale, senza condizionamenti ideologici o peggio, senza farsi influenzare dalla demagogia spicciola di un populismo sempre più imperante in città, soprattutto in quest'ultimo periodo. Piombino ha ancora grandi potenzialità inespresse, tutte vocate al mare: nautica, cantieristica, portualità, filiera del pescato, turismo. Manca ancora un Polo della Nautica, dove si possa collocare tutta la filiera della cantieristica. Abbiamo bisogno - concludono - di dare risposte alla logistica delle aziende di itticoltura, e contestualmente bisogna trovare aree adatte per sviluppare l'industria conserviera legata al mondo del pescato. L'Autorità di sistema del Porto di Piombino necessita di rappresentanti del Comune che sappiano imprimere la giusta spinta al potenziamento della logistica e dell'impresa legata alla portualità locale. Abbiamo estrema necessità di dare una risposta alle bonifiche partendo dalle aree già libere dall'impegno siderurgico, ridandogli nuova vita. Tutto questo è compatibile con una siderurgia moderna e rafforzata che è ancora il Pil portante di questa comunità».

The collage contains three distinct images. The top-left image is a snippet from a newspaper article with the headline 'Le due formazioni guardano a un accordo ampio per le comunali 2024' and a sub-headline 'Nasce un'alleanza anti Ferrari di Ascolta Piombino e Azione'. It features a photo of a man speaking into a microphone. The bottom-left image shows a demolition site with a large structure being dismantled, with the headline 'Gasometro smantellato Ripartono le demolizioni degli ex convertitori'. The right image is an advertisement for 'MISTICA DIGITAL' featuring a family sitting on a sofa, with text describing services and contact information.

Piombino

Acciaierie Jsw Pd porta il caso in Parlamento

«Nonostante le continue e vaghe dichiarazioni del Ministro Urso sullo sblocco della vertenza delle acciaierie di Piombino, sugli investimenti dell'attuale proprietà e sul nuovo imminente piano industriale, sulla possibilità di nuovi investitori, ad oggi l'unica certezza è purtroppo che tra poco più di un mese scadrà la cassa integrazione per 1400 dipendenti. Ribadiamo che il tempo delle promesse è finito e chiediamo al governo di intervenire immediatamente per rinnovare gli ammortizzatori sociali e convocare un incontro ufficiale con i sindacati per fare chiarezza sulle soluzioni di rilancio del comparto siderurgico piombinese e sulle reali tempistiche necessarie». Lo dichiarano le deputate e i deputati Pd della Toscana Marco Simiani (foto), Emiliano Fossi, Simona Bonafè, Laura Boldrini, Federico Gianassi, Arturo Scotto, Christian Di Sanzo e Marco Furfaro, presentando una nuova interrogazione parlamentare sulla vicenda. Un atto simile verrà depositato al Senato dai parlamentari del Partito Democratico Dario Parrini, Ylenia Zambito e Silvio Franceschelli.

«Lo stabilimento siderurgico si trova in uno stato di prolungata inattività, si legge di nuove opportunità su cui esprimiamo cautela viste le molte delusioni avute a Piombino negli ultimi quindici anni e delle quali le forze sindacali hanno avuto notizie fin ora solo dai giornali. Un comportamento inaccettabile. È quindi improcrastinabile che il Ministro convochi con urgenza le parti sociali, insieme al Sindaco e agli altri enti coinvolti Regione Toscana, Provincia e AdSP, e spieghi se il piano industriale presentato da Jsw sia accettabile o meno, quale sia conseguentemente il cronoprogramma delle opere che l'azienda indiana si è impegnata a edificare a Piombino ormai 6 anni fa e se e in quali termini industriali, ambientali e occupazionali esiste la possibilità dell'arrivo a Piombino del colosso ucraino dell'acciaio Metinvest», conclude la nota.



## Insediato il tavolo della nautica voluto dalla Regione Marche

ANCONA (ITALPRESS) - Avviare un dialogo costruttivo per sostenere le imprese del settore nautico marchigiano: un comparto che, secondo un recente studio dell'Università Politecnica delle Marche, presentato a Cannes lo scorso mese di settembre, fattura oltre un miliardo di euro, con più di 200 siti produttivi (soprattutto nelle province di Pesaro Urbino e Ancona) e un numero di addetti pari a 3.309 unità, l'11,3% del totale nazionale. Un comparto del lusso regionale, trainato dall'export che copre il 90% delle vendite, da sostenere e valorizzare. Con queste finalità la Regione Marche ha insediato un tavolo di confronto per avviare, evidenzia l'assessore alle Attività produttive Andrea Maria Antonini, "un dialogo costruttivo sulle prospettive di crescita. La Giunta regionale crede nelle potenzialità del comparto della nautica e ritiene che solo nella sinergia tra pubblico e privato questo settore strategico potrà ulteriormente crescere, valorizzarsi e trainare la nostra regione verso la ripresa e il rilancio, aprendo nuove possibilità di internazionalizzazione per l'economia marchigiana". L'incontro si è svolto a Palazzo Leopardi della Regione e ha registrato la partecipazione delle principali aziende marchigiane del settore.

Presente anche il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo. Il tavolo ha subito condiviso alcune strategie di sviluppo utili per il settore. "Il distretto nautico genera ricadute enormi a livello economico, ma ha anche problemi di crescita - ha sottolineato Garofalo - Oggi c'è maggiore consapevolezza di quanto valga il comparto, ben oltre il proprio valore industriale. Ma è una crescita limitata dalla capacità di garantire un'adeguata ospitalità nautica. Poiché le Marche hanno una serie di porti gestiti da enti diversi e da privati, è utile ragionare, sempre più, in termini di rete, evitando inutili gerarchie, perché più la rete è forte, più si è forti individualmente". Sollecitazione ripresa da Maurizio Minossi, presidente dell'Associazione Marche Yachting and Cruising, che ha sottolineato la necessità di "fare sistema per puntare a obiettivi concreti". Tre le direttrici tracciate dall'associazione. A partire dal "sostegno alla transizione ecologica sia a livello di prodotto che di cantiere". Oltre a segnalare "esigenze, in tutti i cantieri, di rimodernare le proprie strutture energetiche, c'è la necessità di sostenere la ricerca di sviluppo del prodotto sull'idrogeno, a cui i cantieri navali stanno già lavorando". Il secondo tema è quello di "incrementare iniziative di sistema per migliorare l'ospitalità degli yacht che approdano nelle Marche", condividendo quanto segnalato dal presidente Garofalo. La terza richiesta dell'associazione riguarda l'attività di incoming: "Le nostre aziende sono brave a fare internazionalizzazione, e per questo occorre investire su un'attività ad alto valore aggiunto rappresentata dall'accoglienza - ha concluso Minossi - Occorre promuovere iniziative con cui far venire i nostri clienti, creando un



ANCONA (ITALPRESS) - Avviare un dialogo costruttivo per sostenere le imprese del settore nautico marchigiano: un comparto che, secondo un recente studio dell'Università Politecnica delle Marche, presentato a Cannes lo scorso mese di settembre, fattura oltre un miliardo di euro, con più di 200 siti produttivi (soprattutto nelle province di Pesaro Urbino e Ancona) e un numero di addetti pari a 3.309 unità, l'11,3% del totale nazionale. Un comparto del lusso regionale, trainato dall'export che copre il 90% delle vendite, da sostenere e valorizzare. Con queste finalità la Regione Marche ha insediato un tavolo di confronto per avviare, evidenzia l'assessore alle Attività produttive Andrea Maria Antonini, "un dialogo costruttivo sulle prospettive di crescita. La Giunta regionale crede nelle potenzialità del comparto della nautica e ritiene che solo nella sinergia tra pubblico e privato questo settore strategico potrà ulteriormente crescere, valorizzarsi e trainare la nostra regione verso la ripresa e il rilancio, aprendo nuove possibilità di internazionalizzazione per l'economia marchigiana". L'incontro si è svolto a Palazzo Leopardi della Regione e ha registrato la partecipazione delle principali aziende marchigiane del settore. Presente anche il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo. Il tavolo ha subito condiviso alcune strategie di sviluppo utili per il settore. "Il distretto nautico genera ricadute enormi a livello economico, ma ha anche problemi di crescita - ha sottolineato Garofalo - Oggi c'è maggiore consapevolezza di quanto valga il comparto, ben oltre il proprio valore industriale. Ma è una crescita limitata dalla capacità di garantire un'adeguata ospitalità nautica. Poiché le Marche hanno una serie di porti gestiti da enti diversi e da privati, è utile ragionare, sempre più, in

mix di **sistema**, basato su territorio, cultura, bellezze locali che aiuti a caratterizzarci e a garantirci un valore aggiunto rispetto ad altri distretti produttivi". L'assessore Antonini ha condiviso le indicazioni del Tavolo, assicurando che "la Regione Marche vuole accompagnare il distretto della nautica verso un modello di crescita sempre più sostenibile, innovativo, rispettoso dell'occupazione locale e del valore aggiunto rappresentato dal territorio". L'assessore ha ricordato poi come l'impegno della Regione sia orientato anche sul fronte della logistica e delle infrastrutture: "E' stato aperto un dialogo con l'**Autorità Portuale** e con il Comune di Ancona per condividere strategie utili allo sviluppo ulteriore di questo comparto. Analogo impegno verrà profuso con le altre realtà portuali regionali". - foto: ufficio stampa Regione Marche - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo [info@italpress.com](mailto:info@italpress.com).

## Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### LAZIO, LA SETTIMANA IN CONSIGLIO REGIONALE (27 NOVEMBRE - PRIMO DICEMBRE 2023)

(AGENPARL) - ven 24 novembre 2023 LAZIO, LA SETTIMANA IN CONSIGLIO REGIONALE (27 NOVEMBRE - PRIMO DICEMBRE 2023) Il presidente Antonello Aurigemma, in seguito alla Conferenza dei presidenti dei gruppi consiliari, ha aggiornato la seduta ordinaria n. 33 del Consiglio regionale a mercoledì 29 novembre 2023, alle ore 10, per la trattazione dei seguenti argomenti: question time (interrogazioni a risposta immediata n. 57, 67, 68, 71, 66, 73); proposta di legge regionale n. 33 del 30 maggio 2023, presentata dai consiglieri Bertucci, Nicolai, Mari, Crea, Mitrano, Rotondi, Cera, Cartaginese, Sabatini, Corrotti, Palazzi, Iannarelli, Savo E Tripodi, sottoscritta dal consigliere Maura, concernente: "Disposizioni per la promozione degli Istituti tecnologici superiori (Its Academy). mozione n. 3 del 27 aprile 2023, concernente Contraccezione ormonale gratuita per le donne di tutte le fasce di età; mozione n. 67 del 4 ottobre 2023, concernente Attuazione delle norme previste nei piani nazionale e regionale per il governo delle liste d'attesa 2019-2021 (Pngla, Pngra); mozione n. 94 del 16 novembre 2023, concernente Sollecitare l'intervento del Parlamento relativamente alla modifica dell'art. 32

co. 27 della legge 24 novembre 2003 n. 326; mozione n. 95 del 17 novembre 2023, concernente Azioni necessarie per migliorare la qualità della vita delle persone affette dalla patologia dell'incontinenza urinaria; mozione n. 61 del 21 settembre 2023, concernente Graduatoria concorso unico per funzionari Ripam; mozione n. 96 del 17 novembre 2023, concernente Disegno di legge recante disposizioni in materia di divieto di produzione e immissione sul mercato di alimenti e mangimi sintetici; mozione n. 81 del 2 novembre 2023, concernente Zona logistica semplificata.

COMMISSIONI CONSILIARI PERMANENTI E SPECIALI Lunedì 27 novembre Ore 12 - sala Di Carlo XII Commissione - Tutela del territorio, erosione costiera, emergenze e grandi rischi, protezione civile, ricostruzione All'ordine del giorno l'esame dell'articolato della proposta di legge regionale n. 63 del 10 agosto 2023 concernente: Modifiche alla legge regionale 11 dicembre 1998, n. 53 "Organizzazione regionale della difesa del suolo in applicazione della legge 18 maggio 1989, n. 183" e alla legge regionale 20 maggio 2002, n. 12 "Promozione della Costituzione dell'Azienda stradale Lazio-Astral Spa" E successive modifiche concernenti le competenze sugli interventi relativi ai versanti prospicienti la rete viaria regionale, di iniziativa del consigliere Daniele Maura. Martedì 28 novembre Ore 10.30 - sala Latini I Commissione - Affari costituzionali e statutari, affari istituzionali, partecipazione, risorse umane, enti locali, sicurezza, lotta alla criminalità, antimafia All'ordine del giorno l'esame dell'articolato della proposta di legge regionale n. 46 del 18 luglio 2023 concernente: "Istituzione della Festa regionale dei figli", di iniziativa del consigliere Tripodi. Ore 14 - sala Di Carlo V Commissione - Cultura, spettacolo, sport e turismo All'ordine



11/24/2023 15:32

(AGENPARL) - ven 24 novembre 2023 LAZIO, LA SETTIMANA IN CONSIGLIO REGIONALE (27 NOVEMBRE - PRIMO DICEMBRE 2023) il presidente Antonello Aurigemma, in seguito alla Conferenza dei presidenti dei gruppi consiliari, ha aggiornato la seduta ordinaria n. 33 del Consiglio regionale a mercoledì 29 novembre 2023, alle ore 10, per la trattazione dei seguenti argomenti: question time (interrogazioni a risposta immediata n. 57, 67, 68, 71, 66, 73); proposta di legge regionale n. 33 del 30 maggio 2023, presentata dai consiglieri Bertucci, Nicolai, Mari, Crea, Mitrano, Rotondi, Cera, Cartaginese, Sabatini, Corrotti, Palazzi, Iannarelli, Savo E Tripodi, sottoscritta dal consigliere Maura, concernente: "Disposizioni per la promozione degli Istituti tecnologici superiori (Its Academy). mozione n. 3 del 27 aprile 2023, concernente Contraccezione ormonale gratuita per le donne di tutte le fasce di età; mozione n. 67 del 4 ottobre 2023, concernente Attuazione delle norme previste nei piani nazionale e regionale per il governo delle liste d'attesa 2019-2021 (Pngla, Pngra); mozione n. 94 del 16 novembre 2023, concernente Sollecitare l'intervento del Parlamento relativamente alla modifica dell'art. 32 co. 27 della legge 24 novembre 2003 n. 326; mozione n. 95 del 17 novembre 2023, concernente Azioni necessarie per migliorare la qualità della vita delle persone affette dalla patologia dell'incontinenza urinaria; mozione n. 61 del 21 settembre 2023, concernente Graduatoria concorso unico per funzionari Ripam; mozione n. 96 del 17 novembre 2023, concernente Disegno di legge recante disposizioni in materia di divieto di produzione e immissione sul mercato di alimenti e mangimi sintetici; mozione n. 81 del 2 novembre 2023, concernente Zona logistica semplificata. COMMISSIONI

## Agenparl

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

del giorno: - proposta di legge regionale n. 55 del 26 luglio 2023 concernente: "Salvaguardia e valorizzazione dei dialetti del Lazio", esame dell'articolato; - proposta di legge n. 34 del 5 giugno 2023 concernente: "Disposizioni relative al turismo equestre, ai centri ippici, all'ippoterapia e all'attività assistita con gli equidi", esame dell'articolato.

Ore 15 - sala Latini VI Commissione - Lavori pubblici, infrastrutture, mobilità, trasporti All'ordine del giorno un'audizione sul tema: "Aggiornamento del proseguo dei progetti di viabilità e infrastrutturali attinenti alla manifestazione Ryder Cup 2023 da poco svolta". Sono stati invitati: Fabrizio Ghera, assessore regionale Mobilità, trasporti, tutela del territorio, ciclo dei rifiuti, demanio e patrimonio; Antonio Mallamo, amministratore unico Astral; Roberto Gualtieri (o suo delegato) sindaco Comune di Roma e Area metropolitana di Roma; Mauro Lombardo, sindaco Comune di Guidonia; Massimiliano Umberti, presidente IV municipio.

Ore 16 - sala Etruschi VII Commissione - Sanità, politiche sociali, integrazione sociosanitaria, welfare All'ordine del giorno: proposta di legge n. 37 del 2023 concernente "Istituzione del fattore famiglia", esame articolato; Giovedì 30 novembre Ore 11.30 - sala Etruschi XI Commissione - Sviluppo economico e attività produttive, start-up, commercio, artigianato, industria, tutela dei consumatori, ricerca e innovazione All'ordine del giorno un'audizione sul tema: data di inizio delle vendite di fine stagione. Sono invitati: Confcommercio Lazio e Confcommercio Latina; Confesercenti Lazio e Confesercenti Latina; Federlazio e Federlazio Latina; Unione Commercianti Marino; Assocommercianti Ciampino; Assartigiani; Cna Lazio e Cna Latina; Confartigianato e Confartigianato Latina; Rete Imprese Castani; Camera di Commercio di Roma e di Frosinone-Latina; Cgil Lazio e Cgil di Latina; Cisl Lazio e Cisl Latina; Uil Lazio e Uil Latina; Ugl Lazio e Ugl Latina.

Ore 12 - sala Latini VIII Commissione - Agricoltura, ambiente All'ordine del giorno un'audizione sul tema: "Problematiche inerenti alla non potabilità delle acque pubbliche del comune di Campagnano di Roma". Sono stati invitati: Alessio Nisi, sindaco del Comune di Campagnano di Roma; Sindaco - Roberto Gualtieri, sindaco Città metropolitana di Roma Capitale; Pierluigi Sanna, vicesindaco Città metropolitana di Roma Capitale; Rocco Ferraro Consigliere delegato Transizione ecologica, Ambiente, Aree Protette e Tutela degli animali Città metropolitana di Roma Capitale; Claudio Cosentino, presidente Acea Ato2; Albino Ruberti, vicepresidente Acea Ato2; Tommaso Aureli, direttore generale Arpa Lazio; Cristina Matanga, direttore generale Asl Roma 4; Stefano Besseghini, presidente Arera.

Ore 13.30 - sala Etruschi II Commissione - Affari europei e internazionali, cooperazione tra i popoli XI Commissione - Sviluppo economico e attività produttive, start-up, commercio, artigianato, industria, tutela dei consumatori, ricerca e innovazione All'ordine del giorno un'audizione congiunta sul tema: "Phase - out della centrale Enel di Torvaldaliga Nord - Tavolo di confronto". Sono stati invitati: Cgil Lazio, Cisl Lazio, Uil Lazio, Ugl Unione Regionale del Lazio, Usb Lazio, Federlazio, Legacoop Lazio, Cna Viterbo-Civitavecchia, Unindustria Civitavecchia, sindaco di Civitavecchia, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, responsabile affari istituzionali Enel Italia. Eventuali integrazioni e modifiche successive saranno

## **Agenparl**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

---

pubblicate nel corso della settimana sul sito <http://www.consiglio.regione.lazio.it> Leave A Reply.

# AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Fiumicino, "I Tavoli del mare" 2023, politici, imprenditori e rappresentanti del settore marittimo a convegno

Pesca, ristorazione e GAL (Gruppo di Azione Locale) i tavoli tematici promossi dall'organizzazione dell'evento, ognuno dei quali ha sfornato proposte innovative e soluzioni concrete per i problemi che affliggono il litorale laziale (AGR) Grande successo di partecipazione e di contenuti per un evento che ha saputo unire politica, economia e sostenibilità ambientale sotto il cielo di Fiumicino: "I Tavoli del Mare". Questa iniziativa, nata da un'idea de ifaraonline.it e organizzata dal Comune di Fiumicino con il contributo della Regione Lazio, ha visto la partecipazione attiva di esponenti politici, imprenditori e rappresentanti del settore marittimo. Il lavoro dei Tavoli del Mare ha prodotto, durante le discussioni, idee per futuri "tavoli" più ristretti su determinate problematiche, tra rappresentanti delle istituzioni e operatori economici. E, se vogliamo, è questo il vero successo dell'iniziativa. Media partner dell'evento è stata Radio Roma Television, canale 14 del digitale terrestre. In programma uno speciale sull'iniziativa, con anche diverse interviste a personaggi del territorio. Presente anche fornelliditalia.it, il prestigioso blog di cucina a livello nazionale. Tavoli del Mare, i protagonisti Tre i tavoli tematici:

pesca, ristorazione e GAL (Gruppo di Azione Locale), ognuno dei quali ha sfornato proposte innovative e soluzioni concrete per i problemi che affliggono il litorale laziale; al termine dei lavori sono state redatte apposite relazioni, che saranno pubblicate nei prossimi giorni e linkate in questo articolo. Il convegno è stato valorizzato dalla presenza attiva dell'assessore regionale alla Pesca, Giancarlo Righini e dalla vicepresidente della Regione Lazio (con delega - anche - alla cabina di regia del mare) Roberta Angelilli. Il sindaco di Fiumicino Mario Baccini, impegnato all'estero, è stato presente con un messaggio ai partecipanti. Presenti sul palco gli organizzatori del convegno: gli assessori del Comune di Fiumicino Stefano Costa (pesca) e Raffaello Biselli (attività produttive), nonché il presidente del Consiglio Roberto Severini, che ha portato il saluto della città alla platea. Accanto a loro, il comandante della Capitaneria di Porto Roma-Fiumicino Giuseppe Strano ed il delegato del vescovo di Civitavecchia per l'Apostolato sul Mare, don Edoardo Quares. Presente anche un presidio sanitario della Misericordia, protezione civile di Fiumicino, per garantire la copertura in caso di emergenze. Importante anche la presenza in sala di una nutrita delegazione di studenti dell'Istituto professionale e Alberghiero Baffi di Fiumicino; un'occasione di incontro e di approfondimento su temi decisamente interessanti per i loro studi. Tavoli del Mare, le notizie emerse Durante il convegno, sono emerse due notizie importanti. La prima è un accordo ventilato tra Cina ed Unione Europea per la conquista del Tirreno: Pechino ha infatti messo nel mirino il Mediterraneo, dove vorrebbe espandersi con i pescherecci. Un fatto che preoccupa molto i pescatori, in quanto il modus operandi cinese contribuirebbe ad aumentare



Pesca, ristorazione e GAL (Gruppo di Azione Locale) i tavoli tematici promossi dall'organizzazione dell'evento, ognuno dei quali ha sfornato proposte innovative e soluzioni concrete per i problemi che affliggono il litorale laziale (AGR) Grande successo di partecipazione e di contenuti per un evento che ha saputo unire politica, economia e sostenibilità ambientale sotto il cielo di Fiumicino: "I Tavoli del Mare". Questa iniziativa, nata da un'idea de ifaraonline.it e organizzata dal Comune di Fiumicino con il contributo della Regione Lazio, ha visto la partecipazione attiva di esponenti politici, imprenditori e rappresentanti del settore marittimo. Il lavoro dei Tavoli del Mare ha prodotto, durante le discussioni, idee per futuri "tavoli" più ristretti su determinate problematiche, tra rappresentanti delle istituzioni e operatori economici. E, se vogliamo, è questo il vero successo dell'iniziativa. Media partner dell'evento è stata Radio Roma Television, canale 14 del digitale terrestre. In programma uno speciale sull'iniziativa, con anche diverse interviste a personaggi del territorio. Presente anche fornelliditalia.it, il prestigioso blog di cucina a livello nazionale. Tavoli del Mare, i protagonisti Tre i tavoli tematici: pesca, ristorazione e GAL (Gruppo di Azione Locale), ognuno dei quali ha sfornato proposte innovative e soluzioni concrete per i problemi che affliggono il litorale laziale; al termine dei lavori sono state redatte apposite relazioni, che saranno pubblicate nei prossimi giorni e linkate in questo articolo. Il convegno è stato valorizzato dalla presenza attiva dell'assessore regionale alla Pesca, Giancarlo Righini e dalla vicepresidente della Regione Lazio (con delega - anche - alla cabina di regia del mare) Roberta Angelilli. Il sindaco di Fiumicino Mario Baccini,

## AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

l'inquinamento nelle acque, con un potenziale impatto negativo sulla pesca. L'altra notizia, secondo quanto dichiarato dalla vicepresidente della Regione Lazio Roberta Angelilli, è l'imminente convocazione della Cabina di Regia di ZIs Lazio ("Zona logistica semplificata"). Si tratta di un'Istituzione che permetterà di mettere in campo una programmazione d'insieme sotto il profilo infrastrutturale e trasportistico in grado di creare una forte interconnessione tra i porti e i comuni interni del territorio. Tavoli del Mare, Premio "Il Faro d'oro" È stato anche assegnato il "Faro d'oro", premio che viene consegnato a chi si è distinto nell'impegno verso il mare; il premio è andato a Marco Maurelli, presidente del Gal e impegnato negli anni nel settore dei balneari, della crocieristica, della portualità e del turismo. L'assessore alla Pesca della Regione Lazio, Giancarlo Righini, lo ha consegnato nelle mani di Marco Maurelli, premiato per il suo decennale impegno in diversi settori del mare, dal turismo alla balneazione, dal crocieristico al nuovo Gal, del quale è presidente. "La Regione Lazio è motivata nel coordinamento dei sindaci e dei territori - ha detto l'assessore alla Pesca della Regione Lazio, Giancarlo Righini - per stabilire strategie comuni che possano risolvere i problemi in maniera sistemica, senza sprecare risorse in interventi spot". La vicepresidente della Regione Lazio, on. Angelilli, ha sottolineato come "la coesione tra vari soggetti istituzionali e le realtà operative è l'unica strada per poter ottenere risultati". E dato che molte delle decisioni fondamentali per l'economia blu vengono prese in Europa, "è indispensabile muoversi all'unisono prima che le decisioni vengano effettivamente prese e date in mano alla burocrazia europea. Attivarsi per tempo, proporre soluzioni, lottare in maniera organica sui tavoli di discussione è l'unica strada per tutelare le nostre comunità". L'assessore con delega alle Attività produttive del Comune di Fiumicino, Raffaello Biselli, ha rassicurato sulla "centralità del settore della ristorazione nell'azione politica della giunta Baccini"; sulle criticità espresse ha preso nota e dato qualche risposta, invitando a "guardare l'intero settore come parte di un progetto più grande che si chiama turismo. Valorizzare i prodotti locali è l'obiettivo di questa amministrazione. E' in progetto - ha proseguito Biselli - la creazione di un grande mercato regionale, nella zona di Maccarese, che sarà dedicato alla vendita dei prodotti tipici del territorio, una sorta di mercato a KM 0. Inoltre è nostra intenzione replicare anche a Fiumicino, già a partire dal prossimo anno, così come Coldiretti a Circo Massimo, un punto d'incontro stabile, tra consumatore e produttore". L'assessore con delega alla Pesca del Comune di Fiumicino, Stefano Costa, ha sottolineato come la marineria di Fiumicino sia "un pezzo importante del pil territoriale, e come tale deve essere considerato. Le criticità espresse non sono tutte di competenza comunale, ma certo il Comune farà la sua parte nei tavoli interistituzionali a supporto della categoria". Tavoli del mare, il GAL: tra ambiente e economia Il GAL, un motore di sviluppo locale, ha affrontato sfide complesse. Tra le principali preoccupazioni, il costo del carburante, un colpo duro per i pescatori locali, esacerbato dalla pandemia e dai conflitti internazionali. Un altro problema emergente è il Granchio Blu, un ospite indesiderato che minaccia l'equilibrio dell'ecosistema e danneggia l'industria peschiera. Le restrizioni imposte dall'UE sulla pesca e l'importanza di uno

## AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

studio continuo delle condizioni marine per combattere l'inquinamento sono state altri temi caldi. Le soluzioni proposte mirano a un intervento istituzionale per la riduzione del costo del carburante, una collaborazione interistituzionale contro il Granchio Blu e un bilanciamento tra le necessità di conservazione marina e le esigenze dei pescatori. È stata evidenziata l'importanza di investire nella ricerca e nella sostenibilità ambientale e di valorizzare le tradizioni locali e il turismo enogastronomico. Sfide principali: Costo del carburante: alto costo e impatto economico. Granchio blu: danneggiamento della pesca locale. Decisioni UE: limitazione alle attività pesca. Inquinamento marino: necessità di monitoraggio continuo. Erosione costiera e turismo balneare: problemi di gestione e conservazione. Industria del pescato: sfide nella trasformazione e commercializzazione. Pesca di frodo: impatto negativo sull'economia locale. Soluzioni proposte Interventi governativi per ridurre il costo del carburante. Collaborazione istituzionale per gestire minacce ambientali come il Granchio Blu. Bilanciamento tra conservazione marina e esigenze di pesca. Promozione della ricerca e della sostenibilità ambientale. Valorizzazione delle tradizioni locali e del turismo enogastronomico. Tavoli del mare, la pesca: tra regolamenti e sfide operative Al tavolo della pesca, i protagonisti hanno messo in luce una serie di difficoltà, dalla pesantezza del costo del carburante alle restrizioni normative europee che limitano i giorni di pesca. La questione dell'accordo Europa-Cina, che potrebbe vedere la presenza di navi cinesi nel Mediterraneo, ha suscitato particolare preoccupazione. Tra le proposte emerse, spiccano la richiesta di sgravi fiscali sul carburante, maggiore autonomia nella gestione della pesca, e un dialogo aperto e coinvolgimento attivo nella creazione di normative. Si è anche discusso della necessità di una gestione sostenibile delle risorse ittiche e di misure per affrontare il problema delle specie invasive e dell'inquinamento. Sfide principali: Costo del carburante: incidenza elevata sui costi operativi. Contingentamento di pesca UE: riduzione significativa dei giorni di pesca. Regolamenti comunitari: le limitazioni in alcuni casi vengono percepite come eccessive dagli operatori. Riconoscimento della dignità del lavoro: mancanza di riconoscimento adeguato. Pesca sportiva e professionale: necessità di gestione condivisa. Possibile accordo Europa-Cina: preoccupazione per l'impatto sul Mediterraneo. Specie aliene invasive: emergenza ecologica. Soluzioni proposte Sgravi fiscali sul carburante. Maggiore autonomia nella gestione della pesca. Dialogo aperto e coinvolgimento nella creazione di normative. Gestione sostenibile delle risorse ittiche. Zona di pesca esclusiva italiana e controllo delle specie invasive. Tavoli del mare, la ristorazione: tra immagine e gestione Il settore della ristorazione, pur vivendo un periodo florido, si trova di fronte a sfide significative. L'immagine negativa di **Fiumicino**, aggravata dalla copertura mediatica sui problemi ambientali, è una delle principali problematiche. A questo si aggiungono la difficoltà di accessibilità e viabilità, nonché la carente cura dell'ambiente circostante. Le soluzioni avanzate prevedono la creazione di mini isole ecologiche per i rifiuti, lo sviluppo di parcheggi con collegamenti sostenibili verso i ristoranti, e l'incremento del controllo della polizia locale. È stata inoltre sottolineata l'importanza di sostenere l'occupazione nel settore della ristorazione

## AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

attraverso incentivi e opportunità formative, nonché la necessità di una collaborazione più stretta tra ristoratori, commercianti e istituzioni locali. Sfide principali: Percezione negativa di **Fiumicino**: sul piano locale, effetto di copertura mediatica sfavorevole. Accessibilità e viabilità: mancanza di collegamenti e parcheggi adeguati. Ambiente e pulizia: necessità di miglioramento. Gestione del personale: difficoltà nel reclutamento e nella formazione. Collaborazione tra settori: necessità di sinergia tra ristoratori, commercianti e istituzioni. Soluzioni proposte Implementazione di mini isole ecologiche e sviluppo di parcheggi. Incentivi all'occupazione e opportunità formative. Promozione della collaborazione inter-settoriale. L'evento "I tavoli del mare" ha rappresentato dunque un'importante piattaforma per l'identificazione e la discussione di sfide critiche nei settori della pesca, della ristorazione e del GAL; un evento replicabile - come fatto già in passato - su tante tematiche legate alla blu economy. Le soluzioni proposte richiedono una stretta collaborazione tra vari attori, incluse le istituzioni locali, regionali e nazionali, per garantire un approccio sostenibile e integrato che possa assicurare il benessere economico e ambientale della regione.

## Fiumicino sarà il primo porto commerciale costruito ex novo da trent'anni

PALERMO Pino Musolino, presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale, ci aggiorna sull'imminente partenza dei lavori per il porto commerciale di Fiumicino, il primo costruito da zero negli ultimi trent'anni. Siamo pronti per la posa della prima pietra, mancano solo le ultime conferme dai ministeri. Grazie anche alla sinergia con l'amministrazione comunale il progetto ha già visto l'assegnazione dei cantieri per un'opera significativa per il territorio e che permette di risolvere una serie di problemi alla città. Nella prima fase togliamo tutti i pescherecci dal porto canale per dargli una destinazione consono. Ricordo che Fiumicino ospita la prima flotta di pescherecci del Lazio quindi si tratta anche di dare una possibilità al comparto della pesca permettendogli di crescere. Con il presidente parliamo anche di rotte commerciali e Mediterraneo: Non sono cambiate, si sono evolute come dicevano i fatti, che indicavano un ritorno al centro del Mediterraneo che è da sempre nella storia un crocevia di cultura e di incontri e di conseguenza di commerci. Musolino come presidente di Medports ha una visione privilegiata della cosa grazie al dialogo con i porti del Nord Africa e del Vicino Oriente oltre che con i porti del Nord Europa. Dobbiamo essere consapevoli della centralità del Mediterraneo e dell'Italia e del fatto che essa debba avere un ruolo molto più importante di quello che abbiamo avuto finora. Credo sia il tempo di smettere di voler inseguire i porti del nord Europa che per caratteristiche anche geografiche, oltre che fisiche, sono completamente diversi dai nostri. Se invece di guardare al Nord, ci concentrassimo verso il Sud, ci renderemmo conto secondo il presidente, che siamo la porta d'accesso ideale del continente verso l'Africa che nei prossimi 100 anni crescerà in modo esponenziale. E toccando il tema dei porti africani cogliamo l'assist per parlare anche di Ets: Certo che come Europa dobbiamo vincere la battaglia della decarbonizzazione, ma la sostenibilità non può creare un deserto sociale perché anche il più verde dei paesi o dei porti se ha a fianco una sfilza di disoccupati e di città ridotte al lastrico, non ha ottenuto un grande risultato in termini di sostenibilità. Per Musolino serve essere fermi nelle decisioni, ma ricorda che la normativa non è comparsa dal nulla: Allora forse dobbiamo presidiare meglio le istituzioni europee quando vengono fatte proposte e in questo senso avranno un ruolo importante le prossime elezioni europee per avere rappresentanti in grado di capire e intercettare anche gli interessi del lato Sud del continente.



### Napoli, record crociere

*Con oltre otto milioni di persone in transito, tra cabotaggio e crocieristi, il 2023 sarà l'anno più ricco di sempre sul fronte passeggeri per lo scalo campano. Passi avanti per un Polo Museale all'Immacolatella*

Otto milioni di passeggeri movimentati nel 2023. Oltre 1,6 milioni di crocieristi per 448 approdi. Sono i numeri record di viaggiatori in transito che il porto di Napoli sta registrando quest'anno, evidenziati nei giorni scorsi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale nel corso della visita della delegazione del Corpo Consolare di Napoli. Un incontro utile a rafforzare la collaborazione tra il Corpo e l'AdSP, oltre a fare il punto sull'attività di programmazione dei tre scali gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale, ovvero Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Sono 67 i Consolati presenti a Napoli, pari a un Corpo Consolare (tra titolari, generali e onorari) composto da oltre 70 persone, su un totale di circa 500 presenti in Italia. La delegazione che ha visitato l'AdSP campana, in rappresentanza anche di chi non è potuto essere presente, era accompagnata dal Segretario Generale del Corpo Consolare di Napoli, Mariano Bruno, dal Decano del Corpo Consolare di Napoli e Console Generale del Venezuela, Esquia Alejandra Rubin De Celis Nunez, e dal segretario generale dell'Unione Consoli Onorari Italiani nel Mondo, Elio Pacifico. Era composta da quindici Consoli in rappresentanza di Bangladesh, Islanda, Romania, Thailandia, Cile, Corea del Sud, Germania, Filippine, Indonesia, Portogallo, Slovenia, Svizzera, Ungheria Ucraina. Numeri record nel 2023 per il porto di Napoli sul fronte dei passeggeri. «A ottobre - afferma Annunziata - abbiamo raggiunto gli otto milioni di passeggeri movimentati. Quest'anno i crocieristi saliranno al numero record di 1,6 milioni per 448 approdi. Numeri che richiederanno un ulteriore impegno da parte nostra nel garantire servizi e infrastrutture all'altezza di una tale domanda di turismo. La tutela ambientale e la sicurezza è il perno di questa programmazione, garantita anche dall'egregio lavoro delle Capitanerie. A breve affideremo il bando per l'elettificazione delle banchine, il cosiddetto cold ironing; entro il prossimo anno contiamo di avviare il bettolinaggio di gas naturale liquefatto, senza dimenticare le potenzialità dell'idrogeno per la produzione di energia. Tutto questo non avremmo potuto farlo da soli: la collaborazione della Regione Campania e dei Comuni è stata fondamentale». «Per far sì, però, che tutto questo si concretizzi afferma Annunziata bisogna cambiare il meccanismo delle autorizzazioni, per esempio rendendo meno prescrittiva e vincolante, ma più orientata allo sviluppo, l'interlocuzione con la Sovrintendenza».



## Posti d'ormeggio cercansi

NAPOLI - Le prime giornate del Salone Nautico Internazionale di Napoli, il Navigare, in corso al molo Luise di Mergellina sino a domani, domenica 26, grazie ad una folta partecipazione evidenziano l'interesse crescente per la nautica da diporto. Stimate oltre 30mila le presenze, nel solo weekend inaugurale, che hanno affollato la banchina e i moli galleggianti della manifestazione dove sono esposte oltre cento imbarcazioni tra i 28 e 5 metri. Soddisfatta l'organizzazione, a cura dall'Associazione Filiera Italiana della Nautica presieduta da Gennaro Amato. "È indubbio che l'ampliamento della superficie espositiva di quest'anno, con l'inserimento di un ulteriore molo galleggiante di 100 metri, con disponibilità sulle due fiancate di 200 metri di ormeggio, ci ha consentito di presentare un'offerta più ampia e completa - ha dichiarato il presidente Amato -. In questi nove giorni si possono vedere molti dei gioielli della produzione nautica da diporto italiana, che è sempre leader nel mondo per qualità, dai gozzi ai gommoni, dalle barche agli yacht. Ma il villaggio presenta anche, con oltre 25 stand, l'intera offerta della filiera nautica con accessoristica, motori marini e servizi". Eppure, nonostante una ricca partecipazione indicata in oltre 30mila visitatori nelle prime giornate dell'esposizione, si registra una difficoltà nelle trattative di compravendita. La maggior parte degli interessati pone una condizione per l'acquisto: la garanzia da parte del venditore di offrire un'opportunità di ormeggio. E qui nasce il problema. Lo stesso presidente dell'Autorità Portuale di Napoli **Andrea Annunziata**, in merito alla questione legata all'esiguità degli ormeggi nella Regione, ha le idee molto chiare: "L'intero bacino della Campania registra una necessità di almeno 40-50 mila posti barca per la nautica da diporto, e tra questi buona parte nel golfo di Napoli." **Annunziata** si dice pronto a fare, con l'AdSP, la propria parte: ma occorrono autorizzazioni, investimenti e tempi celeri. AFINA, intanto, ha pronto un progetto che prevede l'allungamento del molo di sopraflutto di Mergellina di 250 metri, utilizzando gli scogli, e realizzando 6 pontili galleggianti perpendicolari da 100 metri lineari ognuno in modo da ottenere 1.200 metri lineari di attracco con la possibilità di ormeggiare 350-400 imbarcazioni.



11/24/2023 23:09

NAPOLI - Le prime giornate del Salone Nautico Internazionale di Napoli, il Navigare, in corso al molo Luise di Mergellina sino a domani, domenica 26, grazie ad una folta partecipazione evidenziano l'interesse crescente per la nautica da diporto. Stimate oltre 30mila le presenze, nel solo weekend inaugurale, che hanno affollato la banchina e i moli galleggianti della manifestazione dove sono esposte oltre cento imbarcazioni tra i 28 e 5 metri. Soddisfatta l'organizzazione, a cura dall'Associazione Filiera Italiana della Nautica presieduta da Gennaro Amato. "È indubbio che l'ampliamento della superficie espositiva di quest'anno, con l'inserimento di un ulteriore molo galleggiante di 100 metri, con disponibilità sulle due fiancate di 200 metri di ormeggio, ci ha consentito di presentare un'offerta più ampia e completa - ha dichiarato il presidente Amato -. In questi nove giorni si possono vedere molti dei gioielli della produzione nautica da diporto italiana, che è sempre leader nel mondo per qualità, dai gozzi ai gommoni, dalle barche agli yacht. Ma il villaggio presenta anche, con oltre 25 stand, l'intera offerta della filiera nautica con accessoristica, motori marini e servizi". Eppure, nonostante una ricca partecipazione indicata in oltre 30mila visitatori nelle prime giornate dell'esposizione, si registra una difficoltà nelle trattative di compravendita. La maggior parte degli interessati pone una condizione per l'acquisto: la garanzia da parte del venditore di offrire un'opportunità di ormeggio. E qui nasce il problema. Lo stesso presidente dell'Autorità Portuale di Napoli Andrea Annunziata, in merito alla questione legata all'esiguità degli ormeggi nella Regione, ha le idee molto chiare: "L'intero bacino della Campania registra una necessità di almeno 40-50 mila posti barca per la nautica da diporto, e tra questi buona parte nel golfo di Napoli." Annunziata si dice pronto a fare, con l'AdSP, la propria parte: ma occorrono autorizzazioni, investimenti e tempi celeri. AFINA, intanto, ha pronto un progetto che prevede l'allungamento del molo di sopraflutto di Mergellina di 250 metri,

il post decaro

## L'accelerazione del centrodestra Per il candidato un tris di nomi

ENRICO FILOTICO

Il centrodestra accelera e per le elezioni comunali di Bari ora spuntano i primi candidati a sindaco. Sono Ugo Patroni Griffi, presidente dell'**autorità portuale** adriatico meridionale, l'ex senatore Massimo Cassano e il console onorario di Israele in Puglia, Luigi De Santis. Il sottosegretario Gemmato: «La scelta è imminente».



Le consultazioni

**Il centrodestra stringe i tempi per il nome**

«Stiamo dando una prova di maturità politica non lanciando nomi a caso. Quando lo faremo, sarà il vero candidato sindaco di Bari», assicura Michele Picaro, coordinatore provinciale di Fratelli d'Italia. Ma alla riunione dei vertici regionali del centrodestra pugliese che si è tenuta nella sede Udc di Massimo Cassano, di nomi si è parlato. Ma mentre i civici premono per uscire subito allo scoperto, il sottosegretario alla Salute, Marcello Gemmato, ha frenato gli ardori: «Non è urgente».

Forse perché si punta su un candidato della società civile e bisogna lavorare per convincere **Ugo Patroni Griffi**. Oppure perché va verificata la disponibilità di Francesco Paolo Sisto, sottosegretario alla Giustizia, che qualcuno vedrebbe bene a Palazzo di città, così come il senatore Filippo Melchiorre e l'imprenditore Luigi De Santis. Per ora, comunque, le uniche due proposte sul tavolo sono quelle della Lega: il consigliere regionale Fabio Romito e, ancor più motivato, il parlamentare Davide Bellomo.

All'incontro hanno partecipato, oltre a Fratelli d'Italia, anche Forza Italia, Lega, Udc, Noi Moderati e Nuovo Psi. «L'incontro di questo pomeriggio è però servito - dice Gemmato - anche ad allargare a movimenti ed esponenti dell'associazionismo vicini al centrodestra». Due su tutti: Bari Rinasce (di Tommy Attanasio) e Bari nel cuore (Ninni Cea).

«Ognuno ha avuto modo di poter illustrare tutta una serie di criticità e problematicità che i baresi vivono quotidianamente e che saranno spunti fondamentali per il programma elettorale». Partiti e liste civiche si sono dati un termine per portare altri nomi: «Per Natale speriamo di dare una buona notizia alla città», dice Bellomo. - d.carl.

k Il totonomi In alto, Filippo Melchiorre.

Sotto, da sinistra: **Ugo Patroni Griffi** e Luigi De Santis.



## Brindisi Report

Brindisi

### Deposito Edison: "Il ministero ignora le criticità sollevate dal consiglio comunale"

Le associazioni ambientaliste muovono una serie di osservazioni rispetto alla nota inviata dal ministero dell'Ambiente all'**Autorità di sistema portuale**. Ascolta questo articolo ora... Deposito Edison: "Il ministero ignora le criticità sollevate dal consiglio comunale" BRINDISI- Le associazioni ambientaliste muovono una serie di appunti alla nota con cui il direttore generale del ministero dell'Ambiente ha risposto a una richiesta di chiarimenti sul deposito costiero di gas Gnl da parte dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar adriatico meridionale, alla luce proprio delle preoccupazioni sollevate negli ultimi mesi dagli stessi ambientalisti. Le osservazioni sul documento del ministero sono contenute in un comunicato a firma di Italia Nostra, Legambiente, Wwf Brindisi, Medicina Democratica, Acli provinciali Brindisi, Fondazione "Tonino di Giulio", Medici per l'Ambiente, Anpi Brindisi, Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Salute Pubblica, No al Carbone, Puliamoilmare Brindisi, Associazione "Vogatori Remuri Brindisi", Anpi Brindisi. Secondo le associazioni la risposta del ministero ai dubbi dell'ente **portuale** non appare "documentata perché non cita affatto la richiesta di riesame, approvata all'unanimità nel consiglio comunale di Brindisi, ma soprattutto non risponde alla criticità richiamate nell'atto consiliare sopra citato". "Per di più il Ministero dell'Ambiente e la commissione Via-Vas dello stesso Ministero non hanno potuto compiere una analisi tecnica approfondita sul progetto, perché 'artificiosamente' - si legge nel comunicato degli ambientalisti - si è dichiarata una capacità di stoccaggio di 19.950 metri cubi (poi ridotta a 19.500 metri cubi), restando appena sotto i 20.000 metri cubi che impongono la Via nazionale, mentre un similare progetto di Edison nel porto di Napoli, appena superiore a tale soglia, ha ottenuto un giudizio di compatibilità ambientale negativo ed il rigetto dell'istanza da parte del ministero dell'Ambiente". Gli ambientalisti ricordano che "il piano di risanamento per l'area ad alto rischio di crisi ambientale di Brindisi, approvato con DPR nell'agosto del 1998, dispose la chiusura dello stabilimento Agip Covengas, ritenendo inaccettabile la movimentazione e lo stoccaggio di Gpl in area retroportuale, mentre oggi si vorrebbe realizzare un impianto ad elevato rischio di incidente rilevante, in aggiunta agli 11 presenti nell'area industriale, addirittura in banchina". Gli ambientalisti invitano il direttore generale del ministero a riesaminare "le disposizioni che, per ragioni di sicurezza, dispongono vincoli e interdizioni sul traffico **portuale** durante la movimentazione di gasiere entranti nel porto e nelle fasi di scarico e ricarica di Gnl in banchina". Inoltre è "altrettanto necessario che controlli i rischi d'incidenti rilevanti legati alla movimentazione di Gnl fino all'impianto e da questo fino alle bettoline o alle autobotti o all'emissione in ambiente accidentale e dalla produzione di boil off". "E' anche necessario - proseguono le associazioni



## Brindisi Report

### Brindisi

---

- che si approfondisca l'esame sulla quota di Gnl che è sottoposta ad una variazione di stato e, quindi, ad una rigassificazione che è previsto porti all'immissione in rete: il Ministero non ritiene, quantomeno, di verificare, sulla base delle specifiche norme contenute nel D.lgs 152/2006, l'assoggettabilità a Via?" "Un ultimo punto merita particolare attenzione - si legge ancora nel comunicato - con riferimenti alla linea ferroviaria, ai tre binari e al tronchino che dovrebbero caratterizzare lo scalo intermodale: stiamo assistendo ad un rimbalzo di competenze e responsabilità in merito alle distanze di sicurezza ed alla attivazione dello scalo stesso, dimenticando che, sotto la linea ferroviaria passa la condotta di Gnl e che l'attivazione è strettamente connessa alla richiesta di agibilità che i soggetti interessati e, in primo luogo, l'**Autorità portuale** avrebbero dovuto richiedere".

## Brindisi Report

Brindisi

### Riforma ordinamento giudiziario: tavola rotonda con avvocati e magistrati

Il convegno si svolgerà domani (venerdì 24 novembre), presso la sede dell'**Autorità** di **sistema portuale** di Brindisi. Interverrà anche il viceministro Francesco Paolo Sisto BRINDISI - Nella giornata di domani (venerdì 24 novembre), alle ore 16, si terrà presso la sala conferenze dell'**Autorità Portuale** di Brindisi una tavola rotonda sulla riforma dell'ordinamento giudiziario, evento organizzato dalla Fondazione dell'avvocatura della provincia di Brindisi e dall'Ordine degli Avvocati di Brindisi, in collaborazione con la locale Camera Penale. Si discuterà della recente riforma normativa dell'ordinamento giudiziario, di valutazione di professionalità dei magistrati, efficienza degli uffici giudiziari e ruolo degli avvocati. Un'importante occasione di confronto tra magistrati ed avvocati nel complesso percorso normativo che ad oggi vede la legge n°. 71 del 2022 di delega al governo per l'adozione di decreti delegati entro la fine dell'anno, con lo scopo di adottare disposizioni finalizzate alla trasparenza e all'efficienza dell'ordinamento giudiziario. Parteciperanno al convegno due componenti togati del Consiglio superiore della Magistratura, il dottor Genantonio Chiarelli e Maurizio Carbone, il professor Vincenzo Farina dell'Università del Salento e l'avvocato Rinaldo Romanelli, segretario nazionale dell'Unione delle Camere Penali Italiane. Modererà il dibattito la dottoressa Valeria Farina Valaori, magistrato segretario del Consiglio superiore della magistratura. Interverrà infine l'avvocato Francesco Paolo Sisto, viceministro della giustizia. Brindisi dunque quale luogo di incontro, discussione e confronto in un contesto di riforme ancora da adottare compiutamente, con scadenza oramai imminente, al fine di rendere l'amministrazione della giustizia più vicina ai cittadini e maggiormente rispondente alle esigenze di efficienza ed efficacia, nel rispetto della cultura della giurisdizione.



Il convegno si svolgerà domani (venerdì 24 novembre), presso la sede dell'Autorità di sistema portuale di Brindisi. Interverrà anche il viceministro Francesco Paolo Sisto BRINDISI - Nella giornata di domani (venerdì 24 novembre), alle ore 16, si terrà presso la sala conferenze dell'Autorità Portuale di Brindisi una tavola rotonda sulla riforma dell'ordinamento giudiziario, evento organizzato dalla Fondazione dell'avvocatura della provincia di Brindisi e dall'Ordine degli Avvocati di Brindisi, in collaborazione con la locale Camera Penale. Si discuterà della recente riforma normativa dell'ordinamento giudiziario, di valutazione di professionalità dei magistrati, efficienza degli uffici giudiziari e ruolo degli avvocati. Un'importante occasione di confronto tra magistrati ed avvocati nel complesso percorso normativo che ad oggi vede la legge n°. 71 del 2022 di delega al governo per l'adozione di decreti delegati entro la fine dell'anno, con lo scopo di adottare disposizioni finalizzate alla trasparenza e all'efficienza dell'ordinamento giudiziario. Parteciperanno al convegno due componenti togati del Consiglio superiore della Magistratura, il dottor Genantonio Chiarelli e Maurizio Carbone, il professor Vincenzo Farina dell'Università del Salento e l'avvocato Rinaldo Romanelli, segretario nazionale dell'Unione delle Camere Penali Italiane. Modererà il dibattito la dottoressa Valeria Farina Valaori, magistrato segretario del Consiglio superiore della magistratura. Interverrà infine l'avvocato Francesco Paolo Sisto, viceministro della giustizia. Brindisi dunque quale luogo di incontro, discussione e confronto in un contesto di riforme ancora da adottare compiutamente, con scadenza oramai imminente, al fine di rendere l'amministrazione della giustizia più vicina ai cittadini e maggiormente rispondente alle esigenze di efficienza ed efficacia, nel rispetto della cultura della giurisdizione.

## Ordinamento giudiziario tavola rotonda sulla riforma

Si è svolta ieri presso la sede dell'Autorità Portuale

Si è svolta ieri, presso la sala conferenze dell'**Autorità Portuale** di Brindisi, una tavola rotonda sulla riforma dell'Ordinamento Giudiziario, evento organizzato dalla Fondazione dell'Avvocatura della provincia di Brindisi e dall'Ordine degli Avvocati di Brindisi, in collaborazione con la locale Camera Penale.

Per l'occasione, si è discusso della recente riforma normativa dell'ordinamento giudiziario, di valutazione di professionalità dei magistrati, efficienza degli uffici giudiziari e ruolo degli avvocati. Una importante occasione di confronto tra magistrati ed avvocati nel complesso percorso normativo che ad oggi vede la legge n° 71 del 2022 di delega al Governo per l'adozione di decreti delegati entro la fine dell'anno, con lo scopo di adottare disposizioni finalizzate alla trasparenza e all'efficienza dell'ordinamento giudiziario.

Hanno partecipato al convegno due componenti togati del Consiglio Superiore della Magistratura, i dott. Genantonio Chiarelli e Maurizio Carbone, il prof. avv. Vincenzo Farina dell'Università del Salento e l'avv. Rinaldo Romanelli, segretario nazionale dell'Unione delle Camere Penali Italiane. Ha moderato il dibattito la dott.ssa Valeria Farina Valaori, magistrato segretario del Consiglio Superiore della Magistratura, mentre è intervenuto anche l'avv. Francesco Paolo Sisto, Viceministro della Giustizia.

Brindisi dunque quale luogo di incontro, discussione e confronto in un contesto di riforme ancora da adottare compiutamente, con scadenza oramai imminente, al fine di rendere l'amministrazione della giustizia più vicina ai cittadini e maggiormente rispondente alle esigenze di efficienza ed efficacia, nel rispetto della cultura della giurisdizione.

(r.b.).



## Insorge il fronte ambientalista «Risposta poco documentata»

*I gruppi che contestano la realizzazione dell'opera sulla banchina di Costa Morena Est criticano duramente la comunicazione ministeriale. E non manca chi ritiene che questa confermi l'ipotesi rigassificatore*

La risposta del ministero dell'Ambiente «appare preconfezionata e ben poco documentata, non dissimile da quella del sottosegretario del ministero dell'Ambiente Claudio Barbaro, ad una interrogazione dell'onorevole Bonelli». A sottolinearlo sono Italia Nostra, Legambiente, Wwf Brindisi, Medicina Democratica, Acli Provinciali Brindisi, Fondazione "Tonino di Giulio", Medici per l'Ambiente, Anpi Brindisi, Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Salute Pubblica, No al Carbone, Puliamoilmare Brindisi, associazione "Vogatori Remuri Brindisi" e Anpi.

Una risposta «preconfezionata e poco documentata» perché, sottolineano le associazioni, «non cita affatto la richiesta di riesame, approvata all'unanimità nel consiglio comunale di Brindisi, ma soprattutto non risponde alla criticità richiamate nell'atto consiliare sopra citato».

Non solo. La commissione Via dello stesso ministero, ricordano, non ha potuto «compiere una analisi tecnica approfondita sul progetto, perché "artificialmente" si è dichiarata una capacità di stoccaggio di 19.950 metri cubi (poi ridotta a 19.500 metri cubi), restando appena sotto i 20.000 metri cubi che impongono la Via nazionale, mentre un similare progetto di Edison nel porto di Napoli, appena superiore a tale soglia, ha ottenuto un giudizio di compatibilità ambientale negativo ed il rigetto dell'istanza da parte del ministero dell'Ambiente». Tra i motivi del "no", «la necessità di ridurre gli impatti ambientali in un sito di interesse nazionale ai fini della bonifica e l'assenza di specifica destinazione per tali impianti nel piano regolatore del porto» che «sono assolutamente sovrapponibili per quel che concerne il porto di Brindisi».

Oltretutto, ricordano le associazioni, «il piano di risanamento per l'area ad alto rischio di crisi ambientale di Brindisi, approvato con Dpr nell'agosto del 1998, dispose la chiusura dello stabilimento Agip Covengas, ritenendo inaccettabile la movimentazione e lo stoccaggio di gpl in area retroportuale, mentre oggi si vorrebbe realizzare un impianto ad elevato rischio di incidente rilevante, in aggiunta agli 11 presenti nell'area industriale, addirittura in banchina». Per non parlare delle «disposizioni che, per ragioni di sicurezza, dispongono vincoli e interdizioni sul traffico portuale durante la movimentazione di gasiere entranti nel porto e nelle fasi di scarico e ricarica di gnl in banchina» ed «i rischi d'incidenti rilevanti legati alla movimentazione di gnl» o ancora «all'emissione in ambiente accidentale e dalla produzione di boil off».

E ancora è necessario approfondire «l'esame sulla quota di gnl che è sottoposta ad una variazione di



## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

### Brindisi

---

stato e, quindi, ad una rigassificazione che è previsto porti all'immissione in rete», tutto questo per verificare una eventuale assoggettabilità a Via.

Rispetto alla linea ferroviaria, concludono, «stiamo assistendo ad un rimbalzo di competenze e responsabilità in merito alle distanze di sicurezza ed alla attivazione dello scalo stesso, dimenticando che, sotto la linea ferroviaria passa la condotta di gnl e che l'attivazione è strettamente connessa alla richiesta di agibilità che i soggetti interessati e, in primo luogo, l'**Autorità portuale** avrebbero dovuto richiedere».

Preannunciando una protesta di fronte alla sede brindisina dell'**Autorità di sistema**, anche il Comitato Liberi Cittadini esprime le sue perplessità sulla risposta del ministero, parlando di «terribile forma di imposizione nei confronti della città» e sostenendo che dalla stessa risposta si evinca che «il deposito si trasforma in un rigassificatore».

Ora, conclude, Roberto Aprile, «spetta ai cittadini brindisini di ribellarsi a queste gravi decisioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Brindisi, impianto Edison Roma conferma il sì: «È strategico per l'Italia»

*Il ministero dell'Ambiente risponde all'Autorità di sistema portuale dopo le perplessità sollevate dalle associazioni che contestano il progetto: nel mirino anche la sicurezza aerea e l'intralcio dei binari*

Non solo il deposito di gnl che Edison intende realizzare a Costa Morena Est è una infrastruttura strategica per il Paese ma ha anche seguito tutta la trafila prevista dalla legge per ottenere l'autorizzazione. Trafila che ha affrontato anche le questioni legate alla sicurezza del traffico aereo e la presenza del fascio di binari in banchina. A ricordarlo è il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, al quale l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale ha scritto per segnalare come il progetto "abbia suscitato la protesta di alcune associazioni ambientaliste", evidenziando "altresì come le stesse contestino non solo l'utilità del deposito, ma che lo stesso potesse pregiudicare la "polifunzionalità" del porto, esprimendo preoccupazioni circa la sicurezza, la violazione dei vincoli aeronautici, contestando infine anche la distanza dell'impianto dai binari del raccordo ferroviario".

In questo senso, il ministero ricorda prima di tutto che l'Autorizzazione unica è stata concessa in base alle disposizioni di legge che riguardano "le infrastrutture di stoccaggio e trasporto di gnl non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale", vale a dire che non prevedono l'immissione in rete del gas naturale, anche se successivamente il progetto è stato modificato, su richiesta della Regione Puglia, e prevede la messa in rete del boil off gas, opportunamente trattato. "Tali infrastrutture, in base alla norma citata, sono strategiche ai fini degli obiettivi del Quadro strategico nazionale gnl", fa presente il ministero.

Per quanto riguarda le proteste delle associazioni, lo stesso ministero ricorda che, "come è noto, nell'ambito del procedimento di autorizzazione, sono stati acquisiti tutti i pareri connessi con tutti gli aspetti da sottoporre a tutela come quelli in ambito ambientale, fiscale, di sicurezza, di tutela del demanio marittimo, di trasporto ferroviario, di trasporto aereo, eccetera".

In particolare, proprio il ministero fa notare come sia stata la stessa Autorità di sistema portuale, a seguito di una serie di approfondimenti che hanno interessato il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, ad avere evidenziato "di avere posto in essere le azioni volte a verificare la compatibilità dell'iniziativa con i traffici attuali e potenziali del sito, il quale coincide con una delle aree individuate come possibili localizzazioni di bunkering di gnl nel Documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale".

Non solo. Per quanto riguarda la ferrovia, invece, il ministero ricorda come Rfi non abbia evidenziato



## Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

---

alcuna interferenza, visto che i binari fanno parte di un raccordo privati, di proprietà dell'Autorità di sistema portuale. E come sia stata proprio quest'ultima ad illustrare innanzitutto "la tesi degli antagonisti al progetto", che per la verità è stata sollevata dal consorzio Asi e non da un'associazione ambientalista, " riguardante la presunta violazione dell'impianto della distanza dei 30 metri dalla ferrovia, prevista dall'articolo 49 del Decreto del Presidente della Repubblica numero 753 dell'11 luglio 1980, richiamando al riguardo quanto acquisito nel corso del procedimento autorizzativo", ovvero che, come verificato anche da Rfi, "la distanza di sicurezza di 30 metri riguarda esclusivamente i binari di circolazione della rete nazionale. Dal momento che i binari del porto non sono binari di circolazione, ma di manovra, non risulta esserci per tali binari una distanza minima stabilita. Normalmente, per prassi, si applica una distanza minima di 3 metri dall'interasse, al fine di assicurare una via di sfuggita fisica a favore dell'operatore di manovra. In via cautelativa, è stata considerata ai fini progettuali una distanza di 5 metri dal binario". Una previsione che, tuttavia, non è stata confermata durante le audizioni in conferenza dei capigruppo dal rappresentante di Rfi, che ha preferito non esprimersi sulla questione. Ad ogni modo, il ministero spiega di condividere le motivazioni dell'Authority, anche riguardo al fatto che il limite di 30 metri si applica "solo alle ferrovie, con esclusione degli altri servizi di pubblico trasporto assimilabili".

Infine, il ministero ribadisce che il progetto è stato finanziato in parte dal Pnrr perché lo Stato ritiene strategica la necessità di individuare nuove fonti di approvvigionamento di gnl, annullando la dipendenza dal gas russo. Per questo le infrastrutture legate al gas naturale liquefatto "sono considerate quali infrastrutture strategiche, di pubblica utilità nonché indifferibili ed urgenti, e rappresentano, come detto, asset necessari per garantire le esigenze di una maggiore adeguatezza e sicurezza del sistema energetico italiano".

F.R.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Bollettino Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

## Gioia Tauro taglia tasse di ancoraggio anche nel 2023

Per sostenere la crescita dei traffici portuali, l'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha deciso di ridurre le tasse d'ancoraggio, una pratica che manda avanti da diversi anni. Con ordinanza 43/23 in corso di pubblicazione, l'ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha adottato il relativo Regolamento per l'anno 2023, al fine di offrire supporto allo sviluppo dei porti che rientrano nella propria circoscrizione (Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotone, Vibo Valentia Marina e Taureana di Palmi). Il plafond per l'anno 2023 ammonta a 1,5 milioni di euro, il triplo rispetto allo scorso anno, che è stato di 500 mila euro. Potranno beneficiare della riduzione le compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico. In particolare, una quota parte della somma disponibile, pari al 3,5% del totale, è destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle car carriers, mentre la somma residua sarà destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle navi porta contenitori e dalle altre tipologie di navi. Nello specifico i benefici saranno applicati a tutte le navi commerciali, ma non alle navi passeggeri, e si articolano in base specifici criteri. Nel porto di Gioia Tauro, le portacontainer e tutte le altre tipologie di navi, di stazza lorda superiore alle 80 mila tonnellate, avranno una riduzione del 100 per cento sulle tasse previste dalle misure indicate all'art. 1 del D.P.R. 107/2009. Mentre, per quelle di stazza lorda fino a 80 mila tonnellate la riduzione sarà del 65%. Adeguato beneficio è stato pianificato anche per le navi car carriers. Per quelle di stazza lorda superiore alle 30 mila tonnellate è stata disposta una riduzione del 90%, mentre le navi fino a 30 mila tonnellate godranno di una riduzione pari al 65%. Il provvedimento sarà adottato fino alla concorrenza della somma pari a 1,5 milioni di euro, derivanti dalla riduzione delle spese correnti dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, relative all'esercizio finanziario 2023. La riduzione sarà assegnata secondo il criterio della proporzione delle tasse d'ancoraggio corrisposte durante l'anno solare 2023 da ciascuna compagnia di navigazione, linea o consorzio d'armamento.



## Corriere Della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### «Grazie al Piano Mattei la Calabria sarà l'hub dell'Europa nel Mediterraneo»

Il messaggio inviato al convegno di Cosenza dal presidente Occhiuto nel primo dei due giorni dedicati a economia e Mediterraneo COSENZA I 10 miliardi destinati alla Calabria dal Pnrr e il Piano Mattei potranno rendere centrale la nostra regione, naturale «hub» nel cuore del Mediterraneo che potrà fare leva su infrastrutture come il porto di Gioia Tauro e, in futuro, il Ponte sullo Stretto, progetto sdoganato e anzi sposato anche dagli esponenti di centrosinistra. È stata questa la chiave di lettura comune, oggi pomeriggio, al teatro Rendano tra gli intervenuti al convegno sul Pnrr come ponte di benessere e pace verso il Mediterraneo, evento organizzato a Cosenza in partnership con il Sole24Ore. Sul tavolo il cosiddetto Piano Mattei, un progetto giunto ormai a una fase più che teorica - il 15 novembre è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale mentre il 1° dicembre sarà istituita la Struttura di missione - e finalizzato a rendere autonomo in Paese entro due anni dalle forniture di gas russo, spostando l'asse nel nord Africa.



Coordinata dalla Capitaneria di Porto

## Esercitazione antincendio e antinquinamento

*Simulato un allarme per incendio e sversamento in mare dalla M/N "Marylena"*

d.l. OIOIATAURO Esercitazione antinquinamento, antincendio e di security marittima e portuale nei giorni scorsi nei portodi Gioia Tauro, coordinata dalla Capitaneria guidata dal capitano di fregata Martino Rendina. All'esercitazione hanno preso parte numerosi soggetti pubblici e privati tra cui il Comando di bordo della M/N Msc "Marylena", di bandiera portoghese, l'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, i Vigili del Fuoco, la Polizia di Stato, la Guardia di Finanza, la Corporazione dei piloti- Stretto di Messina, la concessionaria del servizio di rimorchio Con. Tug, il Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Gioia Tauro, il servizio chimico del porto, i terminal Mct, Automar e Marnavi, personale del 118. Tre i mezzi navali impiegati: la motovedetta GC CP 827, un'unità navale M04 dei Vigili del Fuoco e il rimorchiatore portuale "Gioia Star". L'esercitazione ha simulato una segnalazione pervenuta alla sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro da parte del Comandante della M/N Msc "Marylena" riguardante il danneggiamento accidentale di un container posizionato sul ponte principale dal quale fuoriusciva del liquido inquinante e infiammabile che aveva originato un inquinamento marino e un principio di incendio. Le operazioni antinquinamento e antincendio si sono svolte nello specchio acqueo del porto e a bordo della nave. Nella parte finale dell'esercitazione è stata altresì condotta una ricerca di un clandestino in ambito portuale. L'esercitazione ha confermato l'efficacia dei dispositivi operativi portuali e ha consolidato la sinergia tra gli enti, soci età e operatori. e RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto di Gioia Tauro, stanziato un milione e mezzo di euro per il 2024

## La riduzione delle tasse d'ancoraggio "mossa" dell'Authority anche per l'Ets

GIOIA TAURO Come ormai da diversi anni, per sostenere la crescita dei traffici l'**Autorità** di **Sistema portuale** dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dall'ammiraglio Andrea Agostinelli, ha deciso di ridurre le tasse d'ancoraggio. Con ordinanza 43/23 in corso di pubblicazione, l'ente ha infatti adottato il relativo regolamento per l'anno 2023, al fine di offrire supporto allo sviluppo dei porti che rientrano nella propria circoscrizione (Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotona, Vibo Valentia Marina e Taureana di Palmi).

L'obiettivo è abbattere il gap di concorrenza con i porti che operano nel circuito internazionale del Mediterraneo con particolare attenzione al porto di Gioia Tauro, che dal 1. gennaio, se la nuova direttiva Ets sulle emissioni andrà in vigore senza modifiche, sarà esposto al rischio di gravi perdite di traffico a vantaggio dei concorrenti porti del Nord Africa, esenti da tale normativa in quanto paesi non membri dell'UE.

Il plafond messo a disposizione dall'Authority gioiese per il 2023 Domenico Latino ammonta a 1,5 milioni di euro, una cifra superiore rispetto allo scorso anno di 500 mila euro. Potranno beneficiare della riduzione le compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico. In particolare, una quota parte della somma disponibile, pari al 3,5% del totale, è destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle car carriers, mentre la somma residua sarà destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle navi porta contenitori e dalle altre tipologie di navi.

Nello specifico, i benefici saranno applicati a tutte le navi commerciali, ma non alle navi passeggeri, e si articolano in base a specifici criteri. Nel porto di Gioia Tauro le portacontainers e tutte le altre tipologie di navi di stazza lorda superiore alle 80 mila tonnellate avranno una riduzione del 100% sulle tasse previste dalle misure indicate all'art. 1 del DPR 107/2009.

Mentre per quelle di stazza lorda fino a 80 mila tonnellate la riduzione sarà del 65%. Adeguato beneficio è stato pianificato anche per le navi car carriers. Per quelle di stazza lorda superiore alle 30.000 tonnellate è stata disposta una riduzione del 190%, mentre le navi fino a 30.000 tonnellate godranno di una riduzione pari al 65%.

Il provvedimento sarà adottato fino alla concorrenza della somma pari a 1,5 milioni di euro, derivanti dalla riduzione delle spese correnti dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, relative all'esercizio finanziario 2023. La riduzione sarà assegnata secondo il criterio della proporzione delle tasse d'ancoraggio corrisposte durante l'anno solare 2023 da ciascuna



## **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)**

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia**

---

compagnia di navigazione, linea o consorzio d'armamento.

RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il convegno organizzato dal comitato di proposta "Area Grecanica"

## Saline Joniche, le basi possibili per una rinascita del territorio

*Una Zes per sostenere il porto "liberato dalla sabbia, il progetto dell'UniMed per le ex Ogr e tempi rapidi per varare il nuovo Psc*

Natalino Licordari MONTEBELLOJONICO Cambiamenti climatici, erosione delle coste, dissesto idrogeologico, frequenza di eventi estremi che, originati dal riscaldamento globale, lasciano ferite profonde per i loro effetti non solo ambientali, ma anche socio-economici. Giusto che se ne parli, si tenga viva l'attenzione e si comincia pianificare tutte le opere di adattamento, soprattutto in un territorio fragile come quello dei comuni del basso Jonio reggino. È la ragione di fondo che ha ispirato il convegno, organizzato dal comitato di proposta "Area Grecanica", tenutosi nel salone parrocchiale della chiesa di Saline, alla presenza di amministratori, sindacalisti, ex sindaci, geologi, esperti e cittadini. Sono state analizzate strategie e idee per mettere in sicurezza il comune di Montebello e l'intero comprensorio.

Nel dibattito, moderato da Carmelo Giuseppe Nucera, hanno preso parte i professori Vincenzo Pizzonia e Giuseppe Mandaglio, il sacerdote don Danilo Nocera, il presidente dell'ordine provinciale degli ingegneri Francesco Foti, la dirigente del settore ambiente della Città Metropolitana Domenica Catalfamo, la sindaca Tina Foti, il presidente di AssoComuni dell'Area Grecanica e primo cittadino di Roghudi Pierpaolo Zavettieri, gli ex sindaci montebel lese Loris Nisi e Ugo Suraci, il segretario provinciale della Cisl Romolo Piscioneri e il rappresentante della Cgil per la Città Metropolitana Pasquale Marino.

Tra le criticità prese in esame, l'ex Liquichimica (con il porto annesso, costruito senza criterio e che ha, di fatto, accentuato l'erosione costiera) e le Officine grandi riparazioni delle ferrovie. Due grandi beffe, due cattedrali nel deserto, mai entrate in attività.

Per quanto riguarda il futuro dello scalo marittimo di Sant'Elia, accorpato nell'**Autorità di sistema portuale** dello Stretto, si spera nella istituzione di una Zona Economica Speciale da localizzare nel retroporto. Può essere una idea per tentare un rilancio dell'infrastruttura, da tempo ormai insabbiata. «Lo scalo di Saline - ha detto l'ingegnera Domenica Catalfamo - rientra nel piano di portualità nazionale e questo apre nuove prospettive economiche e sociali per il territorio, perché sarà possibile fruire dei finanziamenti necessari per ripartire. È concreta, inoltre, la possibilità di creare un'area Zes. Sarebbe un risultato eccezionale, idoneo a favorire una svolta epocale». Sull'argomento si è espresso anche l'ingegnere Mandaglio: «Il porto di Saline al momento è utilizzabile solo a titolo sperimentale per capire cosa fare in futuro.

Mentre per quanto riguarda le Ogr, lo dico con cognizione di causa, bisognerebbe riprendere l'ambizioso progetto Agàpi, al quale l'Università Mediterranea stava lavorando, per cambiare radicalmente gli obiettivi



## Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

---

attraverso una riconversione».

Il prof. Pizzonia si è soffermato poi sui cambiamenti climatici, altro argomento scottante: «Sud Italia - ha ricordato - evidenzia un numero considerevole di comuni con bassi livelli di resilienza ai disastri. Non si tratta di una maggiore vulnerabilità ambientale, ma di una carenza di capacità di dare risposte istituzionali, sociali ed economiche agli effetti provocati dalle emergenze climatiche. In questo senso va incoraggiata l'intenzione degli amministratori del comune di Montebello di pervenire alla redazione del Psc (Piano strutturale comunale) in tempi brevi. Con tale strumento si potrà intraprendere un percorso virtuoso per lo sviluppo sostenibile del comprensorio». «I cambiamenti climatici, l'erosione e il dissesto - ha aggiunto don Danilo Nocera - riguardano anche l'uomo, il suo essere e la sua coscienza».

Secondo Romolo Piscioneri: «Sull'area industriale c'è l'interesse di alcune multinazionali, ma prima bisognerà bonificarla». In sintonia Pasquale Marino: «La mano dell'uomo ha distrutto questa zona, mi riferisco anche all'abusivismo edilizio che negli anni ha imperato. Servirà, pertanto, ripartire da zero. Sulla situazione porto, infine, si prevede il dragaggio dei fondali e la costruzione delle testate di soprattutto».

L'ingegnere Foti si è soffermato poi su alcuni errori storici: «Il nostro comune ha subito decisioni imposte dall'alto».

Ugo Suraci: «Il Psc dobbiamo farlo camminare». Lori Nisi: «Per le Ogr bisognerà trovare una soluzione che coincida con l'interesse del territorio». In chiusura Pierpaolo Zavettieri («Stiamo lavorando per trovare soluzioni ai tanti problemi) e la sindaca Foti: «Senza occupazione non c'è sviluppo».

RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### ESERCITAZIONE ANTINQUINAMENTO ED ANTINCENDIO PORTO DI GIOIA TAURO 2023

Nei giorni scorsi presso il porto di Gioia Tauro la locale Capitaneria di porto ha coordinato una esercitazione complessa antinquinamento, antincendio e di security marittima e portuale. Alla esercitazione hanno preso parte numerosi soggetti pubblici e privati tra cui il Comando di bordo della M/N MSC MARYLENA di bandiera portoghese, l'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, i Vigili del Fuoco, la Polizia di Stato, la Guardia di Finanza, la Corporazione dei piloti - stretto di Messina, la concessionaria del servizio di rimorchio Con. Tug, il Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Gioia Tauro, il servizio chimico del porto, i Terminal MCT, Automar e Marnavi, Personale del 118, tre i mezzi navali impiegati: la motovedetta GC CP 827, una unità navale M04 dei Vigili del Fuoco e il rimorchiatore portuale "Gioia Star". Gioia Tauro, 24 novembre 2023 - L'esercitazione ha avuto inizio simulando una segnalazione pervenuta alla sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro da parte del Comandante della M/N MSC MARYLENA riguardante il danneggiamento accidentale di un container posizionato sul ponte principale dal quale fuoriusciva del liquido inquinante e infiammabile che aveva originato un inquinamento marino e un principio di incendio. Le operazioni antinquinamento ed antincendio si sono svolte nello specchio acqueo del porto, nonché a bordo della nave. Nella parte finale della esercitazione è stata altresì condotta una ricerca di un clandestino in ambito portuale. Lo scenario della complessa esercitazione ha consentito di testare le diverse componenti operative presenti in ambito portuale, di verificarne le relative procedure operative, i tempi di risposta all'emergenza, le comunicazioni tra i diversi soggetti coinvolti, nonché le misure previste dai vigenti piani di sicurezza degli impianti portuali e del porto. L'attività addestrativa ha confermato, in ultima analisi, l'efficacia e la alta valenza tecnica dei diversi dispositivi operativi portuali intervenuti e ha consolidato ulteriormente la sinergia tra gli Enti/Società/operatori del porto.



Informatore Navale  
ESERCITAZIONE ANTINQUINAMENTO ED ANTINCENDIO PORTO DI GIOIA TAURO 2023  
11/24/2023 17:54

Nel giorni scorsi presso il porto di Gioia Tauro la locale Capitaneria di porto ha coordinato una esercitazione complessa antinquinamento, antincendio e di security marittima e portuale. Alla esercitazione hanno preso parte numerosi soggetti pubblici e privati tra cui il Comando di bordo della M/N MSC MARYLENA di bandiera portoghese, l'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, i Vigili del Fuoco, la Polizia di Stato, la Guardia di Finanza, la Corporazione dei piloti - stretto di Messina, la concessionaria del servizio di rimorchio Con. Tug, il Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Gioia Tauro, il servizio chimico del porto, i Terminal MCT, Automar e Marnavi, Personale del 118, tre i mezzi navali impiegati: la motovedetta GC CP 827, una unità navale M04 dei Vigili del Fuoco e il rimorchiatore portuale "Gioia Star". Gioia Tauro, 24 novembre 2023 - L'esercitazione ha avuto inizio simulando una segnalazione pervenuta alla sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro da parte del Comandante della M/N MSC MARYLENA riguardante il danneggiamento accidentale di un container posizionato sul ponte principale dal quale fuoriusciva del liquido inquinante e infiammabile che aveva originato un inquinamento marino e un principio di incendio. Le operazioni antinquinamento ed antincendio si sono svolte nello specchio acqueo del porto, nonché a bordo della nave. Nella parte finale della esercitazione è stata altresì condotta una ricerca di un clandestino in ambito portuale. Lo scenario della complessa esercitazione ha consentito di testare le diverse componenti operative presenti in ambito portuale, di verificarne le relative procedure operative, i tempi di risposta all'emergenza, le comunicazioni tra i diversi soggetti coinvolti, nonché le misure previste dai vigenti piani di sicurezza degli impianti portuali e del porto. L'attività addestrativa ha confermato, in ultima analisi, l'efficacia e la alta valenza tecnica dei diversi dispositivi operativi portuali intervenuti e ha consolidato

## Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### A Gioia Tauro esercitazione antincendio e antinquinamento della Capitaneria

La nave "MSC Marylena" di bandiera portoghese ha partecipato alle operazioni simulando un incidente causato da un container danneggiato. La Capitaneria di **Porto** ha coordinato nei giorni scorsi nel **porto** di **Gioia Tauro** una esercitazione complessa antinquinamento, antincendio e di security marittima e portuale. All'esercitazione hanno preso parte numerosi soggetti pubblici e privati tra cui il comando di bordo della M/N MSC Marylena di bandiera portoghese, l'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, i Vigili del Fuoco, la Polizia di Stato, la Guardia di Finanza, la Corporazione dei piloti - stretto di Messina, la concessionaria del servizio di rimorchio Con. Tug, il Gruppo ormeggiatori e battellieri del **porto** di **Gioia Tauro**, il servizio chimico del **porto**, i Terminal MCT, Automar e Marnavi, Personale del 118. Tre i mezzi navali impiegati: la motovedetta GC CP 827, una unità navale M04 dei Vigili del Fuoco e il rimorchiatore portuale **Gioia Star**. L'esercitazione ha avuto inizio simulando una segnalazione pervenuta alla sala operativa della Capitaneria di **Porto** di **Gioia Tauro** da parte del comandante della MSC Marylena riguardante il danneggiamento accidentale di un container posizionato sul ponte principale dal quale fuoriusciva del liquido inquinante e infiammabile che aveva originato un inquinamento marino e un principio di incendio. Le operazioni antinquinamento ed antincendio si sono svolte nello specchio acqueo del **porto**, nonché a bordo della nave. Nella parte finale della esercitazione è stata altresì condotta una ricerca di un clandestino in ambito portuale. Lo scenario della complessa esercitazione ha consentito di testare le diverse componenti operative presenti in ambito portuale, di verificarne le relative procedure operative, i tempi di risposta all'emergenza, le comunicazioni tra i diversi soggetti coinvolti, nonché le misure previste dai vigenti piani di sicurezza degli impianti portuali e del **porto**. Condividi Articoli correlati.



## Agostinelli: "Non ci fermeremo"

**GIOIA TAURO** Nel corso della cerimonia di battesimo di MSC Celestino Maresca al Medcenter Container Terminal il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha evidenziato l'importanza dell'evento: È la più importante cerimonia marinaresca mai svoltasi nel porto di Gioia Tauro. Fatemi peccare di superbia: ho letto del rilievo accordato alla identica cerimonia avvenuta in altri porti, ma a noi non fa molto effetto vedere navi gigantesche come la Celestino Maresca ormeggiate alle nostre banchine; siamo abituati bene, grazie alle scelte armatoriali, anche due in linea di fila, anche impegnate nel sorpasso nel nostro canale portuale; grazie a CP e servizi nautici, e soprattutto, senza offesa per nessuno, anche a pieno carico con 24.000 contenitori a bordo. Con lo sguardo rivolto ai traguardi segnati dall'infrastruttura portuale di Gioia Tauro, il presidente Andrea Agostinelli ha aggiunto: Il nostro è un porto modernissimo e fantastico, impreziosito dai cospicui investimenti dei terminalisti privati ma anche pubblici, come dirò. Siamo al centro del Mediterraneo, fondali da sogno che addirittura progettiamo di approfondire ulteriormente, dopo 20 anni abbiamo finalmente la ferrovia portuale a norma europea e avremo prestissimo il valore aggiunto di un polo per le riparazioni navali, i traffici costantemente in crescita, anche nel 2023. Noi rappresentiamo una eccellenza meridionale al servizio della logistica e della economia marittima nazionale. Riferendosi alla normativa europea ETS ha dichiarato: la giornata odierna avrebbe dovuto rappresentare l'apoteosi del nostro rilancio, eppure la Direttiva europea ETS, disastrosa nelle sue conseguenze, rischia seriamente di tagliarci le gambe. Avevamo denunciato questo pericolo sin dal maggio 2022 alle Associazioni di categoria competenti, e domani invieremo un secondo documento aggiornato alla Regione e alle istituzioni governative italiane ed europee. Desidero soltanto sottolineare, ancora una volta, l'assoluta necessità che, ancor prima di una revisione integrale della normativa, ai 6 porti europei che hanno, come il nostro, caratteristiche di hub di trasbordo fosse riconosciuta almeno la par condicio rispetto a Tangermed e a quei porti trans mediterranei che continueranno ad operare indisturbati e oserei dire favoriti, come se l'inquinamento atmosferico valesse meno, o non valesse affatto, a determinate latitudini. QUESTA DIRETTIVA NON CI PIACE, ma ho fiducia che con l'azione di una politica finalmente trasversale, e con il dialogo con le istituzioni europee che anche noi abbiamo modestamente avviato, Gioia Tauro possa ancora farcela, e devo veramente elogiare il presidente della Regione per il pressing costante effettuato presso i Ministri competenti, così come abbiamo apprezzato la lettera che il ministro Salvini, di concerto con il ministro dell'Ambiente e con altri 6 Ministri dei trasporti della UE ha sottoscritto ai Commissari europei per la richiesta quanto meno di una moratoria sulla applicazione



Andrea Agostinelli GIOIA TAURO - Nel corso della cerimonia di battesimo di MSC Celestino Maresca al Medcenter Container Terminal il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha evidenziato l'importanza dell'evento: "È la più importante cerimonia "marinaresca" mai svoltasi nel porto di Gioia Tauro. Fatemi peccare di superbia: ho letto del rilievo accordato alla identica cerimonia avvenuta in altri porti, ma a noi non fa molto effetto vedere navi gigantesche come la Celestino Maresca ormeggiate alle nostre banchine; siamo abituati bene, grazie alle scelte armatoriali, anche due in linea di fila, anche impegnate nel sorpasso nel nostro canale portuale; grazie a CP e servizi nautici, e soprattutto, senza offesa per nessuno, anche a pieno carico con 24.000 contenitori a bordo". Con lo sguardo rivolto ai traguardi segnati dall'infrastruttura portuale di Gioia Tauro, il presidente Andrea Agostinelli ha aggiunto: - "Il nostro è un porto modernissimo e fantastico, impreziosito dai cospicui investimenti dei terminalisti privati ma anche pubblici, come dirò. Siamo al centro del Mediterraneo, fondali da sogno che addirittura progettiamo di approfondire ulteriormente, dopo 20 anni abbiamo finalmente la ferrovia portuale a norma europea e avremo prestissimo il valore aggiunto di un polo per le riparazioni navali, i traffici costantemente in crescita, anche nel 2023. Noi rappresentiamo una eccellenza meridionale al servizio della logistica e della economia marittima nazionale". Riferendosi alla normativa europea ETS ha dichiarato: - "la giornata odierna avrebbe dovuto rappresentare l'apoteosi del nostro rilancio, eppure la Direttiva europea ETS, disastrosa nelle sue conseguenze, rischia seriamente di tagliarci le gambe. Avevamo denunciato questo pericolo sin dal maggio 2022 alle Associazioni di categoria competenti, e domani invieremo un secondo documento aggiornato alla Regione e alle istituzioni governative italiane ed europee. Desidero soltanto sottolineare, ancora una volta, l'assoluta necessità che, ancor prima di una

## La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

---

della Direttiva. Mi rivolgo ai nostri lavoratori portuali, del cui impegno non ringrazierò mai abbastanza: non abbiate paura di rimanere soli in questo difficile frangente. Eravamo in tanti il 17 ottobre scorso a difendere il porto di Gioia Tauro e soprattutto il vostro posto di lavoro, c'era tutta la Regione Calabria, Governatore in testa, Sindaci, Istituzioni, Confindustria e Sindacati. Al Governatore Occhiuto e al Ministro Salvini chiedo di aprire una discussione complessiva sul porto di Gioia Tauro, un focus sulle questioni più impellenti, oltre all'ETS. Mi riferisco all'elettrificazione delle banchine e alla soluzione di un contenzioso con un Consorzio regionale, che impedisce il pieno sviluppo delle attività dei terminalisti, attraverso tavoli ministeriali con la Regione Calabria che auspico possano essere avviati da domani. Si è fatto per Genova, Ministro Salvini, indubbiamente il porto storico della nostra economia marittima, ma io sostengo che si possa e si debba fare anche per Gioia Tauro, il gioiello del Sud, l'unico porto nazionale che consente la partecipazione dell'Italia alla architettura planetaria di interscambio dei containers, e le navi che vedete ne sono la prova inconfutabile, mentre il porto con la sua ferrovia portuale si affaccia con ambizione anche al mercato gateway, con l'altro terminal che movimentata più di 300.000 autoveicoli l'anno. Infine, ma non per ultimo, il presidente Andrea Agostinelli si è rivolto al comandante Gianluigi Aponte: E infine mi rivolgo all'armatore MSC, a Lei comandante Aponte: il suo ritorno qui a Gioia Tauro è tanto gradito quanto significativo, e mi perdoni la consueta franchezza, anzi, proprio perché conosco la sua propensione per le sfide difficili ed i sogni visionari. Lungi da me ogni forma di preghiera, ma anche lo Stato ha investito negli ultimi 15 anni in questo porto circa 170 milioni di euro per imponenti interventi infrastrutturali che hanno reso il vostro terminal perfettamente performante e produttivo, e altri 15 noi stiamo impegnando in queste ore per l'asfaltatura dei piazzali e per la costruzione, unica in Italia, di un edificio ad uso esclusivo di tutti i portuali; noi siamo l'unica Autorità Portuale, ripeto, unica in Italia, che rimborsa annualmente agli armatori una quota parte delle tasse di ancoraggio introitate, per ringraziarli di aver scelto banchine italiane rispetto a quelle marocchine, egiziane, turche, forse più appetibili per il costo del lavoro, e da domani sicuramente più appetibili per il costo del trasporto, e continueremo a ringraziarli anche nei prossimi anni, e magari a ringraziarli di più. Noi siamo l'unica o fra le pochissime Autorità di Sistema che non ha tartassato nessuno, tramite l'applicazione ai canoni di concessione dei terminalisti di balzelli e misure aggiuntive, magari per ripianare deficit di bilancio, perché i nostri bilanci sono floridi. NOI NON ABBIAMO AVUTO PAURA, quando nel febbraio 2019 prendemmo una decisione molto difficile, anzi, vi abbiamo entusiasticamente aperto le porte di questo terminal meraviglioso, ed è stata la fortuna di questo porto. E ha così concluso: lo ritengo che l'Autorità Portuale abbia giocato fino in fondo le sue carte; ora, di fronte a questa direttiva insensata, la parola passa alla politica e alla volontà degli armatori, ma, come è successo negli anni bui della pandemia, il porto di Gioia Tauro, lo abbiamo ripetuto molte volte in questi giorni incerti, anche stavolta NON SI FERMERÀ'.

## Il gigante nel porto gigante

**GIOIA TAURO** Il Medcenter Container Terminal ha ospitato, alla presenza delle principali autorità e istituzioni, la cerimonia di battesimo di MSC Celestino Maresca, la più grande nave mai attraccata al porto calabrese, appartenente alla classe di cui fanno parte le navi più grandi e sostenibili al mondo. Alla cerimonia ha voluto presenziare lo stesso Gianluigi Aponte, che si è rivolto al Governo italiano perché difenda il grande scalo e con esso la logistica nazionale dalla trappola ETS di Bruxelles. \*MSC Celestino Maresca ha dimensioni record: con i suoi 400 metri di lunghezza 61,5 metri di larghezza e un pescaggio a pieno carico di 17 metri, ha una capacità di 24.116 TEUs. La nave presenta tecnologie all'avanguardia dal punto di vista ambientale, vantando la più bassa percentuale di emissioni di gas serra per container trasportato, con emissioni di Co2 del 12% più basse rispetto alle soglie prescritte. MSC Celestino Maresca è dotata di tecnologie innovative che assicurano un'ulteriore riduzione delle emissioni, tra cui un sistema ibrido di depurazione dei gas di scarico (scrubber), un sistema di lubrificazione dello scafo ad aria e sistemi antivegetativi per ridurre il livello di attrito con l'acqua per abbassare i consumi di carburante, inoltre è equipaggiata per poter ricevere l'energia da terra spegnendo i motori durante l'ormeggio. Dopo un viaggio iniziato in estremo Oriente, la nave è stata tenuta a battesimo da Angela Irolla, moglie di Celestino Maresca, storico manager della divisione cargo MSC. **Gioia Tauro** è stata scelta come luogo per questo importante evento, a testimonianza del valore e dell'impegno della Compagnia verso l'Italia e lo scalo calabrese. \*MSC, leader mondiale nel trasporto marittimo di container con una flotta di 800 navi e 100 terminal nel mondo (di cui 12 in Italia), è infatti da sempre impegnata per lo sviluppo sostenibile e la crescita intermodale dei traffici: con 773.000 TEUs trasportati via ferrovia e camion, 115 coppie di treni e 10.200 viaggi camion a settimana. Il gruppo MSC ha una presenza capillare su tutto il territorio italiano. Il network ferroviario è in costante sviluppo, tanto che gli investimenti nel trasporto su rotaia tramite la società del gruppo Medlog nel 2022 hanno consentito di ridurre di 170.000 tonnellate le emissioni di Co2 contribuendo a decongestionare il traffico su gomma. Il terminal del porto di **Gioia Tauro** rappresenta il fulcro di un sistema di trasporti ramificato e sviluppato dal gruppo MSC nel nostro Paese. Da qui, infatti, passa il 30% del volume dei container che transitano in Italia. Dal 2019 anno in cui è stato interamente acquisito da TiL (società terminalistica parte del Gruppo MSC) sono stati investiti circa 220 milioni di euro in equipment, acquistando 6 grandi gru di banchina, 52 straddle carrier e altri mezzi di sollevamento, provvedendo inoltre alla pavimentazione di 200.000 mq di piazzale. Questi investimenti permetteranno di movimentare 3,5 milioni di TEUs nel 2023 assicurando occupazione per 1.260 dipendenti diretti e attivando un indotto di circa



## La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

---

4.000 persone. Già oggi è possibile gestire contemporaneamente 3 Ultra Large Container Vessel da 24.000 TEUS. Il piano di sviluppo messo in campo da TiL per i prossimi anni ha lo scopo di dotare lo scalo calabrese di ulteriori infrastrutture, attraverso un progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze del mercato italiano ed europeo. Per questo, nel 2024 arriveranno altre 6 grandi gru di banchina di ultima generazione, 20 mezzi di movimentazione piazzale e saranno realizzate importanti opere civili che contribuiranno al raddoppio della capacità operativa del terminal fino a raggiungere i 7 milioni di TEUs entro il 2029. Ma il futuro di un terminal container passa anche e soprattutto dalla possibilità di sviluppare collegamenti intermodali sottolineano i manager che permettano di integrare il più possibile la catena logistica del trasporto merci dal produttore al consumatore, affiancando al porto un vero e proprio gateway ferroviario. Già oggi lo scalo di Gioia Tauro dispone di un terminal intermodale, che consente l'inoltro di convogli ferroviari diretti agli interporti di Nola, Bologna, Padova. \*Alla cerimonia di battesimo di MSC Celestino Maresca, alla presenza del vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, hanno partecipato il comandante Gianluigi Aponte, fondatore del Gruppo MSC, Paolo Maccarini, direttore di TiL e Daniela Picco, executive director MSC Foundation insieme alle principali autorità e istituzioni a livello locale e nazionale, tra cui: Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio; ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone, comandante generale Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera; Roberto Occhiuto, presidente della Regione Calabria. A Don Gildo Albanese, cappellano del porto di Gioia Tauro, è stata affidata la benedizione della nave e del suo equipaggio guidato dal comandante sorrentino Mercurio Samaria.

## Gioia Tauro testa i protocolli di esercitazione antinquinamento e di security marittima

GIOIA TAURO Nei giorni scorsi la Capitaneria di porto di Gioia Tauro ha coordinato una complessa esercitazione antinquinamento, antincendio e di security marittima e portuale. All'operazione hanno preso parte numerosi soggetti pubblici e privati tra cui il Comando di bordo della M/N MSC MARYLENA di bandiera portoghese, l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, i Vigili del Fuoco, la Polizia di Stato, la Guardia di Finanza, la Corporazione dei pilotistretto di Messina, la concessionaria del servizio di rimorchio Con. Tug, il Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Gioia Tauro, il servizio chimico del porto, i Terminal Mct, Automar e Marnavi, Personale del 118. Tre i mezzi navali impiegati: la motovedetta GC CP 827, una unità navale M04 dei Vigili del Fuoco e il rimorchiatore portuale Gioia Star. L'esercitazione ha avuto inizio simulando una segnalazione pervenuta alla sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro da parte del Comandante della M/N MSC MARYLENA riguardante il danneggiamento accidentale di un container posizionato sul ponte principale dal quale fuoriusciva del liquido inquinante e infiammabile che aveva originato un inquinamento marino e un principio di incendio. Le operazioni antinquinamento ed antincendio si sono svolte nello specchio acqueo del porto, nonché a bordo della nave. Nella parte finale della esercitazione è stata condotta una ricerca di un clandestino in ambito portuale. Lo scenario della complessa esercitazione ha consentito di testare le diverse componenti operative presenti in ambito portuale, di verificarne le relative procedure operative, i tempi di risposta all'emergenza, le comunicazione tra i diversi soggetti coinvolti, nonché le misure previste dai vigenti piani di sicurezza degli impianti portuali e del porto. L'attività addestrativa ha confermato, in ultima analisi, l'efficacia e l'alta valenza tecnica dei diversi dispositivi operativi portuali intervenuti e ha consolidato ulteriormente la sinergia tra gli Enti, le società e gli operatori del porto.



**ECONOMIA Occhiuto: «Il Sud è destinato alla stessa crescita del Nord nel Dopoguerra»**

## **La Calabria come porta del Mediterraneo**

*Convegno a Cosenza sui temi del Pnrr, del Ponte sullo Stretto e della pace*

di DAVIDE BELTRANO È ARRIVATO il momento per il Sud di farsi sentire partendo dalle proprie peculiarità ma soprattutto da nuovi fondi che dovranno essere volano per un nuovo processo di valorizzazione e ammodernamento. Ecco che il Pnrr, in questa direzione, diventa strumento di integrazione e benessere comune che va ad incanalarsi in una richiesta d'aiuto dei calabresi sul proprio tenore di vita, ormai da anni a livelli deprecabili. Collegato a questo, un focus approfondito sul "Pia no Mattei" per l'Africa che punta a trasformare l'Italia in un hub energetico dell'Ue, rendendola indipendente nel giro di due anni. Sono queste le tematiche trattate dalla due giorni organizzata da "Idea Pubblicità" in mediapartnership con Il Sole24ore presso la sala Quintieri a Cosenza. A moderare il primo convegno è stato il giornalista Mario Campanella con la presenza di illustri personaggi della politica calabrese e nazionale.

Ad aprire il dibattito è stata in video Raffaella Paita, coordinatrice nazionale e senatrice di Italia Viva. «Finalmente la Calabria diventa protagonista di un nuovo processo economico. Una realtà, per esempio come quella del **porto di Gioia Tauro**, che sta dando un grande supporto a tutta la regione.

Tutta questa vitalità e questo slancio di ottimismo, però, sarà davvero efficace solo quando gli investimenti dal punto di vista infrastrutturale saranno veramente realizzati. E in questo senso penso al Ponte sullo Stretto, un progetto ancora in essere, non assolutamente definito come qualcuno vuol far credere ma che, però, riesce a canalizzare l'attenzione di tutta la politica, e questo devo dire che è un bene per il territorio».

A seguire c'è stato l'intervento di Nicola Irto, senatore e segretario regionale del Pd incentivato dalla riflessione del giornalista Filippo Veltri sulla concretezza del Piano Mattei. «Siamo in un mondo che cambia e che viene spaccato da continue guerre. Nel piano Mattei per l'Africa io vedo delle lacune, in primis quella che non c'è una vera copertura economica. E poi sembra che questo piano sia solo finanziato dall'Italia e non dall'Europa, citata solo una volta. E infine, avrei preferito che dentro questo piano ci fosse un impegno infrastrutturale più concreto dedicato alla Calabria visto che è la porta sul mediterraneo.

Quindi, la mia vuole essere una critica costruttiva ma anche una riflessione per migliorare questo piano».

Molto interessante anche l'intervento di Alfredo Antonozzi, vice capogruppo di Fratelli d'Italia alla Camera.

«È evidente che il Piano Mattei è un'iniziativa italiana ma il nostro Governo lo ha pensato in un'ottica



## Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

---

europea, senza l'appoggio dell'Euro pa non ci può essere una vera concretezza. Ecco perché questo piano deve essere una nuova frontiera per il mediterraneo ristabilendo una visione di Europa non più predatoria ma collaborativa nei confronti degli stati africani». Sulla tematica del Pnrr ha, invece, insistito Simona Loizzo, deputato della Lega: «Sono in arrivo nuovi fondi per il Sud e soprattutto per la Calabria che è e deve essere, sempre di più, la porta sul mediterraneo, il nostro avamposto nazionale per uno sviluppo che deve arrivare fino al continente africano e, quindi, il Piano Mattei è fondamentale».

Presente alla giornata anche il sindaco di Cosenza, Franz Caruso, per saluti istituzionali e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, con un intervento in video da Barcellona: «L'area del Mediterraneo è baricentrica e sono certo che il nostro Sud conoscerà uno sviluppo simile a quello avuto dal Nord nel dopoguerra grazie all'industria manifatturiera tedesca. Il Piano Mattei - ha aggiunto - è l'unica soluzione per affrontare le emergenze del continente africano. Il Mediterraneo può e deve essere strategico anche nelle politiche di pace e la sua centralità è dettata dalla possibilità di poter rendere nei vari continenti gli scambi commerciali determinanti per aumentare il Pil dei Paesi africani».

## Dal Porto di Olbia la prima campagna di informazione sul corretto utilizzo delle aree portuali

(FERPRESS) **Olbia**, 24 NOV Inizia dallo scalo di **Olbia** la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di **Porto** del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del **porto** di **Olbia**, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in **porto**; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. Partiamo da **Olbia** con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in **porto** e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice



## FerPress

### Olbia Golfo Aranci

---

obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro.

## Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

### Dal porto di Olbia la prima campagna di informazione sul corretto utilizzo delle aree portuali

Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di **Porto** del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del **porto** di **Olbia**, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in **porto**; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. "Partiamo da **Olbia** con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in **porto** e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare



Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30

## Il Nautilus

### Olbia Golfo Aranci

---

nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro".

## Informatore Navale

### Olbia Golfo Aranci

## Dal porto di Olbia la prima campagna di informazione sul corretto utilizzo delle aree portuali

Parte oggi, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali. Inizia dallo scalo di **Olbia** la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di **Porto** del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del **porto** di **Olbia**, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in **porto**; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. "Partiamo da **Olbia** con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna



Parte oggi, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali. Inizia dallo scalo di Olbia la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai

## Informatore Navale

### Olbia Golfo Aranci

---

la cartellonistica presente in **porto** e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro".

## Informazioni Marittime

### Olbia Golfo Aranci

#### Olbia, Adsp pubblica decalogo sull'accessibilità del porto

Campagna informativa dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna sugli effetti dell'ordinanza di luglio scorso. Nuove regole su divieti e accessi per operatori e cittadini. Al via nello scalo di **Olbia** la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione consultiva, la direzione Occupazione e Impresa dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sardegna ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di **porto** del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del **porto** di **Olbia**, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 chilometri orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in **porto**; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. «Partiamo da **Olbia** con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in



Campagna informativa dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna sugli effetti dell'ordinanza di luglio scorso. Nuove regole su divieti e accessi per operatori e cittadini Al via nello scalo di Olbia la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione consultiva, la direzione Occupazione e Impresa dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sardegna ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 chilometri orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. «Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in

## Informazioni Marittime

### Olbia Golfo Aranci

---

fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in **porto** e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro». Condividi Tag **olbia** Articoli correlati.

## Aree operative e pubbliche del porto di Olbia: la sperimentazione

OLBIA Olbia al centro della sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da stamani, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali, la Direzione occupazione e impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'**AdSp**. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 Luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 chilometri orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'**AdSp**). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'**AdSp**, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in porto; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. Partiamo da Olbia con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago spiega Massimo Deiana, presidente dell'**AdSp** del mare di Sardegna. Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in porto e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta di Luglio. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di



## Messaggero Marittimo

Olbia Golfo Aranci

---

dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro.

## Olbia Notizie

### Olbia Golfo Aranci

## Dal porto di Olbia la prima campagna di informazione sul corretto utilizzo delle aree portuali

**OLBIA.** Inizia dallo scalo di **Olbia** la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di **Porto** del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del **porto di Olbia**, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP). Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in **porto**; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. "Partiamo da **Olbia** con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna la cartellonistica presente in **porto** e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare



OLBIA. Inizia dallo scalo di Olbia la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini. Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell'Isola Bianca e di Cocciani. Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell'Isola Bianca, ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito

## Olbia Notizie

### Olbia Golfo Aranci

---

maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro". Tags: **Olbia Porto** di **Olbia** © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

## Parte oggi, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali

Parte oggi, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali Nov 24, 2023 Inizia dallo scalo di **Olbia** la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di **Porto** del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del **porto** di **Olbia**, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell' Isola Bianca e di Cocciani Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell' Isola Bianca , ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai dipendenti degli Enti e agli operatori portuali (delimitati in giallo con sosta consentita solo previa esposizione di apposito tagliando rilasciato dall'AdSP) . Per quanto riguarda la velocità massima consentita, il limite rimane invariato, ossia 30 chilometri orari. Come ben evidenziato nel decalogo dell'AdSP, il mancato rispetto di queste semplici norme può essere sanzionato con la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a lavorare in **porto**; sanzioni amministrative ai sensi del Codice della navigazione da 1.032 a 6.197 euro che, in caso di mancato rispetto delle norme di sicurezza, possono diventare penali. "Partiamo da **Olbia** con un nuovo esperimento di comunicazione sulle principali buone pratiche per vivere quotidianamente le aree portuali, sia dal punto di vista operativo che di svago - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Quello in fase di distribuzione è un piccolo decalogo a costo zero che accompagna



11/24/2023 14:26 Redazione Seareporter

Parte oggi, in via sperimentale, la distribuzione del decalogo rivolto agli operatori e ai fruitori degli scali Nov 24, 2023 Inizia dallo scalo di Olbia la sperimentazione del primo decalogo per l'utilizzo delle aree portuali da parte di operatori e cittadini Da questa mattina, dopo la presentazione dell'iniziativa ai rappresentanti delle imprese portuali riuniti nell'ultima riunione annuale della Commissione Consultiva, la Direzione Occupazione e Impresa ha avviato la distribuzione di una piccola brochure informativa tra gli addetti ai lavori, e non solo, che quotidianamente operano nelle aree di competenza dell'AdSP. Obiettivo principale, far conoscere disposizioni ed effetti, soprattutto sanzionatori, dell'ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto del 6 luglio scorso. Provvedimento che, oltre a definire la netta separazione tra aree operative e di viabilità ordinaria del porto di Olbia, detta una serie di regole di comportamento per i fruitori, tutte dettagliatamente riportate nella cartellonistica posizionata nei principali punti di delimitazione dell' Isola Bianca e di Cocciani Si parte dal semplice divieto di accesso alle aree operative da parte dei non addetti ai lavori, in particolare per i cittadini che sono soliti svolgere attività ricreative (come passeggiare, giocare, pernottare con camper o roulotte, transitare in bicicletta, fare jogging o pescare) nei piazzali di sosta e movimentazione dei mezzi pesanti; per proseguire con tutte le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (utilizzo di indumenti ad alta visibilità e dispositivi antinfortunistici), la regolamentazione della sosta dei veicoli commerciali e delle operazioni di preimbarco, fino ai limiti di velocità che, nelle aree di lavoro, viene fissata a 20 km orari. Relativamente alle aree pubbliche, invece, il regolamento allegato all'ordinanza vieta l'utilizzo di veicoli non a motore in tutta l'area portuale dell' Isola Bianca , ad eccezione del tratto delimitato dalla pista ciclabile del Viale della Capitaneria. Così come separa le zone libere di parcheggio da quelle dedicate ai

## Sea Reporter

### Olbia Golfo Aranci

---

la cartellonistica presente in **porto** e le prescrizioni dell'ordinanza congiunta del 6 luglio scorso. Il nostro semplice obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente gli operatori portuali sull'utilizzo di dispositivi di sicurezza e sui codici di comportamento da adottare nelle fasi di manovra dei mezzi pesanti e di movimentazione delle merci. Ma anche un memorandum per tutti i cittadini che, in maniera azzardata, troppo spesso utilizzano le aree operative per attività di svago come la corsa o le passeggiate, inconsapevoli degli innumerevoli rischi a cui vanno incontro".

# La Nuova Sardegna

Cagliari

## Nasce il nuovo corso di laurea per i "cervelli" della nautica

La città che cresce Accordo tra consorzio UniOlbia e l'Università di Cagliari Quando Studi

PAOLO ARDOVINO

Olbia «Strategico». Il nuovo corso di laurea di Ingegneria navale viene definito così. E in questo modo lo ha pensato l'Università di Cagliari, che ha deciso di aprire il corso non nel capoluogo ma a circa 300 chilometri di distanza. In questo modo, non c'è dubbio, la pensa pure il consorzio UniOlbia, che apre di buon grado le (nuove) porte dei suoi edifici universitari all'opportunità di far entrare un corso che ha valenza unica in Sardegna.

L'accordo La branca dell'ingegneria applicata alla nautica permetterà - dall'anno accademico 2024/2025 - di formare profili super specializzati che se vorranno potranno diventare eccellenze altrove, anche se è piuttosto caldeggiata la via della valorizzazione in loco. D'altronde si tratta di studiare un settore «che in Sardegna vale quasi due miliardi di euro» e che vede «il suo principale distretto nel nord-est e a Olbia». Lo dice la delegazione dei vertici di UniCa che ieri si è fatta vedere nella sala convegni del consorzio olbiese, in via **Porto** Romano.

A ufficializzare l'istituzione è Aldo Carta in veste di presidente del consorzio UniOlbia: «Nell'ambito di un progetto volto a far crescere competenze nel mondo delle imprese del comparto della nautica - dice subito -. Abbiamo a che fare con un vuoto da colmare, quello delle professionalità, evidenziato dalla forte domanda, favorita dal mercato privato e turistico».

Offerta Il rettore dell'Università di Cagliari, Francesco Mola, è «fiducioso» sull'investimento in terra olbiese. «Un corso del genere esiste solo a Genova, Trieste e Napoli, ci confrontiamo con loro, assumeremo persone dedicate e siamo pronti a fare questo passo».

Il preside della Facoltà di Ingegneria di UniCa, Daniele Cocco, illustra: «Le attività formative del primo anno saranno sovrapposte agli altri corsi in ingegneria». È chiaro che oltre alla didattica programmata si guardi molto alla possibilità di svolgere tirocini con realtà virtuose dell'isola.

Ambizioni Per il direttore generale di UniCa, Aldo Urru, «la strategia è anche guardare alle attività internazionali. Facciamo di tutto per partire dal prossimo anno accademico». Il sindaco Settimo Nizzi benedice l'accordo come «coronamento di un grande sogno». Per dare l'idea dell'evoluzione della città chiama in causa il passato. «Da quando si pensava alla produzione di mitili e basta, è cambiato tutto. Cambiato il modo di vivere e pensare, grazie anche a chi è venuto da fuori. Penso - con la mano sul cuore - in primis al principe Karim Aga Khan».



## Primo Magazine

Cagliari

### Anche Maersk sceglie il terminal container MITO of Sardinia di Grendi

24 novembre 2023 - Posizionarsi come hub logistico per servire con efficienza un mercato in crescita ma comunque complesso per la gestione operativa come quello del Nord Africa è la sfida con cui MITO of Sardinia rilancia le attività al centro del Mediterraneo. Un'opportunità che ha deciso di accogliere anche Maersk con le prime operazioni avviate la scorsa settimana che vanno ad aggiungersi a quelle di primari operatori internazionali già clienti del terminal su alcuni servizi feeder. Il terminal container internazionale del Gruppo Grendi a **Cagliari**, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, è, infatti, una piattaforma ideale per la distribuzione efficiente e veloce delle merci su un'area che vede alcuni tra i principali mercati della sponda sud in un raggio di sole 400 miglia nautiche. La recente operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un **porto** ucraino, superando il blocco del **porto** di Odessa e scegliendo **Cagliari** come **porto** sicuro, è uno dei più recenti esempi della competitività di questo scalo. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) può oggi operare sia in modalità LOLO che in modalità RORO come una sorta di banchina allungata e mobile in combinazione con un sistema di carico e scarico tramite cassette-translifter; una scelta strategica pionieristica del gruppo che consente ai clienti una serie di vantaggi operativi per l'ottimizzazione del carico sulle navi in un'unione con flussi di semirimorchi ed una velocità di sbarco e imbarco sui porti Nord Africani che taglia tempi di attesa e conseguentemente abbatte in modo significativo il consumo di carburante, costi e le emissioni di CO2. "Il Gruppo Grendi investe da tempo sullo scalo cagliaritano, potenziandone la flessibilità nelle operazioni di movimentazione e la capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori insieme ai 20mila m2 di magazzini nel **porto** di **Cagliari** e ai 620m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni contemporaneamente. Le condizioni meteo ottimali pressoché tutto l'anno e le agevoli condizioni del bacino di manovra delle navi, sia madri che feeder, insieme agli alti standard di servizi che possiamo offrire con una forza lavoro disponibile sul luogo con oltre 20 anni di esperienza nei container confermano la scelta di questo scalo. Il primo anno di attività ha evidenziato buoni risultati, con la movimentazione di circa 60mila teu per 65 navi, e anche per l'anno in corso ci aspettiamo un consolidamento della crescita" ha commentato l'amministratore delegato di MITO e Grendi Trasporti Marittimi Antonio Musso.



24 novembre 2023 - Posizionarsi come hub logistico per servire con efficienza un mercato in crescita ma comunque complesso per la gestione operativa come quello del Nord Africa è la sfida con cui MITO of Sardinia rilancia le attività al centro del Mediterraneo. Un'opportunità che ha deciso di accogliere anche Maersk con le prime operazioni avviate la scorsa settimana che vanno ad aggiungersi a quelle di primari operatori internazionali già clienti del terminal su alcuni servizi feeder. Il terminal container internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, è, infatti, una piattaforma ideale per la distribuzione efficiente e veloce delle merci su un'area che vede alcuni tra i principali mercati della sponda sud in un raggio di sole 400 miglia nautiche. La recente operatività di banchina per scaricare la prima portacontainer in uscita da un porto ucraino, superando il blocco del porto di Odessa e scegliendo Cagliari come porto sicuro, è uno dei più recenti esempi della competitività di questo scalo. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) può oggi operare sia in modalità LOLO che in modalità RORO come una sorta di banchina allungata e mobile in combinazione con un sistema di carico e scarico tramite cassette-translifter; una scelta strategica pionieristica del gruppo che consente ai clienti una serie di vantaggi operativi per l'ottimizzazione del carico sulle navi in un'unione con flussi di semirimorchi ed una velocità di sbarco e imbarco sui porti Nord Africani che taglia tempi di attesa e conseguentemente abbatte in modo significativo il consumo di carburante, costi e le emissioni di CO2. "Il Gruppo Grendi investe da tempo sullo scalo cagliaritano, potenziandone la flessibilità nelle operazioni di movimentazione e la capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori insieme ai 20mila m2 di magazzini nel porto di Cagliari e ai 620m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di

## Sardegna Reporter

Cagliari

### "Trasporti, Deidda (Fdi): Bene Attività Mito Di Grendi E Maersk; Cagliari Ponte Tra Italia, Europa E Nord Africa"

"Trasporti, Deidda (Fdi): Bene Attività Mito Di Grendi E Maersk; Cagliari Ponte Tra Italia, Europa E Nord Africa" "Trasporti, Deidda (Fdi): Bene Attività Mito Di Grendi E Maersk; Cagliari Ponte Tra Italia, Europa E Nord Africa" "Piena soddisfazione per l'azione di Mito, la nuova compagnia di Grendi operante nel porto canale di Cagliari insieme ad un grande operatore come Maersk, e per l'ambizioso progetto di collegamento marittimo con il Nord Africa, al porto di Radès, con la possibilità di ampliare ad altri porti del Nord Africa. Il Porto Canale di Cagliari ha le condizioni strutturali ideali per continuare a crescere e il gruppo Grendi ci sta credendo, assicurando collegamenti da e per tutta Europa con il Nord Africa e da Cagliari creando un corridoio verticale di distribuzione e una rete ideale a cui si aggiungeranno porti nord africani ed altri porti italiani, sempre utilizzando Cagliari come snodo efficiente. Il nuovo rapporto dell'Italia, grazie all'azione del Governo, con gli Stati del Nord Africa ma anche il ruolo nel Mediterraneo, da a Cagliari e alla Sardegna un ruolo da protagoniste. Siamo impegnati in una riforma del sistema portuale per dare agli operatori sostegno, certezze e semplificazioni burocratiche. Un dialogo continuo come lo sblocco del Mare Bonus e altre misure utili per lo sviluppo della portualità e dei traffici via mare", dichiara Salvatore Deidda, Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati.



leri il passaggio di consegne al vertice dell'Autorità di sistema portuale tra l'ex presidente e il nuovo commissario

## Ranieri al lavoro. Mega, un addio al veleno

«Onorato di guidare i porti dello Stretto». «Fiero del lavoro fatto, osteggiato dai poteri forti»

LUCIO D'AMICO

Poche parole, quelle del subentrante.

Molte, quelle dell'uscente. Nel giorno dello scambio di consegne al vertice dell'**Autorità di sistema portuale** dello Stretto, il contrammiraglio Antonio Ranieri, nominato commissario straordinario con decreto del ministro dei Trasporti Matteo Salvini, si è messo subito al lavoro. Tanti gli adempimenti formali da espletare, prima di procedere a un'ampia ricognizione dello "stato dell'arte", di tutto quello che da oggi, di fatto, Ranieri si troverà sul tavolo dell'Ente di via Vittorio Emanuele. Il passaggio del testimone, alla presenza del segretario generale Domenico La Tella, è avvenuto in un clima cordiale, come sottolineano sia il neocommissario sia il presidente che ha concluso il suo mandato, Mario Paolo Mega.

«È per me un onore rivestire questo incarico così prestigioso e strategico per il territorio - queste le prime dichiarazioni di Ranieri -. Sono consapevole dell'impegno che il nuovo ruolo affidatomi implicherà nei prossimi mesi e sono pronto, sulla spinta del lavoro svolto e delle numerose progettualità già avviate, ad operare per la valorizzazione e lo sviluppo dei porti dello Stretto in piena sinergia con le Istituzioni e tutti i soggetti portatori di interessi». Ranieri sa già che il commissariamento non durerà poco, perché il suo mandato è legato alla riforma della portualità italiana, alla quale stanno lavorando i tecnici del Mit e la cui bozza sarà pronta entro la fine dell'anno. Ma il percorso è tutt'altro che facile e certamente non sarà breve.

Mega, da parte sua, affida a una lunga riflessione il suo bilancio di quattro anni di mandato. E in qualche passaggio, lancia frecce in più direzioni.

«Termina il mio mandato di presidente della **Autorità di sistema portuale** dello Stretto dopo quattro anni intensi in cui ho avuto l'onore di guidare la sedicesima Adsp italiana, ultima nata dopo la riforma del 2016, per la gestione dei porti messinesi e reggini affacciati sullo Stretto, oltre al porto di Milazzo e da ultimo a quello di Saline Joniche. Un mandato che, secondo alcuni, non sarebbe dovuto nemmeno iniziare, visto che il Governo Conte I dovette passare la mia nomina in Consiglio dei ministri per superare le opposizioni delle due Regioni, Calabria e Sicilia; un mandato che si sarebbe dovuto interrompere per effetto dell'annullamento della norma istitutiva della AdSP contestata dalla Regione Calabria poi invece respinta dalla Corte Costituzionale; infine che non avrei dovuto portare a termine per il ricorso al Tar, mai discusso ad oggi, proposto dalla Regione siciliana che mi contestava la mancanza dei requisiti per svolgere l'incarico. Ma non è solo questo. Durante tutto il mandato è



## Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

stata palese e mai nascostala contrarietà di alcuni operatori messinesi che non hanno perso l'occasione per minare l'attività della Adsp spargendo veleni e cercando di far intervenire il Ministero vigilante invocando, senza ottenere alcun risultato, poteri sostitutivi senza alcuna legittima ragione». A chi si riferisce Mega? Il bersaglio è evidente: oltre alle due Giunte regionali, alcuni componenti dell'Organismo di partenariato e gli armatori della Caronte&Tourist. L'ing. Vincenzo Franza è stato, più volte, molto critico sull'operato del presidente dell'Authority.

«Potrei mutuare, con gli aggiustamenti del caso, le parole dalla premier Giorgia Meloni che nell'ultimo libro di Bruno Vespa ha affermato: "So che ci sono nemici disposti a fare qualunque cosa pur di buttarmi giù. Ma non mi spaventano. Come ho detto all'inizio del mio mandato, non sono ricattabile. Ma capisco che per alcuni gruppi di potere che hanno controllato a lungo l'Italia questo sia un problema". Ecco, appunto, io non mi sono fatto spaventare e sono andato avanti per la mia strada cercando di onorare l'impegno preso con chi aveva creduto nella mia professionalità e competenza ponendomi al vertice di questo Ente».

Tolto il sassolino dalla scarpa, l'uomo venuto dalla Puglia rievoca gli anni difficili di inizio mandato, coincisi con lo scoppio della pandemia da Covid, ed elenca i risultati ottenuti in questo quadriennio: «Risultati che sono negli atti dell'Ente, e solo persone in malafede non possono riconoscerli.

Oggi i porti dello Stretto hanno finalmente una loro identità, una programmazione a medio-lungo termine, decine di progettazioni già concluse e tante altre in corso che hanno consentito in questi ultimi mesi di appaltare lavori per quasi 80 milioni di euro; di essere pronti a finalizzarne, con altre gare, quasi per un importo analogo altri nei prossimi mesi; di poter avviare nuovi cantieri per oltre 200 milioni euro nei prossimi anni sulla base delle progettazioni in corso. Per non parlare dello sblocco di cantieri fermi al momento del mio insediamento che poi sono giunti regolarmente a conclusione come quelli che hanno consentito di realizzare il dragaggio del porto di Milazzo e la costruzione del pontile di Giammoro».

Mega cita anche i due «fondamentali strumenti di programmazione», il "Deasp" (Documento di pianificazione energetica ed ambientale) e il "Dpss" (Documento di programmazione strategica) predisposti e approvati, «che consentiranno di avviare sin dalle prossime settimane i Piani regolatori in ogni porto, indispensabili per dare concretezza alle trasformazioni tanto desiderate dalle Amministrazioni dei Comuni in cui insistono i porti». Delle decine di procedimenti in corso, «che cambieranno nei prossimi anni il volto di tutti i porti della Adsp restituendo dignità e funzionalità ad aree che erano state o abbandonate o sottomesse agli interessi di singoli operatori senza alcun riguardo per le città e gli utenti, mi piace ricordare - insiste Mega - quello che resterà per me l'esempio di come si possano amministrare aree demaniali insieme alla città e per la città: la riqualificazione urbanistica ed edilizia delle aree della ex Fiera di Messina, abbandonate da oltre vent'anni e che ho trovato senza nemmeno una idea sensata di recupero, che finalmente verranno restituite ai cittadini con la creazione di un Parco pubblico attrezzato di

## Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

quasi tre ettari, con lavori in corso che termineranno per la prossima estate, all'interno del ridisegno complessivo di tutto il waterfront **portuale** a nord che entro poche settimane avrà una sua progettazione, in parte anche immediatamente cantierabile, frutto di un concorso avviato a valle di una inedita, ancorché non obbligatoria, attività di confronto pubblico con la cittadinanza che resterà uno dei momenti più intensi e qualificanti del mio mandato». E qui arriva un'altra "frecciata": «Forse un "business" sfumato per i miei detrattori e per chi considera i porti una proprietà privata che invece ho trasformato in una straordinaria operazione di restituzione alla città di aree urbane pregiate per usi pubblici o di interesse collettivo e una reale opportunità di rigenerazione urbana di iniziativa pubblica». Questi quattro anni - tra le sue conclusioni il presidente uscente - «hanno dimostrato come fosse non solo utile ma necessaria l'attivazione di un Ente unico che diventasse il punto di riferimento per la mobilità marittima sullo Stretto di Messina».

Poi, un avvertimento e un monito a chi ha preso il suo posto: «Ora non sarà così facile nella prossima riforma della legge 84 riportare i porti dello Stretto sotto l'amministrazione di altre Adsp ma occorrerà vigilare e mantenere alta la capacità di tutelare gli interessi e la specificità della portualità locale e soprattutto sostenere con risultati e competenza le proprie peculiarità. Un calo di tensione su questi aspetti, spedito non provocato appositamente con un indebolimento della governance della Adsp, potrebbe facilitare le mire di territori vicini a mettere le mani sulle strategie di sviluppo soprattutto dei traffici crocieristici a vantaggio di altri scali. Il porto di Messina e quello di Reggio Calabria, una volta riqualificato, sfruttando il rilancio dell'aeroporto di Reggio Calabria potranno diventare il vero hub delle crociere dell'Italia meridionale, al centro delle rotte del Mediterraneo, contribuendo ad una crescita strutturata dell'offerta turistica di queste aree».

Infine, un altro affondo: «Sono soddisfatto per tutto il lavoro svolto e per essere riuscito a portare a termine il mandato, nonostante tutte le avversità... Certo, non posso nascondere, che avrei preferito rimanere ancora qualche anno per portare a completamento tutto quello sino ad oggi è stato appaltato soprattutto per evitare che si vada verso un rallentamento della fase di attuazione o peggio ad una revisione degli obiettivi con snaturamento della visione e della strategia che c'è alla base... Non mi è stato consentito nemmeno di traghettare l'AdSP alla riforma, nonostante i palesi risultati ottenuti, esclusivamente per una scelta politica, certamente legittima e che rispetto ma che lascia un po' di amarezza perché mortifica competenza e professionalità. I potentati locali, che non hanno minimamente a cuore il futuro dei porti maperseguono strategie di tutt'altra natura, finalmente possono gioire per essersi liberati di me». Dopo i ringraziamenti di prammatica, il saluto finale alle città dello Stretto «Un pezzo del mio cuore resterà in questi territori, messinesi e reggini...».

RIPRODUZIONE RISERVATA.

Navi Rfi,

## polemica a scoppio ritardato

*L'attacco di Barbagallo: insensata rinuncia. Ma Fs aveva già chiarito: 3 nuovi traghetti nello Stretto*

Una polemica "a scoppio ritardato". In Commissione Trasporti del Parlamento, il capogruppo del Pd, e segretario regionale del partito, Anthony Barbagallo, attacca Rete ferroviaria italiana sulla questione delle tre navi da costruire per i trasporti nello Stretto. Ma l'affondo è rivolto soprattutto al Governo e al Ponte. Le Ferrovie, però, avevano già chiarito la posizione ufficiale, con una nota anticipata dal nostro giornale. Ma andiamo con ordine.

«Da Rfi lo stop alla costruzione di tre nuovi traghetti, è una rinuncia clamorosa e insensata che mortifica ancora una volta i cittadini ed il nostro territorio, utile soltanto alla propaganda del devastante progetto del Ponte». Comincia così l'offensiva di Barbagallo, il quale dichiara di aver presentato un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture. «È la dimostrazione che l'insensato progetto del Ponte non attira investimenti a supporto, ma prosciuga le risorse pubbliche destinabili alle infrastrutture del Sud e dell'intero Paese, come denunciato da Ance e dalla Corte dei Conti».

Nell'atto ispettivo rivolto al ministro Salvini, Barbagallo scrive: «Nel 2022 Rfi annuncia che tre traghetti veloci navigheranno nello Stretto di Messina. Ma, in realtà, i traghetti previsti, pubblicizzati come il prototipo del nuovo "collegamento dinamico" nello Stretto, alimentati da un **sistema** gas/elettrico/diesel che avrebbe permesso la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e dotati di un **sistema** elettrico a emissioni zero nei porti di ormeggio, grazie ai pannelli solari, non verranno costruiti visto che la stessa Rfi ha azzerato le procedure di gara in fase di valutazione delle offerte». Poi, l'esponente del Pd aggiunge: «Pare chela decisione di Rfi sia legata agli Ld. sviluppi sul collegamento stabile nello Stretto, nell'ambito del quale le Fs dovranno svolgere un ruolo determinante per tutte le opere ferroviarie connesse al Ponte». E Barbagallo chiede di conoscere «i motivi che giustificano l'interruzione della procedura di gara e in che modo Rfi, società pubblica obbligata da un contratto di servizio, intenda garantire la continuità territoriale e la mobilità in Sicilia, in particolare nello Stretto di Messina, e al contempo migliorare l'efficienza del servizio».

Ebbene, proprio Rfi, e il suo presidente Dario Lo Bosco, nei giorni scorsi hanno chiarito la vicenda:

Rete ferroviaria italiana ha sospeso la procedura di gara per la progettazione e la fornitura di due navi veloci di tipo "Dual fuel" (Lng/Diesel) «a causa della mancata realizzazione dei distributori di gas naturale liquefatto inizialmente previsti dall'**Autorità** di **sistema portuale** di Messina». La stessa azienda del Gruppo Fs ha aggiunto: «Rfi ha in corso interlocuzioni con i Ministeri



## Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

competenti per il lancio di una nuova gara per la realizzazione di tre nuove navi veloci ad alimentazione ibrida, diesel/elettriche, per un importo di 60 milioni di euro». L'azzeramento delle procedure, dunque, non significa aver abbandonato l'idea di costruire tre nuove navi con i più innovativi sistemi tecnologici. Anzi, l'importo è passato dai 52 milioni di euro posti a base d'asta per le precedenti gare risoltesi con un nulla di fatto ai 60 milioni annunciati da Rfi.

Va ricordato che il deposito costiero Gnl, che era stato originariamente previsto a Tremestieri dall'**Autorità di sistema portuale**, è stato, poi, cancellato dalla programmazione per la forte opposizione delle istituzioni e degli enti locali (lo stesso sindaco Federico Basile si era detto fortemente contrario al luogo prescelto), vista la vicinanza dell'impianto con i centri abitati dei villaggi rivieraschi della zona sud di Messina. L'impossibilità di rifornimento di quei mezzi "Dual fuel" ha indotto Rete ferroviaria italiana a sospendere le procedure di gara e a pianificare, invece, un nuovo bando per la realizzazione di tre traghetti "ibridi".

Era stata la Corte dei Conti, infine, a sollevare una questione di opportunità, chiedendo al Governo e a Rfi di valutare l'effettiva convenienza di un tale investimento su nuovi traghetti, alla luce della progettazione e futura costruzione del Ponte sullo Stretto. Ma la decisione di Rete ferroviaria conferma che collegamento stabile e collegamento dinamico possono assolutamente convivere, come accade in tutti gli altri Paesi del mondo.

RIPRODUZIONE RISERVATA.

ieri il passaggio di consegne e l'insediamento. Mega ha lasciato la presidenza: «Definito il futuro dei porti nei prossimi 3/5 anni»

## **Authority dello Stretto, il commissario Ranieri già al lavoro**

«È per me un onore rivestire questo incarico strategico per il territorio»

Il contrammiraglio Antonio Ranieri si è insediato ieri alla guida dell'**Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto, nominato commissario straordinario con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dopo il passaggio di consegne con il presidente uscente Mario Mega, svoltosi negli uffici di Messina alla presenza del segretario generale e dei dirigenti dell'ente, il neocommissario si è subito dedicato ad affrontare ai primi adempimenti amministrativi ed organizzativi. «È per me un onore - ha detto - rivestire questo incarico così prestigioso e strategico per il territorio. Sono consapevole dell'impegno che il nuovo ruolo affidatomi implicherà nei prossimi mesi e sono pronto, sulla spinta del lavoro svolto e delle numerose progettualità già avviate, ad operare per la valorizzazione e lo sviluppo dei porti dello Stretto in piena sinergia con le Istituzioni e tutti i soggetti portatori di interessi».

Da parte sua, Mega ha affidato ai social un lungo intervento di saluto, condito anche da qualche nota polemica nei confronti di «alcuni operatori messinesi che non hanno perso l'occasione per minare l'attività della Adsp spargendo veleni e cercando di far intervenire il Ministero vigilante invocando, senza ottenere alcun risultato, poteri sostitutivi senza alcuna legittima ragione». Ma al di là di ciò, è positivo il bilancio che Mega traccia rispetto alla sua esperienza alla guida dell'Authority dello Stretto, di cui è stato il primo e fino ad oggi unico presidente: «Questi quattro anni hanno dimostrato come fosse non solo utile ma necessaria l'attivazione di un ente unico che diventasse il punto di riferimento per la mobilità marittima sullo Stretto di Messina. Ora non sarà così facile nella prossima riforma della legge 84 riportare i porti dello Stretto sotto l'amministrazione di altre Adsp, ma occorrerà vigilare e mantenere alta la capacità di tutelare gli interessi e la specificità della portualità locale e soprattutto sostenere con risultati e competenza le proprie peculiarità. Un calo di tensione su questi aspetti, speriamo non provocato appositamente con un indebolimento della governance della Adsp, potrebbe facilitare le mire di territori vicini a mettere le mani sulle strategie di sviluppo soprattutto dei traffici crocieristici a vantaggio di altri scali. Il porto di Messina e quello di Reggio Calabria, una volta riqualificati, sfruttando il rilancio dell'aeroporto di Reggio Calabria potranno diventare il vero hub delle crociere dell'Italia meridionale, al centro delle rotte del Mediterraneo, contribuendo ad una crescita strutturata dell'offerta turistica di queste aree. Impossibile fare un elenco delle tantissime attività svolte e dei procedimenti avviati, ma chi avesse voglia di farlo potrà leggere il Piano operativo triennale 2024/2026 approvato prima dell'estate che costituirà anche un comodo manuale d'uso per i miei successori per organizzare



## **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

---

manifestazioni per l'avvio dei cantieri e l'inaugurazione delle infrastrutture ultimate. Tutto quello che accadrà nei prossimi 3/5 anni nei porti dello Stretto, se saranno capaci di governare e monitorare attentamente tutti i processi, sarà merito della semina di questa prima fase di gestione della Adsp di cui sono veramente orgoglioso anche se purtroppo nessuno se ne ricorderà».

RIPRODUZIONE RISERVATA.

Villa San Giovanni

## La minoranza: «Ranieri profilo ideale per l'Adsp»

giu.cip. VILLA SAN GIOVANNI La nomina a commissario straordinario dell'**Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto del contrammiraglio Antonio Ranieri è accolta con grande entusiasmo dai consiglieri di minoranza Marco Santoro, Filippo Lucisano, Daniele Siclari, Stefania Calderone e Domenico De Marco, non solo per le «notevoli competenze del neo commissario in materia», ma anche per la "«i mostrazi one della volontà del Governo di affidare questo cruciale incarico a un tecnico del territorio, che conosce in modo eccellente le problematiche e le potenzialità legate al ruolo». Una scelta che il centrodestra a Palazzo San Giovanni, ripercorrendo la carriera di Ranieri, definisce «la migliore possibile, poiché consentirà di lavorare in stretta sinergia con gli organi regionali e nazionali del **sistema portuale**». La minoranza, poi, ricorda «l'ultima delibera consiliare votata all'unanimità per far diventare Villa nel prossimo futuro una città a vocazione turistica con l'intermodalità dei trasporti nell'area dello Stretto moderna ed ecosostenibile, anche in vista dell'imminente inizio dei lavori del Ponte». RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Passaggio di consegne al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Mega ha ricordato gli ostacoli incontrati lungo tutto il suo mandato Stamani il contrammiraglio Antonio Ranieri, nominato commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è insediato nel suo nuovo incarico. «È per me - ha dichiarato Ranieri - un onore rivestire questo incarico così prestigioso e strategico per il territorio. Sono consapevole dell'impegno che il nuovo ruolo affidatomi implicherà nei prossimi mesi e sono pronto, sulla spinta del lavoro svolto e delle numerose progettualità già avviate, ad operare per la valorizzazione e lo sviluppo dei porti dello Stretto in piena sinergia con le istituzioni e tutti i soggetti portatori di interessi». L'insediamento è avvenuto dopo il consueto passaggio di consegne con il presidente uscente Mario Mega. Quest'ultimo ha affidato oggi ai canali social un lungo messaggio in cui traccia un bilancio del suo mandato conclusosi «dopo quattro anni intensi - ha spiegato - in cui ho avuto l'onore di guidare la sedicesima AdSP italiana, ultima nata dopo la riforma del 2016, per la gestione dei porti messinesi e reggini affacciati sullo Stretto di **Messina** oltre al **porto** di **Milazzo** e da ultimo a quello di Saline Joniche. Un mandato - ha aggiunto Mega togliendosi qualcuno degli evidentemente molti sassolini nelle scarpe - che, secondo alcuni, non sarebbe dovuto nemmeno iniziare, visto che il governo Conte I dovette passare la mia nomina in Consiglio dei ministri per superare le opposizioni delle Regioni Calabria e Siciliana; poi che si sarebbe dovuto interrompere per effetto dell'annullamento della norma istitutiva della AdSP contestata dalla Regione Calabria poi invece respinta dalla Corte Costituzionale; infine che non avrei dovuto portare a termine per il ricorso al TAR, mai discusso ad oggi, proposto dalla Regione Siciliana che mi contestava la mancanza dei requisiti per svolgere l'incarico. Ma - ha lamentato Mega - non è solo questo. Durante tutto il mandato è stata palese e mai nascosta la contrarietà di alcuni operatori messinesi che non hanno perso l'occasione per minare l'attività della AdSP spargendo veleni e cercando di far intervenire il ministero vigilante invocando, senza ottenere alcun risultato, poteri sostitutivi senza alcuna legittima ragione». Illustrando le iniziative portate a termine e quelle avviate per il rilancio della portualità dello Stretto, Mega si è dichiarato «soddisfatto comunque per tutto il lavoro svolto e per essere riuscito a portare a termine il mandato, nonostante tutte le avversità, con la serenità d'animo e con la tranquillità di chi è certo di essere dalla parte giusta non fosse altro per le decine e decine di attestazioni di stima e solidarietà ricevute da semplici cittadini ma anche da rappresentanti istituzionali ad ogni livello nel corso degli anni».



Mega ha ricordato gli ostacoli incontrati lungo tutto il suo mandato Stamani il contrammiraglio Antonio Ranieri, nominato commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è insediato nel suo nuovo incarico. «È per me - ha dichiarato Ranieri - un onore rivestire questo incarico così prestigioso e strategico per il territorio. Sono consapevole dell'impegno che il nuovo ruolo affidatomi implicherà nei prossimi mesi e sono pronto, sulla spinta del lavoro svolto e delle numerose progettualità già avviate, ad operare per la valorizzazione e lo sviluppo dei porti dello Stretto in piena sinergia con le istituzioni e tutti i soggetti portatori di interessi». L'insediamento è avvenuto dopo il consueto passaggio di consegne con il presidente uscente Mario Mega. Quest'ultimo ha affidato oggi ai canali social un lungo messaggio in cui traccia un bilancio del suo mandato conclusosi «dopo quattro anni intensi - ha spiegato - in cui ho avuto l'onore di guidare la sedicesima AdSP italiana, ultima nata dopo la riforma del 2016, per la gestione dei porti messinesi e reggini affacciati sullo Stretto di Messina oltre al porto di Milazzo e da ultimo a quello di Saline Joniche. Un mandato - ha aggiunto Mega togliendosi qualcuno degli evidentemente molti sassolini nelle scarpe - che, secondo alcuni, non sarebbe dovuto nemmeno iniziare, visto che il governo Conte I dovette passare la mia nomina in Consiglio dei ministri per superare le opposizioni delle Regioni Calabria e Siciliana; poi che si sarebbe dovuto interrompere per effetto dell'annullamento della norma istitutiva della AdSP contestata dalla Regione Calabria poi invece respinta dalla Corte Costituzionale; infine che non avrei dovuto portare a termine per il ricorso al TAR, mai discusso ad oggi, proposto dalla Regione Siciliana che mi contestava la mancanza dei requisiti per svolgere l'incarico. Ma - ha lamentato Mega - non è solo questo. Durante tutto il mandato è stata palese e mai nascosta la

## Messina, Antonio Ranieri si insedia all'Autorità di sistema portuale

**MESSINA** - Il Contrammiraglio Antonio Ranieri si è insediato stamattina all'**Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto, nominato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 23 novembre Commissario Straordinario. **Messina**, l'insediamento Dopo il consueto passaggio di consegne con il Presidente uscente Mario Mega, svoltosi con la massima cordialità alla presenza del Segretario Generale e dei dirigenti dell'Ente, il Commissario Ranieri si è subito dedicato ad affrontare ai primi adempimenti amministrativi ed organizzativi. "È per me un onore rivestire questo incarico così prestigioso e strategico per il territorio" ha dichiarato il neo Commissario. "Sono consapevole dell'impegno che il nuovo ruolo affidatomi implicherà nei prossimi mesi e sono pronto, sulla spinta del lavoro svolto e delle numerose progettualità già avviate, ad operare per la valorizzazione e lo sviluppo dei porti dello Stretto in piena sinergia con le Istituzioni e tutti i soggetti portatori di interessi".



## Il nuovo commissario Ranieri è arrivato a Messina

MESSINA A due giorni dalla nomina da parte del ministro dei Trasporti Matteo Salvini, il nuovo commissario straordinario dell'AdSp dello Stretto Antonio Ranieri si è insediato nella sede dell'Authority. Il Contrammiraglio Ranieri ha ricevuto il consueto passaggio di consegne dal presidente uscente Mario Mega, svoltosi con la massima cordialità alla presenza del segretario generale e dei dirigenti dell'Ente, poi il neo commissario si è subito dedicato ad affrontare ai primi adempimenti amministrativi ed organizzativi. È per me un onore rivestire questo incarico così prestigioso e strategico per il territorio ha detto. Sono consapevole dell'impegno che il nuovo ruolo affidatomi implicherà nei prossimi mesi e sono pronto, sulla spinta del lavoro svolto e delle numerose progettualità già avviate, ad operare per la valorizzazione e lo sviluppo dei porti dello Stretto in piena sinergia con le Istituzioni e tutti i soggetti portatori di interessi. Antonio Ranieri è nato a Reggio Calabria e dallo scorso Giugno era a capo della Direzione Marittima della Sicilia Orientale. Tra gli incarichi anche esperienze a capo degli uffici Marittimi di Gioia Tauro e di Crotona.



Messaggero Marittimo.it  
24 Novembre 2023 - Giulia Serti

**Il nuovo commissario Ranieri è arrivato a Messina**

MESSINA - A due giorni dalla nomina da parte del ministro dei Trasporti Matteo Salvini, il nuovo commissario straordinario dell'AdSp dello Stretto Antonio Ranieri si è insediato nella sede dell'Authority.

Il Contrammiraglio Ranieri ha ricevuto il consueto passaggio di consegne dal presidente uscente Mario Mega, svoltosi con la massima cordialità alla presenza del segretario generale e dei dirigenti dell'Ente, poi il neo commissario si è subito dedicato ad affrontare ai primi adempimenti amministrativi ed organizzativi.

"È per me un onore rivestire questo incarico così prestigioso e strategico per il territorio" ha detto.

"Sono consapevole dell'impegno che il nuovo ruolo affidatomi implicherà nei prossimi mesi e sono pronto, sulla spinta del lavoro svolto e delle numerose progettualità già avviate, ad operare per la valorizzazione e lo sviluppo dei porti dello Stretto in piena sinergia con le Istituzioni e tutti i soggetti portatori di interessi".

Antonio Ranieri è nato a Reggio Calabria e dallo scorso Giugno era a capo della Direzione Marittima della Sicilia Orientale. Tra gli incarichi anche esperienze a capo degli uffici Marittimi di Gioia Tauro e di Crotona.

<https://www.messaggeromartimo.it/il-nuovo-commissario-ranieri-e-arrivato-a-messina/> | 24 Novembre 2023 - Giulia Serti

## Antonio Ranieri commissario AdSp dello Stretto

ROMA Dopo la scadenza del mandato del presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, Mario Mega, a cui era stato prolungato il compito per 45 giorni dallo scorso primo Novembre, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha scritto al presidente della regione Calabria, Roberto Occhiuto, e a quello della Regione Siciliana, Renato Schifani, le due regioni su cui ricade la giurisdizione dell'AdSp, per annunciare la scelta del nome per il commissario straordinario: Antonio Ranieri. La nomina è accompagnata dalle motivazioni della scelta di Ranieri, in virtù dell'esperienza e delle competenze professionali possedute, anche alla luce dell'attuale incarico di Direttore marittimo e Comandante del porto di Catania precisa Salvini, aggiungendo che è senza dubbio persona idonea a ricoprire tale incarico. Antonio Ranieri è nato a Reggio Calabria e dallo scorso Giugno era a capo della Direzione Marittima della Sicilia Orientale. Tra gli incarichi anche esperienze a capo degli uffici Marittimi di Gioia Tauro e di Crotona.

Messaggero Marittimo.it  
24 Novembre 2023 - Giulia Sarti

**Antonio Ranieri commissario AdSp dello Stretto**



ROMA - Dopo la scadenza del mandato del presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, Mario Mega, a cui era stato prolungato il compito per 45 giorni dallo scorso primo Novembre, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha scritto al presidente della regione Calabria, Roberto Occhiuto, e a quello della Regione Siciliana, Renato Schifani, le due regioni su cui ricade la giurisdizione dell'AdSp, per annunciare la scelta del nome per il commissario straordinario: Antonio Ranieri.

La nomina è accompagnata dalle motivazioni della scelta di Ranieri. "In virtù dell'esperienza e delle competenze professionali possedute, anche alla luce dell'attuale incarico di Direttore marittimo e Comandante del porto di Catania" precisa Salvini, aggiungendo che "è senza dubbio persona idonea a ricoprire tale incarico".

Antonio Ranieri è nato a Reggio Calabria e dallo scorso Giugno era a capo della Direzione Marittima della Sicilia Orientale. Tra gli incarichi anche esperienze a capo degli uffici Marittimi di Gioia Tauro e di Crotona.

<https://www.messaggeromarittimo.it/antonio-ranieri-commissario-adsp-dello-stretto/> | 24 Novembre 2023 - Giulia Sarti

## Messina, l'Autorità Portuale dello Stretto entra nella fase post Mega Messina, l'Autorità Portuale dello Stretto entra nella fase post Mega

L'ormai ex presidente ha concluso il suo incarico lo scorso mese e toccherà al commissario, contrammiraglio Antonio Ranieri, guidare l'Authority fino alla prossima riforma del Governo Meloni MESSINA - Per l'**Autorità** di Sistema **Portuale** dello **Stretto** comincia un nuovo percorso . Il presidente Mario Mega ha concluso a ottobre il suo mandato iniziato nel 2019 e a prendere il suo posto sarà un commissario, il contrammiraglio Antonio Ranieri , che tragherà l'Ente fino alla riforma dei sistemi portuali su cui sta lavorando il Governo Meloni e che non sarà pronta, presumibilmente, prima di un anno. Intanto il presidente della Regione, Renato Schifani, ha nominato Maurizio Croce suo rappresentante nel Comitato di gestione dell'Adsp, componente mai indicato da Palermo in questi anni di gestione Mega. Croce, Soggetto attuatore per gli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico, è stato candidato a sindaco del centrodestra alle amministrative del 2022 ed è consigliere comunale di Forza Italia (partecipando però finora soltanto a otto sedute d'Aula su 134). Per quest'ultimo dato, ma soprattutto per la sovrapposizione di più ruoli, il Consiglio potrebbe esprimersi nei prossimi giorni sulla sua incompatibilità con l'organismo comunale. A ringraziare Mega per il lavoro svolto , all'indomani delle nuove nomine, è stata la senatrice del Movimento 5 stelle Barbara Floridia , che ha ricordato tra l'altro come i parlamentari pentastellati siano riusciti nel 2018 a "fare approvare l'istituzione dell'**Autorità** di Sistema **Portuale** dello **Stretto**. Un successo e una rivoluzione per l'intera area, funzionale alla realizzazione della continuità territoriale". Floridia ha elencato poi i risultati raggiunti da Mega che si traducono in 80 milioni di lavori appaltati e 100 milioni di euro di opere previste per il 2024 e il 2025: "È di qualche giorno fa la notizia dell'aggiudicazione della gara per la costruzione del nuovo Terminal Crociere , che rafforzerà ancor di più il successo ottenuto nell'ambito del crocierismo, con Messina attestata tra le principali città italiane per numero di croceristi in transito, oltre mezzo milione nel 2023 e con un'attesa nel 2024 di oltre 600 mila. Per non parlare della messa a terra del progetto di elettrificazione delle banchine di Messina, Reggio Calabria e Milazzo , che darà una svolta green ai nostri porti". "Tanto altro è stato fatto da un presidente forestiero - ha aggiunto - arrivato in sordina e scelto esclusivamente per le sue capacità, che in questi anni è riuscito a tessere un dialogo proficuo con i cittadini e con tutti i lavoratori dei porti". Non è stato sempre facile il rapporto di Mega con alcune componenti del tessuto economico e sociale cittadino , così come con la Regione Sicilia che avrebbe voluto avere un ruolo nella nomina del vertice dell'Authority. Forse penalizzante, per certi versi, è stato l'essere considerato espressione del M5s, di una componente politica quindi, mentre l'ex presidente si è sempre sentito un tecnico che metteva la sua competenza a servizio di due territori



L'ormai ex presidente ha concluso il suo incarico lo scorso mese e toccherà al commissario, contrammiraglio Antonio Ranieri, guidare l'Authority fino alla prossima riforma del Governo Meloni MESSINA - Per l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto comincia un nuovo percorso . Il presidente Mario Mega ha concluso a ottobre il suo mandato iniziato nel 2019 e a prendere il suo posto sarà un commissario, il contrammiraglio Antonio Ranieri , che tragherà l'Ente fino alla riforma dei sistemi portuali su cui sta lavorando il Governo Meloni e che non sarà pronta, presumibilmente, prima di un anno. Intanto il presidente della Regione, Renato Schifani, ha nominato Maurizio Croce suo rappresentante nel Comitato di gestione dell'Adsp, componente mai indicato da Palermo in questi anni di gestione Mega. Croce, Soggetto attuatore per gli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico, è stato candidato a sindaco del centrodestra alle amministrative del 2022 ed è consigliere comunale di Forza Italia (partecipando però finora soltanto a otto sedute d'Aula su 134). Per quest'ultimo dato, ma soprattutto per la sovrapposizione di più ruoli, il Consiglio potrebbe esprimersi nei prossimi giorni sulla sua incompatibilità con l'organismo comunale. A ringraziare Mega per il lavoro svolto , all'indomani delle nuove nomine, è stata la senatrice del Movimento 5 stelle Barbara Floridia , che ha ricordato tra l'altro come i parlamentari pentastellati siano riusciti nel 2018 a "fare approvare l'istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Un successo e una rivoluzione per l'intera area, funzionale alla realizzazione della continuità territoriale". Floridia ha elencato poi i

complessi con tante esigenze e tanti ritardi infrastrutturali da colmare. Le difficoltà avute Mega le ha raccontate nelle tante interviste al QdS : l'aver dovuto rifare procedure ereditate dalla precedente gestione, non ultima quella per la realizzazione del nuovo Terminal croceristico e poi i progetti per l'area dell'Ex Fiera tra intoppi burocratici e necessità di ascolto della città prima delle scelte, legate comunque alle linee del Piano regolatore **portuale**. I lavori di riqualificazione degli spazi del fronte mare nella zona ex Fiera, avviati e di prossima ultimazione, sono uno dei traguardi su cui Mega ha lavorato nell'ultimo periodo, ma tanti altri interventi si prevedono per i prossimi anni così come si evince dai documenti di programmazione economico finanziaria esitati nelle scorse settimane. Il Comitato di gestione, dopo il via libera dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, ha infatti approvato il Bilancio di previsione del 2024 e il Bilancio pluriennale 2024/2026 dell'Adsp dello **Stretto**, insieme al Programma triennale delle Opere pubbliche 2024/2026 e al Programma biennale 2024/2025 degli acquisti e dei servizi. Il Piano per il 2024 contempla 19 interventi infrastrutturali già avviati o che si intendono avviare nel corso dell'anno, per gare già in corso o in affidamento, per una spesa complessiva di quasi 130 milioni di euro finanziati per 34 milioni 650mila euro con fondi dello Stato e per oltre 95 milioni di euro con risorse dell'Ente. Tra questi, oltre alla realizzazione del nuovo Terminal crociere, la riqualificazione del fronte mare **portuale**, il cofinanziamento per la costruzione del nuovo porto di Tremestieri, gli interventi su pontili e banchine. Potrebbe interessarti anche.

## Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### L'addio dolce-amaro di Mario Mega all'Adsp dello Stretto

Nel messaggio di commiato stiletate alle amministrazioni regionali siciliane e alle imprese: "I potentati locali finalmente possono gioire per essersi liberati di me" 24 Novembre 2023 Chiuso il quadriennio al vertice dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, l'ormai ex presidente Mario Mega ha affidato ai social network un lungo post di commiato, che non lesina nell'elogio dei buoni rapporti instaurati ma neppure nello stigma dell'ostilità incontrata su più fronti. Mega definisce "un onore" il mandato affidatogli, un mandato, ha però ricordato non senza polemica, "che, secondo alcuni, non sarebbe dovuto nemmeno iniziare, visto che il governo Conte I dovette passare la mia nomina in Consiglio dei Ministri per superare le opposizioni delle Regioni Calabria e Siciliana; poi che si sarebbe dovuto interrompere per effetto dell'annullamento della norma istitutiva della AdSP contestata dalla Regione Calabria poi invece respinta dalla Corte Costituzionale; infine che non avrei dovuto portare a termine per il ricorso al Tar, mai discusso ad oggi, proposto dalla Regione Siciliana che mi contestava la mancanza dei requisiti per svolgere l'incarico". Non ce n'è solo per l'amministrazione regionale della Sicilia e per quella (almeno all'inizio del mandato) della Calabria, ma pure per gli stakeholder, in primis il gruppo armatoriale e terminalistico Caronte&Tourist che però non menziona esplicitamente: "Durante tutto il mandato è stata palese e mai nascosta la contrarietà di alcuni operatori messinesi che non hanno perso l'occasione per minare l'attività della adsp spargendo veleni e cercando di far intervenire il ministero vigilante invocando, senza ottenere alcun risultato, poteri sostitutivi senza alcuna legittima ragione. ( ) non mi sono fatto spaventare e sono andato avanti per la mia strada cercando di onorare l'impegno preso con chi aveva creduto nella mia professionalità e competenza ponendomi al vertice di questo ente. Nonostante le difficoltà sono andato avanti convincendo prima gli amministratori locali e poi, in parte, anche quelli regionali dell'utilità della scelta di una authority unica sullo Stretto di Messina e realizzando, nonostante il blocco quasi totale del periodo del Covid che ha caratterizzato la prima parte del mandato, tutto il programma contenuto nel Piano Operativo Triennale approvato ad agosto del 2020". Nel prosieguo la rivendicazione del proprio operato entra nel dettaglio: "Oggi i Porti dello Stretto hanno finalmente una loro identità, una programmazione a medio/lungo termine, decine di progettazioni già concluse e tante altre in corso che hanno consentito in questi ultimi mesi di appaltare lavori per quasi 80 milioni di euro; di essere pronti a finalizzarne, con altre gare, quasi per un importo analogo altri nei prossimi mesi; di poter avviare altri cantieri per oltre duecento milioni euro nei prossimi anni sulla base delle progettazioni in corso. Per non parlare dello sblocco di cantieri fermi al momento del mio insediamento che poi sono giunti regolarmente a conclusione come quelli che hanno consentito di realizzare il dragaggio



Nel messaggio di commiato stiletate alle amministrazioni regionali siciliane e alle imprese: "I potentati locali finalmente possono gioire per essersi liberati di me" 24 Novembre 2023 Chiuso il quadriennio al vertice dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, l'ormai ex presidente Mario Mega ha affidato ai social network un lungo post di commiato, che non lesina nell'elogio dei buoni rapporti instaurati ma neppure nello stigma dell'ostilità incontrata su più fronti. Mega definisce "un onore" il mandato affidatogli, un mandato, ha però ricordato non senza polemica, "che, secondo alcuni, non sarebbe dovuto nemmeno iniziare, visto che il governo Conte I dovette passare la mia nomina in Consiglio dei Ministri per superare le opposizioni delle Regioni Calabria e Siciliana; poi che si sarebbe dovuto interrompere per effetto dell'annullamento della norma istitutiva della AdSP contestata dalla Regione Calabria poi invece respinta dalla Corte Costituzionale; infine che non avrei dovuto portare a termine per il ricorso al Tar, mai discusso ad oggi, proposto dalla Regione Siciliana che mi contestava la mancanza dei requisiti per svolgere l'incarico". Non ce n'è solo per l'amministrazione regionale della Sicilia e per quella (almeno all'inizio del mandato) della Calabria, ma pure per gli stakeholder, in primis il gruppo armatoriale e terminalistico Caronte&Tourist che però non menziona esplicitamente: "Durante tutto il mandato è stata palese e mai nascosta la contrarietà di alcuni operatori messinesi che non hanno perso l'occasione per minare l'attività della adsp spargendo veleni e cercando di far intervenire il ministero vigilante invocando, senza ottenere alcun risultato, poteri sostitutivi senza alcuna legittima ragione. ( ) non mi sono fatto spaventare e sono andato avanti per la mia strada cercando di onorare l'impegno preso con chi aveva creduto nella mia professionalità e competenza ponendomi al vertice di questo ente. Nonostante le difficoltà sono andato avanti convincendo prima gli amministratori locali e poi, in parte, anche quelli regionali dell'utilità della scelta di una authority unica sullo

## Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

del Porto di Milazzo e la costruzione del pontile di Giammoro. Il DEASP (Documento di pianificazione energetica ed ambientale) ed il DPSS (Documento di programmazione strategica) sono poi i due fondamentali strumenti di programmazione predisposti ed approvati che consentiranno di avviare sin dalle prossime settimane i piani regolatori portuali". Mega avverte anche sul potenziale rischio che una riforma normativa possa mettere a repentaglio l'indipendenza dell'Adsp: "Questi quattro anni hanno dimostrato come fosse non solo utile ma necessaria l'attivazione di un ente unico che diventasse il punto di riferimento per la mobilità marittima sullo Stretto di Messina. Ora non sarà così facile nella prossima riforma della legge 84 riportare i Porti dello Stretto sotto l'amministrazione di altre AdSP ma occorrerà vigilare e mantenere alta la capacità di tutelare gli interessi e la specificità della portualità locale e soprattutto sostenere con risultati e competenza le proprie peculiarità. Un calo di tensione su questi aspetti, speriamo non provocato appositamente con un indebolimento della governance della AdSP, potrebbe facilitare le mire di territori vicini a mettere le mani sulle strategie di sviluppo soprattutto dei traffici crocieristici a vantaggio di altri scali". Per l'ex funzionario dell'Adsp di Bari l'addio alla Sicilia è amaro: "Certo, non posso nascondere, che avrei preferito rimanere ancora qualche anno per portare a completamento tutto quello sino ad oggi è stato appaltato soprattutto per evitare che si vada verso un rallentamento della fase di attuazione o peggio ad una revisione degli obiettivi con snaturamento della visione e della strategia che c'è alla base. Così non sarà, purtroppo, nonostante gli obiettivi ed evidenti risultati della mia gestione. Spero che non avesse ragione un amico messinese che, alcuni mesi fa, commentando gli ennesimi attacchi a mezzo di certa stampa dei soliti noti spiegava come, a parer suo, la mia gestione costituisse una anomalia nell'amministrazione del porto messinese, troppo orientata al rispetto della legalità ed al perseguimento dell'interesse pubblico piuttosto che dei potenti del luogo, che andava rimossa velocemente prima che diventasse una regola! Non mi è stato consentito nemmeno di traghettare l'AdSP alla riforma, nonostante i palesi risultati ottenuti, esclusivamente per una scelta politica, certamente legittima e che rispetto ma che lascia un po' di amarezza perché mortifica competenza e professionalità. I potentati locali, che non hanno minimamente a cuore il futuro dei porti ma perseguono strategie di tutt'altra natura, finalmente possono gioire per essersi liberati di me". Infine i saluti ai "colleghi dell'AdSP eccezionali, in primis il Segretario Generale", ai "territori splendidi dal punto di vista paesaggistico, culturale, storico con cittadini che sanno far sentire la loro vicinanza a chi opera in maniera disinteressata", a "Istituzioni statali e Forze dell'Ordine", ai "lavoratori portuali e delle imprese che erogano servizi in appalto che meritano il plauso di tutti per la professionalità ed efficienza con cui operano", alle "organizzazioni sindacali con cui è stato stimolante e produttivo confrontarsi", ai "colleghi del Comitato di gestione, sia quelli attuali che alcuni che li hanno preceduti, che sono stati designati dagli enti che hanno creduto nella mia gestione, cioè le due città metropolitane di Messina e Reggio Calabria e la Regione Calabria". "Porterò con me un accrescimento professionale costruito in quattro anni di guida di un ente importante in cui le

## Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

capacità di un presidente non sono secondarie per il raggiungimento dei risultati ed in cui occorre avere capacità, visione e determinazione, oltre che pragmatismo, se si vuole veramente incidere, come abbiamo fatto, suscitando anche reazioni scomposte di chi pensava, e purtroppo ancora pensa, di avere diritti feudali sulle aree portuali e demaniali".

## Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Messina, Antonio Ranieri si è insediato all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Il Contrammiraglio Antonio Ranieri si è insediato stamattina all'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, nominato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 23 novembre Commissario Straordinario. Dopo il consueto passaggio di consegne con il Presidente uscente Mario Mega, svoltosi con la massima cordialità alla presenza del Segretario Generale e dei dirigenti dell'Ente, il Commissario Ranieri si è subito dedicato ad affrontare ai primi adempimenti amministrativi ed organizzativi. "E' per me un onore rivestire questo incarico così prestigioso e strategico per il territorio", ha dichiarato il neo Commissario. "Sono consapevole dell'impegno che il nuovo ruolo affidatomi implicherà nei prossimi mesi e sono pronto, sulla spinta del lavoro svolto e delle numerose progettualità già avviate, ad operare per la valorizzazione e lo sviluppo dei porti dello Stretto in piena sinergia con le Istituzioni e tutti i soggetti portatori di interessi", conclude.



## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Mega: "Ho lavorato per il bene pubblico, non per i potenti messinesi. Ora loro possono gioire"

Redazione | venerdì 24 Novembre 2023 - 13:54 Il saluto del presidente uscente dell'**Autorità Portuale** "Lascio un'eredità pesante fatta di tante opere in corso, una programmazione importante, traffici cresciuti ed in aumento e soprattutto un Ente che oggi è riconosciuto come riferimento per le politiche di mobilità sullo Stretto". Il presidente uscente dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto di Messina, Mario Mega, traccia un bilancio dei quattro anni alla guida dell'ente. "Termina il mio mandato di Presidente della **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto dopo quattro anni intensi in cui ho avuto l'onore di guidare la sedicesima **adsp** italiana, ultima nata dopo la riforma del 2016, per la gestione dei porti messinesi e reggini affacciati sullo Stretto di Messina oltre al Porto di Milazzo e da ultimo a quello di Saline Joniche. L'opposizione delle Regioni Siciliana e Calabria Un mandato che, secondo alcuni, non sarebbe dovuto nemmeno iniziare, visto che il governo Conte I dovette passare la mia nomina in Consiglio dei Ministri per superare le opposizioni delle Regioni Calabria e Siciliana; poi che si sarebbe dovuto interrompere per effetto dell'annullamento della norma istitutiva della **AdSP** contestata dalla Regione Calabria poi invece respinta dalla Corte Costituzionale; infine che non avrei dovuto portare a termine per il ricorso al Tar, mai discusso ad oggi, proposto dalla Regione Siciliana che mi contestava la mancanza dei requisiti per svolgere l'incarico. La contrarietà di alcuni operatori Ma non è solo questo. Durante tutto il mandato è stata palese e mai nascosta la contrarietà di alcuni operatori messinesi che non hanno perso l'occasione per minare l'attività dell'**Adsp** spargendo veleni e cercando di far intervenire il ministero vigilante invocando, senza ottenere alcun risultato, poteri sostitutivi senza alcuna legittima ragione. Potrei mutuare, con gli aggiustamenti del caso, le parole dalla premier Giorgia Meloni che nell'ultimo libro di Bruno Vespa ha affermato "So che ci sono nemici disposti a fare qualunque cosa pur di buttarmi giù. Ma non mi spaventano. Come ho detto all'inizio del mio mandato, non sono ricattabile. Ma capisco che per alcuni gruppi di potere che hanno controllato a lungo l'Italia questo sia un problema". Ecco, appunto, io non mi sono fatto spaventare e sono andato avanti per la mia strada cercando di onorare l'impegno preso con chi aveva creduto nella mia professionalità e competenza ponendomi al vertice di questo ente. Nonostante le difficoltà sono andato avanti convincendo prima gli amministratori locali e poi, in parte, anche quelli regionali dell'utilità della scelta di una Authority unica sullo Stretto di Messina e realizzando, nonostante il blocco quasi totale del periodo del Covid che ha caratterizzato la prima parte del mandato, tutto il programma contenuto nel Piano Operativo Triennale approvato ad agosto del 2020. "Solo chi è in malafede può non riconoscere risultati" I risultati di queste attività sono



Redazione | venerdì 24 Novembre 2023 - 13:54 Il saluto del presidente uscente dell'Autorità Portuale "Lascio un'eredità pesante fatta di tante opere in corso, una programmazione importante, traffici cresciuti ed in aumento e soprattutto un Ente che oggi è riconosciuto come riferimento per le politiche di mobilità sullo Stretto". Il presidente uscente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, Mario Mega, traccia un bilancio dei quattro anni alla guida dell'ente. "Termina il mio mandato di Presidente della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto dopo quattro anni intensi in cui ho avuto l'onore di guidare la sedicesima adsp italiana, ultima nata dopo la riforma del 2016, per la gestione dei porti messinesi e reggini affacciati sullo Stretto di Messina oltre al Porto di Milazzo e da ultimo a quello di Saline Joniche. L'opposizione delle Regioni Siciliana e Calabria Un mandato che, secondo alcuni, non sarebbe dovuto nemmeno iniziare, visto che il governo Conte I dovette passare la mia nomina in Consiglio dei Ministri per superare le opposizioni delle Regioni Calabria e Siciliana; poi che si sarebbe dovuto interrompere per effetto dell'annullamento della norma istitutiva della AdSP contestata dalla Regione Calabria poi invece respinta dalla Corte Costituzionale; infine che non avrei dovuto portare a termine per il ricorso al Tar, mai discusso ad oggi, proposto dalla Regione Siciliana che mi contestava la mancanza dei requisiti per svolgere l'incarico. La contrarietà di alcuni operatori Ma non è solo questo. Durante tutto il mandato è stata palese e mai nascosta la contrarietà di alcuni operatori messinesi che non hanno perso l'occasione per minare l'attività dell'Adsp spargendo veleni e cercando di far intervenire il ministero vigilante invocando, senza ottenere alcun risultato,

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

negli atti dell'ente e solo persone in malafede non possono riconoscerli. Oggi i Porti dello Stretto hanno finalmente una loro identità, una programmazione a medio/lungo termine, decine di progettazioni già concluse e tante altre in corso che hanno consentito in questi ultimi mesi di appaltare lavori per quasi 80 milioni di euro; di essere pronti a finalizzarne, con altre gare, quasi per un importo analogo altri nei prossimi mesi; di poter avviare altri cantieri per oltre duecento milioni euro nei prossimi anni sulla base delle progettazioni in corso. Per non parlare dello sblocco di cantieri fermi al momento del mio insediamento che poi sono giunti regolarmente a conclusione come quelli che hanno consentito di realizzare il dragaggio del Porto di Milazzo e la costruzione del pontile di Giammoro. Il Deasp (Documento di pianificazione energetica ed ambientale) ed il Dpss (Documento di programmazione strategica) sono poi i due fondamentali strumenti di programmazione predisposti ed approvati che consentiranno di avviare sin dalle prossime settimane i piani regolatori portuali in ogni porto indispensabili per dare concretezza alle trasformazioni portuali tanto desiderate dalle Amministrazioni dei Comuni in cui insistono i porti. La Fiera Delle decine di procedimenti in corso, che cambieranno nei prossimi anni il volto di tutti i porti della **AdSP** restituendo dignità e funzionalità ad aree che erano state o abbandonate o sottomesse agli interessi di singoli operatori senza alcun riguardo per le città e gli utenti, mi piace ricordare quello che resterà per me l'esempio di come si possano amministrare aree demaniali insieme alla città e per la città: la riqualificazione urbanistica ed edilizia delle aree della ex Fiera di Messina, abbandonate da oltre vent'anni e che ho trovato senza nemmeno una idea sensata di recupero, che finalmente verranno restituite ai cittadini con la creazione di un parco pubblico attrezzato di quasi tre ettari, con lavori in corso che termineranno per la prossima estate. Bocchetta - Annunziata affare sfumato per chi considera i porti una proprietà privata Tutto all'interno del ridisegno complessivo di tutto il waterfront **portuale** a nord che entro poche settimane avrà una sua progettazione, in parte anche immediatamente cantierabile, frutto di un concorso avviato a valle di una inedita, ancorché non obbligatoria, attività di confronto pubblico con la cittadinanza che resterà uno dei momenti più intensi e qualificanti del mio mandato. Forse un business sfumato per i miei detrattori e per chi considera i porti una proprietà privata che invece ho trasformato in una straordinaria operazione di restituzione alla città di aree urbane pregiate per usi pubblici o di interesse collettivo ed una reale opportunità di rigenerazione urbana di iniziativa pubblica. Questi quattro anni hanno dimostrato come fosse non solo utile ma necessaria l'attivazione di un ente unico che diventasse il punto di riferimento per la mobilità marittima sullo Stretto di Messina. Ora non sarà così facile nella prossima riforma della legge 84 riportare i Porti dello Stretto sotto l'amministrazione di altre **AdSP** ma occorrerà vigilare e mantenere alta la capacità di tutelare gli interessi e la specificità della portualità locale e soprattutto sostenere con risultati e competenza le proprie peculiarità. Un calo di tensione su questi aspetti, speriamo non provocato appositamente con un indebolimento della governance della **AdSP**, potrebbe facilitare le mire di territori vicini a mettere le mani sulle strategie di sviluppo soprattutto dei

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

traffici crocieristici a vantaggio di altri scali. Il porto di Messina e quello di Reggio Calabria, una volta riqualificato, sfruttando il rilancio dell'aeroporto di Reggio Calabria potranno diventare il vero hub delle crociere dell'Italia meridionale, al centro delle rotte del Mediterraneo, contribuendo ad una crescita strutturata dell'offerta turistica di queste aree. Piano operativo triennale Impossibile fare un elenco delle tantissime attività svolte e dei procedimenti avviati ma chi avesse voglia di farlo potrà leggere il Piano Operativo Triennale 2024/2026 approvato prima dell'estate che costituirà anche un comodo manuale d'uso per i miei successori per organizzare manifestazioni per l'avvio dei cantieri e l'inaugurazione delle infrastrutture ultimate. Tutto quello che accadrà nei prossimi 3/5 anni nei Porti dello Stretto, se saranno capaci di governare e monitorare attentamente tutti i processi, sarà merito della semina di questa prima fase di gestione della **AdSP** di cui sono veramente orgoglioso anche se purtroppo nessuno se ne ricorderà. Tanti attestati di stima Sono soddisfatto comunque per tutto il lavoro svolto e per essere riuscito a portare a termine il mandato, nonostante tutte le avversità, con la serenità d'animo e con la tranquillità di chi è certo di essere dalla parte giusta non fosse altro per le decine e decine di attestazioni di stima e solidarietà ricevute da semplici cittadini ma anche da rappresentanti istituzionali ad ogni livello nel corso degli anni. Certo, non posso nascondere, che avrei preferito rimanere ancora qualche anno per portare a completamento tutto quello sino ad oggi è stato appaltato soprattutto per evitare che si vada verso un rallentamento della fase di attuazione o peggio ad una revisione degli obiettivi con snaturamento della visione e della strategia che c'è alla base. "Io interessato al bene pubblico piuttosto che dei potenti" Così non sarà, purtroppo, nonostante gli obiettivi ed evidenti risultati della mia gestione. Spero che non avesse ragione un amico messinese che, alcuni mesi fa, commentando gli ennesimi attacchi a mezzo di certa stampa dei soliti noti spiegava come, a parer suo, la mia gestione costituisse una anomalia nell'amministrazione del porto messinese, troppo orientata al rispetto della legalità ed al perseguimento dell'interesse pubblico piuttosto che dei potenti del luogo, che andava rimossa velocemente prima che diventasse una regola. Non mi è stato consentito nemmeno di traghettare l'**AdSP** alla riforma, nonostante i palesi risultati ottenuti, esclusivamente per una scelta politica, certamente legittima e che rispetto ma che lascia un po' di amarezza perché mortifica competenza e professionalità. I potentati locali, che non hanno minimamente a cuore il futuro dei porti ma perseguono strategie di tutt'altra natura, finalmente possono gioire per essersi liberati di me. Territori splendidi, qui un pezzo del mio cuore Lascio territori splendidi dal punto di vista paesaggistico, culturale, storico con cittadini che sanno far sentire la loro vicinanza a chi opera in maniera disinteressata per la crescita e lo sviluppo avendo come unica guida l'interesse pubblico ed il rispetto delle leggi. Un pezzo del mio cuore, si capisce dalle mie considerazioni, resterà in questi territori, messinesi e reggini, dove in molti mi hanno accolto all'inizio con un po' di diffidenza ma poi tanti hanno finito per ricredersi passando a supportarmi con entusiasmo. Sono stati i tanti messaggi di incoraggiamento ricevuti in questi anni, non posso non riconoscerlo, una delle

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

ragioni per cui, nonostante i tanti gratuiti attacchi subiti ciclicamente, ho sempre avuto la forza e la determinazione di andare avanti. Porterò con me un accrescimento professionale costruito in quattro anni di guida di un ente importante in cui le capacità di un presidente non sono secondarie per il raggiungimento dei risultati ed in cui occorre avere capacità, visione e determinazione, oltre che pragmatismo, se si vuole veramente incidere, come abbiamo fatto, suscitando anche reazioni scomposte di chi pensava, e purtroppo ancora pensa, di avere diritti feudali sulle aree portuali e demaniali. Una fase della mia vita professionale si chiude, con grande soddisfazione personale, ma sono già pronto a nuove sfide per continuare a far crescere i territori verso un futuro fatto di sviluppo e modernità nel pieno rispetto della legalità e dei diritti dei cittadini. Un caro abbraccio a chi mi ha stimato e voluto bene. Ci rivedremo da turista per scoprire tutto quello di bellissimo di questi territori che non ho ancora potuto apprezzare prima per il Covid e poi per la frenetica attività in **AdSP**".

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Antonio Ranieri si è insediato all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Dopo il consueto passaggio di consegne, il Commissario Ranieri si è subito dedicato ad affrontare ai primi adempimenti amministrativi ed organizzativi REGGIO CALABRIA - Il contrammiraglio Antonio Ranieri si è insediato stamattina all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, nominato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 23 novembre Commissario Straordinario. Dopo il consueto passaggio di consegne con il Presidente uscente Mario Mega, svoltosi con la massima cordialità alla presenza del Segretario Generale e dei dirigenti dell'Ente, il Commissario Ranieri si è subito dedicato ad affrontare ai primi adempimenti amministrativi ed organizzativi. «E' per me un onore rivestire questo incarico così prestigioso e strategico per il territorio - ha dichiarato il neo Commissario. Sono consapevole dell'impegno che il nuovo ruolo affidatomi implicherà nei prossimi mesi e sono pronto, sulla spinta del lavoro svolto e delle numerose progettualità già avviate, ad operare per la valorizzazione e lo sviluppo dei porti dello Stretto in piena sinergia con le Istituzioni e tutti i soggetti portatori di interessi».



Ieri la consegna dei riconoscimenti

## «Innovation Island, miracolo palermitano e staff siciliano»

All'Ecomuseo urbano la presentazione giornale online premiato quale innovatore dell'anno

MARIA MODICA

Maria ModicaPalermo. Sono stati consegnati i Premi Innovazione Sicilia, nell'ambito della giornata "L'isola che unisce chi vuole cambiare", organizzata da "Digitrend", in collaborazione con l'assessorato regionale Attività produttive. L'appuntamento si è svolto ieri presso l'Ecomuseo Urbano di Palermo fra talk, momenti di confronto fra giornalisti ed istituzioni e il lancio del nuovo giornale online "Innovation Island".

Ad aggiudicarsi il riconoscimento quale innovatore dell'anno, dalle mani dell'assessore regionale alle Attività produttive Edy Tamajo, è stato Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Sono seguiti i premi e le menzioni Pis, conferiti dal presidente della Regione Renato Schifani. «Stiamo dando stimoli - ha detto il Governatore - a ricerca e innovazione anche alle piccole società. La nascita della piattaforma è un importante supporto a questo processo, un momento di sintesi e memoria. La ricerca è sempre work in progress e dunque l'iniziativa s'inserisce nel concetto dinamico dell'attività che ha il plauso del governo regionale».

Il primo premio è andato a "Guardian - Safely Around" di Antonino Leonardi, un'applicazione innovativa progettata per migliorare la sicurezza personale nelle aree urbane. Il secondo Classificato "Kymia" di Arianna Campione. Un progetto incentrato sull'utilizzo innovativo degli scarti del pistacchio. Al terzo posto "Easy-G" di Giuseppe Genova. Un dispositivo biomedico indossabile innovativo, sviluppato da quattro ingegneri elettronici specializzati nel settore biomedico. Menzione del Board: "Teccà" di Valentina Giorgio, un'iniziativa incentrata sulla creazione della prima rete italiana di cloud kitchen a impatto sociale, valorizzando ristoranti e laboratori che impiegano persone fragili. Menzione Nuove Tecnologie: "Stanza del Mare" di Riccardo Cingillo, offre un'esperienza immersiva nei fondali delle aree marine protette siciliane utilizzando visori 3D. Menzione "Angoli del futuro": SoundsOfThings di Germano Marano - "Soundsofthings è un Metaverso social focalizzato sui contenuti audio, concepito come un TikTok per l'audio con elementi di realtà aumentata. Menzione Imprenditorialità femminile: Mamaseeds di Alessia Montani - Slow Flow, fondato da Alessia Montani, è un progetto che unisce il settore non-profit e for-profit per promuovere la produzione sostenibile e rivitalizzare l'agricoltura tramite il recupero di antichi semi italiani, in particolare grani antichi siciliani. Menzione sostenibilità: "Esg Messustainability-score" di Alberto Baesso, introduce una nuova generazione di Manufacturing Execution System (Mes), focalizzata sulla sostenibilità ambientale in linea con gli obiettivi dell'Industry 5.0. Menzione Innovatività artigianale: "BoxGelina" di Pietro Di Noto, un innovativo sistema di refrigerazione portatile realizzato in polietilene e contenente idrogel, una miscela liquida brevettata che mantiene la temperatura fredda



## La Sicilia

### Catania

---

fino a -100 gradi.

Infine il Premio Ordine dei Giornalisti a EcosMed Polo Olivettiano di Roccavaldina di Marco Giunta.

Un'iniziativa di rigenerazione urbana che trasforma un polo industriale abbandonato in un hub produttivo promuovendo l'economia circolare e l'approccio olivettiano. Il nuovo giornale online, edito da Digitrend, sarà diretto da Antonio Giordano e intende costituire una community fra gli innovatori siciliani. Intanto la Regione siciliana - come confermato dall'assessore Tamajo - ha messo in campo 80 milioni di euro, entro la fine dell'anno, per finanziare progetti destinati all'innovazione: «Stiamo immettendo risorse per conferire energie al **sistema** produttivo siciliano che guarda al futuro. Il presidente Monti è un esempio virtuoso di questo percorso che ha scritto una nuova pagina nella portualità e nell'imprenditoria siciliana».

Monti ha ricordato che lo staff che gli ha consentito di realizzare il «miracolo palermitano» è siciliano: «Abbiamo risposto alle domande del mercato, creando un'economia circolare che arriva dal mare. Non è stato facile c'è voluta fiducia, programmazione e dialogo virtuoso con le istituzioni». Il sindaco di Palermo Roberto Lagalla ha ricordato che Palermo è fra le top five delle città scelte dalle aziende per lo smart working: «Un modello di sviluppo che ci consente di guardare al futuro e offre un'occasione ai giovani laureati nelle nostre università».

## Innovation island, Tamajo premia Pasqualino Monti

L'assessore della Regione siciliana alle Attività Produttive Edy Tamajo ha premiato il presidente dell'autorità portuale della Sicilia Occidentale Pasqualino Monti durante l'evento Innovation Island che si sta svolgendo all'Ecomuseo Urbano Mare, Memoria Viva. "Il presidente Monti ha scritto una pagina importante della portualità Siciliana e non. Una mente flessibile con grande vitalità è stato in grado di attivare una politica di recupero in grado di valorizzare la nostra Isola e renderla protagonista nell'Euro-Mediterraneo - aggiunge - Dal Mezzogiorno, dal porto di Palermo, Pasqualino Monti è stato in grado di portare una notizia positiva di vittoria sulla burocrazia: in poco più di un anno l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha sbloccato 45 cantieri per la costruzione di nuove opere, portando a conclusione lavori bloccati anche da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo". "Queste le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti sedi operative del mercato delle crociere - conclude - La Sicilia, concretamente sta avendo un cambio di passo. La nostra Isola vuole essere protagonista e capace di giocare la propria partita, recuperando soldi pubblici e finanziamenti europei".



## Porti, ipotesi Spa si fa più vicina

Immaginiamo la presenza di un'unica azienda centrale, probabilmente una Spa, che debba rendere conto a un consiglio di amministrazione e non alla burocrazia, che selezioni ed effettui gli investimenti, e che operi sulla base di un Piano industriale. Potrebbe essere questo, in sintesi, il fulcro di una riforma portuale di cui non casualmente si è discusso a Palermo e che il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ha illustrato ieri, in occasione della quinta edizione del convegno Noi, il Mediterraneo, ha lanciato una formula del tutto innovativa di approccio alle necessità, ormai cogenti, di cambiamento del sistema portuale. La formula, sulla quale come evidenziato dall'intervento del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi sembra convergere il consenso del governo, prevede che le singole Autorità di Sistema portuale restino enti pubblici economici sotto pieno controllo pubblico, ma che in grande parte diventino esecutori di indicazioni precise di priorità negli investimenti e nel marketing internazionale che diventeranno compito primario dell'Azienda centrale dei porti. Nel corso del convegno di Palermo si è parlato, quindi, una società per azioni, a controllo pubblico, in grado di attrarre investitori privati su un piano industriale, ma anche capace di sfruttare le occasioni di investimento e consulenza nel mondo. L'industria italiana dell'acciaio, specchio di un sistema industriale nazionale che esporta ogni anno 600 miliardi di prodotti, ha bisogno di un terminal dedicato, preferibilmente nel nord est italiano. E questa ambizione inevitabilmente cozza con la tendenza in atto verso un oligopolio nella gestione dei terminal portuali italiani. Il sasso nello stagno è stato lanciato nel corso del convegno Noi, il Mediterraneo dal presidente di Federacciai, Antonio Gozzi, che ha sostenuto come l'Italia debba scoprire l'asset della leva porti per tutto il sistema industriale italiano, ma anche la sottovalutazione che tutt'oggi ne viene fatta proprio dal mondo industriale e produttivo. Gozzi ha anche sottolineato come l'Italia, nonostante questo quadro di difficoltà oggettive, sia in condizione di diventare campione del mondo nell'acciaio green, ovvero nella produzione siderurgica con l'ausilio di energia elettrica.



## Informare

Palermo, Termini Imerese

### Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Palermo è diminuito del -10,2%

Crociéristi in crescita del +43,0% e passeggeri dei traghetti del +6,5% Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Palermo ha registrato una flessione del -10,2% sullo stesso periodo del 2022 avendo movimentato 1,90 milioni di tonnellate, sensibile calo che è stato determinato dalla forte contrazione del -16,9% dei volumi di carichi allo sbarco attestatisi a 1,27 milioni di tonnellate parzialmente compensata da una crescita del +7,2% delle merci all'imbarco salite a 628mila tonnellate. Il traffico complessivo delle sole merci varie è rimasto stabile essendo state movimentate 1,73 milioni di tonnellate (+0,4%), di cui 1,69 milioni di tonnellate di rotabili (0%) e 40mila tonnellate di carichi in container (+18,1%). Praticamente azzerato il traffico delle rinfuse solide che nel terzo trimestre dello scorso anno era stato pari a 296mila tonnellate, mentre le rinfuse liquide hanno segnato un rialzo del +77,3% essendo state 164mila tonnellate. Il traffico dei passeggeri è stato di 1,08 milioni di persone (+14,7%), inclusi 304mila crocieristi (+43,0%), di cui 61mila come home port (+51,6%) e 243mila in transito (+40,9%), 700mila passeggeri dei traghetti (+6,5%) e 74mila passeggeri dei servizi marittimi inferiori alle 50 miglia (+5,6%). Nei primi nove mesi del 2023 lo scalo portuale palermitano ha movimentato globalmente 6,10 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +3,5% sul corrispondente periodo dello scorso anno, di cui 3,79 milioni di tonnellate allo sbarco (-3,5%) e 2,31 milioni di tonnellate all'imbarco (+17,5%). Il totale delle merci varie è stato di 5,65 milioni di tonnellate (+7,0%), con un traffico dei rotabili pari a 5,53 milioni di tonnellate (+6,9%) e 117mila tonnellate di merci containerizzate (+13,8%). Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 368mila tonnellate (+33,5%) e in quello delle rinfuse secche 82mila tonnellate (-75,9%). I passeggeri delle crociere sono stati 670mila (+70,1%) e quelli dei traghetti 1,23 milioni (+14,7%). Nei primi nove mesi di quest'anno i porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, anch'essi gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, hanno movimentato rispettivamente 1,11 milioni di tonnellate (+4,8%), 447mila tonnellate (+1,6%) e 347mila tonnellate (-26,5%).



11/24/2023 18:14

Crociéristi in crescita del +43,0% e passeggeri dei traghetti del +6,5%. Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Palermo ha registrato una flessione del -10,2% sullo stesso periodo del 2022 avendo movimentato 1,90 milioni di tonnellate, sensibile calo che è stato determinato dalla forte contrazione del -16,9% dei volumi di carichi allo sbarco attestatisi a 1,27 milioni di tonnellate parzialmente compensata da una crescita del +7,2% delle merci all'imbarco salite a 628mila tonnellate. Il traffico complessivo delle sole merci varie è rimasto stabile essendo state movimentate 1,73 milioni di tonnellate (+0,4%), di cui 1,69 milioni di tonnellate di rotabili (0%) e 40mila tonnellate di carichi in container (+18,1%). Praticamente azzerato il traffico delle rinfuse solide che nel terzo trimestre dello scorso anno era stato pari a 296mila tonnellate, mentre le rinfuse liquide hanno segnato un rialzo del +77,3% essendo state 164mila tonnellate. Il traffico dei passeggeri è stato di 1,08 milioni di persone (+14,7%), inclusi 304mila crocieristi (+43,0%), di cui 61mila come home port (+51,6%) e 243mila in transito (+40,9%), 700mila passeggeri dei traghetti (+6,5%) e 74mila passeggeri dei servizi marittimi inferiori alle 50 miglia (+5,6%). Nei primi nove mesi del 2023 lo scalo portuale palermitano ha movimentato globalmente 6,10 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +3,5% sul corrispondente periodo dello scorso anno, di cui 3,79 milioni di tonnellate allo sbarco (-3,5%) e 2,31 milioni di tonnellate all'imbarco (+17,5%). Il totale delle merci varie è stato di 5,65 milioni di tonnellate (+7,0%), con un traffico dei rotabili pari a 5,53 milioni di tonnellate (+6,9%) e 117mila tonnellate di merci containerizzate (+13,8%). Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 368mila tonnellate (+33,5%) e in quello delle rinfuse secche 82mila tonnellate (-75,9%). I passeggeri delle crociere sono stati 670mila (+70,1%) e quelli dei traghetti 1,23 milioni (+14,7%). Nei primi nove mesi di quest'anno i porti di

## Porti, Tamajo premia Monti "Grazie a lui cambio di passo in Sicilia"

**PALERMO** (ITALPRESS) - L'assessore della Regione siciliana alle Attività Produttive, Edy Tamajo, ha premiato il presidente dell'autorità portuale della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, durante l'evento Innovation Island che si sta svolgendo all'Ecomuseo Urbano Mare, Memoria Viva. "Il presidente Monti - sottolinea Tamajo - ha scritto una pagina importante della portualità Siciliana e non. Una mente flessibile con grande vitalità, è stato in grado di attivare una politica di recupero in grado di valorizzare la nostra Isola e renderla protagonista nell'Euro-Mediterraneo. Dal Mezzogiorno, dal porto di Palermo, Pasqualino Monti è stato in grado di portare una notizia positiva di vittoria sulla burocrazia: in poco più di un anno l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha sbloccato 45 cantieri per la costruzione di nuove opere, portando a conclusione lavori bloccati anche da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. Queste le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti sedi operative del mercato delle crociere. La Sicilia, concretamente sta avendo un cambio di passo. La nostra Isola vuole essere protagonista e capace di giocare la propria partita, recuperando soldi pubblici e finanziamenti europei", sottolinea l'assessore regionale alle Attività Produttive, Edy Tamajo. - foto ufficio stampa - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo [info@italpress.com](mailto:info@italpress.com).



## LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

### Moda, il 25 novembre torna la "Palermo Fashion Night"

PALERMO - Torna la "Palermo Fashion Night" . La manifestazione si terrà sabato 25 novembre, dalle ore 19.30, al Cinema de Seta dei Cantieri Culturali alla Zisa (via Paolo Gili, 4) e si inserisce nella tre giorni di sensibilizzazione per le scuole promossa da Fare X Bene contro la violenza sulle donne. Il programma della manifestazione L'evento che sostiene Fare X Bene , ente del terzo settore impegnato nella difesa delle donne, è prodotto da Rosi De Simone Eventi , è patrocinato dal Comune di Palermo e sostenuto da Caronte&Tourist e Unipol Assicurazioni . Ingresso gratuito ad inviti, ritirabili presso le aziende partecipanti. La testimonial della manifestazione sarà Valentina Pitzalis , simbolo vivente della violenza e della crudeltà con cui gli uomini non accettano la fine di una storia d'amore. A condurre sarà Nathalie Caldonazzo , artista e noto personaggio televisivo, affiancata da Umberto Salamone , ex modello e Carramba Boy, conduttore ed inviato di Rai 1. Presenti il sindaco di Palermo, Roberto Lagalla , l'assessore regionale Alessandro Aricò , l'assessore alla Cultura del Comune di Palermo, Giampiero Cannella , il segretario generale di Fare X Bene, Giusy Laganà e Lorenzo Galimberti. Testimonial la scrittrice Jolanda Renga , figlia di Ambra Angiolini e Francesco Renga , e la quattro volte campionessa mondiale di karate, Sara Cardin . Musica di Mauriziotto dj Premio dedicato a Marisa Leo Durante la serata saranno assegnati i Fashion Night Awards , destinati a personaggi che si sono distinti nel mondo della moda, della cultura, dell'arte dell'economia e nel sociale. A riceverlo saranno il presidente dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidente, **Pasqualino Monti** , la vicepresidente di Ance Giovani, Agostina Porcaro , e lo stilista emergente palermitano, Des Caiola . Un premio alla memoria sarà destinato anche a Marisa Leo , comunicatrice siciliana impegnata tra le Donne del vino, uccisa dal padre di sua figlia.



## LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

### Innovation Island a Palermo, Tamajo premia Pasqualino Monti

**PALERMO** - L'assessore della Regione siciliana alle Attività Produttive Edy Tamajo ha premiato il presidente dell'autorità portuale della Sicilia Occidentale Pasqualino Monti durante l'evento Innovation Island che si sta svolgendo all'Ecomuseo Urbano Mare, Memoria Viva. "Il presidente Monti ha scritto una pagina importante della portualità Siciliana e non. Una mente flessibile con grande vitalità è stato in grado di attivare una politica di recupero in grado di valorizzare la nostra Isola e renderla protagonista nell'Euro-Mediterraneo - aggiunge - Dal Mezzogiorno, dal porto di Palermo, Pasqualino Monti è stato in grado di portare una notizia positiva di vittoria sulla burocrazia: in poco più di un anno l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha sbloccato 45 cantieri per la costruzione di nuove opere, portando a conclusione lavori bloccati anche da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo". "Queste le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti sedi operative del mercato delle crociere - conclude - La Sicilia, concretamente sta avendo un cambio di passo. La nostra Isola vuole essere protagonista e capace di giocare la propria partita, recuperando soldi pubblici e finanziamenti europei".



## Trasporto marittimo più green, D'Amico "Grande interesse per il biofuel"

ROMA (ITALPRESS) - "Il nostro gruppo ormai è giunto alla quarta generazione. Siamo un'azienda consolidata da moltissimo tempo e operiamo a livello internazionale con le nostre navi. Abbiamo due attività principali: una con la flotta di navi per il trasporto di prodotti raffinati liquidi, la D'Amico International Shipping, quotata all'Euronext Star a Milano, quest'azienda computa di circa una quarantina di navi a livello globale; dall'altro abbiamo il trasporto di prodotti di carico secco, non quotato, principalmente impegnato nel trasporto di materie prime, carico alla rinfusa come minerali e granaglie, semilavorati quali tubi, rotoli di acciaio, cellulosa, impianti e pale eoliche. Non operiamo più nel traffico dei container se non una piccola attività che abbiamo tenuto in cui ci occupiamo di trasbordi per una grande compagnia". Lo ha detto in un'intervista all'Italpress Cesare D'Amico, amministratore delegato di D'Amico Società di Navigazione, gruppo tra i leader mondiali nel trasporto marittimo. "Abbiamo visto nel tempo che alcune direttive di traffico sono mutate, anche per motivi geopolitici - ha spiegato - La guerra tra Ucraina e Russia prima di tutto ha avuto una grossa influenza. L'Ucraina era un grandissimo esportatore di grano e a un certo punto è venuto a mancare totalmente, di questo ne hanno beneficiato altri paesi quali il Brasile. Con le sanzioni applicate sul piano del petrolio abbiamo visto una notevole riduzione nel traffico - ha ricordato D'Amico - Laddove la logistica perde il suo efficientamento abbiamo assistito a un beneficio per chi fa il trasporto via mare, certamente chi doveva esportare o importare ha dovuto mettere dei costi maggiori". Discorso diverso, invece, legato al momento al conflitto in Medio Oriente: "Ancora non ha avuto nessun impatto, anche in termini assicurativi - ha assicurato - Oggi i traffici e le navi ancora vanno in Israele, almeno la gran parte di esse. Chiaramente si applicano delle extra assicurazioni per il periodo in cui la nave va in quelle zone, ma al momento traffici sospesi non ce ne sono, non abbiamo la situazione già vissuta in passato quando era stato chiuso il passaggio di Suez". E sulla direttiva ETS (Emission Trading System) dell'UE, che dal 1 gennaio 2024 impone la riduzione di emissioni nel settore, D'Amico ha sottolineato che "questa direttiva si applica solamente per l'Europa, questo è il problema principale. Se applicata a livello mondiale avrebbe un senso e per tutti. E' chiaro che noi affronteremo questo problema nella fattispecie nostra, la tipologia di trasporto che abbiamo, riteniamo che alla fine andrà a essere un qualcosa che verrà pagato dal carico, a seconda di chi è l'importatore o esportatore. Avrà un impatto maggiore sul trasporto dei container, ma più che altro per il settore del trasbordo - ha aggiunto con un esempio - Il famoso porto di Gioia Tauro, fiore all'occhiello dell'Italia che movimentava milioni e milioni di contenitori all'anno, è principalmente un porto di trasbordo, e in questo caso verrebbe penalizzato". Infine, uno sguardo al futuro del



## Affari Italiani

### Focus

---

trasporto marittimo, anche in ottica green: "Ancora ci sono tutta una serie di studi che si stanno facendo, non c'è una soluzione finale, sicuramente vediamo con grande favore il biofuel, una soluzione drop-in, in cui non ci sono modifiche ma si passa a un 30% di biologico che va a essere meglio del gas - ha concluso D'Amico - Avrebbe una soluzione anche di carattere meno impattante sul fossile". - foto Itaipress -(ITALPRESS).xd7/fsc/red24-Nov-23 17:04.

# Bollettino Avvisatore Marittimo

## Focus

### HHLA, l'OPA di Msc riuscita in piccola parte

Alla scadenza del 20 novembre il gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC) e l'amministrazione cittadina di Amburgo non hanno ancora raggiunto l'obiettivo di ottenere il 90 per cento delle azioni di Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), una delle principali società terminalistiche tedesca. L'operazione però non è ancora conclusa. C'è un'ulteriore finestra per cedere le azioni ai due soggetti, fissata dal 24 al 7 dicembre. L'operazione riguarda l'acquisto da parte di MSC (sede a Ginevra) e della città di Amburgo della maggioranza delle azioni di HHLA classe A flottanti (free-floating), almeno il 90 per cento, sulla base di un memorandum d'intesa vincolante tra la città di Amburgo ed MSC in base al quale le parti gestirebbero HHLA come una joint venture in caso di successo dell'offerta pubblica di acquisto (OPA), con la città di Amburgo che deterrebbe almeno il 50,1 per cento ed MSC fino al 49,9 per cento di HHLA. Al momento MSC e la città di Amburgo detengono l'84 per cento del capitale sociale di HHLA, di cui il 70 per cento circa in mano alla municipalità di Amburgo e circa il 13 per cento in mano a SAS Shipping Agencies Services del gruppo MSC, la quale da ottobre scorso, quando è iniziata l'OPA, ha ottenuto finora un altro circa 3 per cento del capitale di HHLA.

**BOLLETTINO Avvisatore Marittimo**  
PUBBLICAZIONE TRIMESTRALE DI PUBBLICA UTILITÀ N. 11 NOVEMBRE 2023  
DIRETTORE RESPONSABILE: GIULIO CANTARELLI - V.le Po 10, 00198 Roma - Tel. 06/47811111 - Fax 06/47811112  
ANNO LXXVIII, N. 02  
25 NOVEMBRE 2023

**Quest'anno il porto chiude con 3,8 milioni di passeggeri in meno**  
**Napoli, record crociere**  
Con oltre 600 milioni di persone in transito, tra cabottaggio e crociere, il 2023 sarà l'anno più ricco di sempre nel fronte passeggeri per lo scalo campano. Puntati avanti per un Pofo Mese alle Immancatelle

**Acquisto solo 2 per cento**  
**HHLA, l'OPA di Msc riuscita in piccola parte**  
Alla scadenza del 20 novembre il gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC) e l'amministrazione cittadina di Amburgo non hanno ancora raggiunto l'obiettivo di ottenere il 90 per cento delle azioni di Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), una delle principali società terminalistiche tedesca.

**Contributi mare, governo pubblica regole modal shift**  
Il ministro della Marina, Giuseppe De Gennaro, ha annunciato che il governo intende pubblicare entro il 2024 regole per il modal shift, ovvero il passaggio di merci e passeggeri da nave a terra o viceversa.

**Brescia, il Mediterraneo. Porti, ipotesi Spa si fa più vicina**  
Il presidente della Provincia di Brescia, Giancarlo Piretti, ha annunciato che il governo intende pubblicare entro il 2024 regole per il modal shift, ovvero il passaggio di merci e passeggeri da nave a terra o viceversa.

**Gioia Tauro taglia tasse di ancoraggio anche nel 2023**  
Il presidente della Provincia di Reggio Calabria, Giuseppe De Gennaro, ha annunciato che il governo intende pubblicare entro il 2024 regole per il modal shift, ovvero il passaggio di merci e passeggeri da nave a terra o viceversa.

Arrivi e Partenze: Napoli (2-6) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (12-13)



### Contributi mare, governo pubblica regole modal shift

È stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 21 novembre il regolamento Sea Modal Shift che disciplina le modalità di ripartizione e di erogazione dei contributi per incentivare i mezzi pesanti a percorrere tratte marittime a corto raggio imbarcandosi sui traghetti. È quello che una volta si chiamava Marebonus ed è stato attivato tramite un decreto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'obiettivo del Sea Modal Shift, o Marebonus, è quello di decongestionare la rete viaria e ridurre l'impatto del trasporto di merci su gomma, favorendo una soluzione più sostenibile, ossia il trasporto via mare. Le somme disponibili ammontano a 39 milioni di euro per l'anno 2022 e 21,5 milioni per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026. La gestione dell'incentivo sarà a carico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti, in house del dicastero dei Trasporti. Per accedere all'incentivo Sea Modal Shift, il soggetto proponente può presentare domanda, redatta ai sensi del decreto del presidente della Repubblica del 28 dicembre 2000, n. 445, esclusivamente tramite la procedura informatica, raggiungibile dall'apposita sezione dedicata sul sito internet di RAM. Il Sea Modal Shift è destinato a singole imprese di autotrasporto conto terzi, costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, che usufruiscano di un maggior utilizzo di servizi marittimi. In particolare ro-ro (camion e rimorchi) e ro-pax (passeggeri, auto, camion e rimorchi) in arrivo o in partenza da porti italiani verso porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. Le imprese che richiederanno il contributo devono includere nella domanda un piano previsionale dei veicoli da imbarcare durante l'anno di incentivo specificato dal regolamento. Al termine della rendicontazione definitiva, i beneficiari potranno ricevere un contributo di 30 centesimi di euro per ciascun veicolo imbarcato, moltiplicati per i chilometri evitati sulla rete stradale nazionale. Il regolamento indica gli itinerari marittimi che potranno ottenere l'incentivo, oltre alle rotte che saranno identificate dalle imprese che richiedono il contributo al momento della presentazione della domanda.



## Il Nautilus

### Focus

## La catena del valore dell'idrogeno Norvegia-Germania è tecnicamente fattibile

(Impianto Gen2 Energy a Mosjoen; foto courtesy Gen2 Energy) Lo studio di fattibilità per una catena del valore dell'idrogeno tra Norvegia e Germania ha dimostrato che, data una serie di ipotesi, è tecnicamente possibile stabilire una catena del valore per il trasporto di grandi quantità di idrogeno dalla Norvegia alla Germania. Mosjoen, Norvegia. L'idrogeno (H<sub>2</sub>) è un vettore energetico su cui si ripone grande fiducia a livello globale per far fronte alle sfide climatiche, poiché può immagazzinare e fornire grandi quantità di energia per unità di massa senza generare emissioni di CO durante la combustione. È l'elemento più semplice e più abbondante del Pianeta e del Sistema Solare, ma è raramente disponibile allo stato libero e molecolare (H<sub>2</sub>), perché presente in

combinazione con altri elementi chimici, per esempio acqua (H<sub>2</sub>O) e idrocarburi (CH<sub>4</sub>). La Norvegia e la Germania hanno convenuto di istituire una task force comune per il follow-up di uno studio di fattibilità congiunto in corso. Lo studio è volto a valutare le possibilità di trasporto di idrogeno e di CO<sub>2</sub> tra la Germania e la Norvegia. La Norvegia e la Germania hanno in comune l'intenzione di garantire una fornitura su larga scala di idrogeno dalla Norvegia alla Germania entro il 2030. La Norvegia vuole contribuire attivamente allo sviluppo del mercato dell'idrogeno in Germania e nell'UE. La strada da percorrere per la maturazione di una catena del valore deve essere incentrata sulla garanzia di accordi a lungo termine basati sul mercato tra gli attori industriali. La task force esaminerà tutti gli aspetti delle diverse alternative, compresa l'esplorazione delle potenziali sinergie tra i diversi progetti nel Mare del Nord. Essa identificherà gli ostacoli e fornirà raccomandazioni su come superarli. Lo studio su una catena del valore dell'idrogeno tra Norvegia e Germania è stato commissionato dalle Autorità tedesche e norvegesi nel 2022 ed è stato condotto dalla società statale norvegese Gassco e dall'Agenzia Energetica Tedesca DENA per conto del settore industriale tedesco. Secondo le Autorità norvegesi, lo studio aveva lo scopo di valutare la fattibilità di una catena del valore dell'idrogeno tedesco-norvegese, dai potenziali produttori di idrogeno in Norvegia ai consumatori in Germania, con una start-up prevista nel 2030. I prerequisiti necessari per la catena del valore da realizzare sono, tra l'altro, legati alla maturità del mercato e alla volontà di pagare sul lato dell'utente, al quadro normativo e alla qualificazione tecnologica, secondo le Autorità, rilevando che i risultati dello studio saranno discussi e seguiti nel Gruppo di lavoro congiunto, recentemente istituito tra le Autorità tedesche e norvegesi. Da notare, tra le altre cose, che lo studio ha rivelato che il prezzo dell'energia per l'idrogeno dovrà superare in modo significativo il prezzo dell'energia per il gas naturale per giustificare gli investimenti in una catena del valore dell'idrogeno e la perdita di energia dalla produzione di idrogeno. Inoltre, sono necessari impegni commerciali per giustificare



(Impianto Gen2 Energy a Mosjoen; foto courtesy Gen2 Energy) Lo studio di fattibilità per una catena del valore dell'idrogeno tra Norvegia e Germania ha dimostrato che, data una serie di ipotesi, è tecnicamente possibile stabilire una catena del valore per il trasporto di grandi quantità di idrogeno dalla Norvegia alla Germania. Mosjoen, Norvegia. L'idrogeno (H<sub>2</sub>) è un vettore energetico su cui si ripone grande fiducia a livello globale per far fronte alle sfide climatiche, poiché può immagazzinare e fornire grandi quantità di energia per unità di massa senza generare emissioni di CO<sub>2</sub> durante la combustione. È l'elemento più semplice e più abbondante del Pianeta e del Sistema Solare, ma è raramente disponibile allo stato libero e molecolare (H<sub>2</sub>), perché presente in combinazione con altri elementi chimici, per esempio acqua (H<sub>2</sub>O) e idrocarburi (CH<sub>4</sub>). La Norvegia e la Germania hanno convenuto di istituire una task force comune per il follow-up di uno studio di fattibilità congiunto in corso. Lo studio è volto a valutare le possibilità di trasporto di idrogeno e di CO<sub>2</sub> tra la Germania e la Norvegia. La Norvegia e la Germania hanno in comune l'intenzione di garantire una fornitura su larga scala di idrogeno dalla Norvegia alla Germania entro il 2030. La Norvegia vuole contribuire attivamente allo sviluppo del mercato dell'idrogeno in Germania e nell'UE. La strada da percorrere per la maturazione di una catena del valore deve essere incentrata sulla garanzia di accordi a lungo termine basati sul mercato tra gli attori industriali. La task force esaminerà tutti gli aspetti delle diverse alternative, compresa l'esplorazione delle potenziali sinergie tra i diversi progetti nel Mare del Nord. Essa identificherà gli ostacoli e fornirà raccomandazioni su come superarli. Lo studio su una catena del valore dell'idrogeno tra Norvegia e Germania è stato commissionato dalle Autorità tedesche e norvegesi nel 2022 ed è stato condotto dalla società statale norvegese Gassco e dall'Agenzia Energetica Tedesca DENA per conto del

## Il Nautilus

### Focus

---

lo sviluppo della produzione su larga scala di idrogeno e delle infrastrutture associate, nonché investimenti significativi nelle infrastrutture di trasporto dell'idrogeno. Inoltre, si dice che l'impegno da parte dell'industria e del sostegno governativo sia necessario. Lo studio ha anche dimostrato che i progetti norvegesi pianificati potrebbero ospitare grandi quantità di idrogeno a basse emissioni di carbonio consegnate a flusso costante in Germania e che il trasporto di idrogeno dalla Norvegia alla Germania è considerato tecnicamente fattibile entro il 2030 come già menzionato sopra. La capacità totale di trasporto della catena del gas offshore a idrogeno è di 4 mtpa, di cui 2,75 mtpa è idrogeno a basse emissioni di carbonio dai progetti di produzione carbonio su larga scala norvegese. La capacità residua è di tenere conto dei progetti futuri e dei volumi di legame, secondo lo studio. Occorre ricordare, altresì, che nel mese di ottobre 2023, la Norwegian Gen2 Energy e la tedesca Securing Energy for Europe (SEFE), tramite la sua controllata WINGAS, hanno firmato un term-sheet (pre-accordo) di transazione per la fornitura di idrogeno verde, rappresentando un passo avanti verso la realizzazione dell'importazione di idrogeno verde dalla Norvegia alla Germania. Gen2 Energy ha affermato che il pre-accordo definisce i termini e le condizioni per un accordo finale di vendita e acquisto e rappresenta un passo importante per realizzare l'importazione di idrogeno verde dalla Norvegia alla Germania. Inoltre, si dice che il term-sheet rappresenti i progressi sul percorso di Gen2 Energy per fornire idrogeno verde dal loro primo impianto di produzione a Mosjoen, in Norvegia, e fornisce all'azienda prove credibili di interesse e impegno del mercato, un elemento vitale verso una Decisione Finale di Investimento (FID) per l'impianto di idrogeno e la relativa catena di approvvigionamento. All'epoca, le aziende hanno affermato che l'idrogeno compresso sarebbe stato consegnato in contenitori appositamente progettati e trasportato da navi dedicate dai siti di produzione di Gen2 Energy lungo la costa norvegese ai porti in Germania, Paesi Bassi e/o Regno Unito. Intanto, il Gruppo EZ ha contratto una capacità annua a lungo termine di 2 miliardi di metri cubi presso il terminal Lo Stade a GNL in Germania, rafforzando la sicurezza energetica della Repubblica Ceca. La capacità al terminale è stata noleggiata per 15 anni, con l'opzione di estenderlo a 25 anni, in connessione con il futuro utilizzo di idrogeno verde. Allo stesso tempo, il Ministero dell'Industria e del Commercio della Repubblica ceca ha sostenuto l'operazione concludendo un accordo di copertura con il Gruppo EZ. Il terminal di Stade, uno dei terminali di GNL onshore in Germania, sarà situato vicino ad Amburgo alla foce del fiume **Elba** sul Mare del Nord e sarà commissionato dal suo operatore, Hanseatic Energy Hub (HEH), a metà del 2027. La capacità totale del terminal è di 13,3 miliardi di metri cubi di gas all'anno, di cui 1,3 miliardi destinati a contratti a breve termine. Il terminal Stade è attualmente in costruzione e sostituirà quello galleggiante nella stessa posizione. Secondo il Gruppo EZ, i vantaggi dei terminal onshore rispetto a quelli galleggianti includono una maggiore capacità e un download e una rigassificazione di GNL più rapidi. Si dice che dal 2027, il terminal consentirà l'importazione e la rigassificazione del GNL, mentre in seguito sarà possibile convertire il terminal per importare e elaborare l'ammoniaca climatizzatore neutro, da cui

## Il Nautilus

### Focus

---

può essere prodotto idrogeno verde. Il Nord Europa ha schierato una nuova 'alleanza anseatica' con forniture dalla Norvegia. I paesi nel bacino del Mediterraneo, invece, risentono della mancanza di infrastrutture, collegamenti spesso inefficienti e delle rivalità di leadership con i Paesi del Nord Africa. Il Nord Europa si sta attrezzando di infrastrutture e terminal velocemente; in particolare, Germania, Olanda, Danimarca e Norvegia si stanno organizzando per creare un solido network del gas, fatto di rigassificatori, riapertura di campi di estrazione; mentre i paesi del Mediterraneo conta ancora dell'inadeguatezza delle infrastrutture per far arrivare l'oro blu dalla Norvegia. Il terminal si basa su un futuro sistema modulare flessibile per la transizione verso l'energia verde in Europa. Nel 2027 si passerà ad un terminal privo di emissioni per GNL, bio-GNL e gas naturale sintetico, mentre si prepara per la successiva espansione del mercato dell'ammoniaca come un modo per ottenere idrogeno verde. Abele Carruezzo (Foto courtesy Hub Anseatica dell'Energia del terminal).

## Trasporto marittimo più green, D'Amico "Grande interesse per il biofuel"

ROMA (ITALPRESS) - "Il nostro gruppo ormai è giunto alla quarta generazione. Siamo un'azienda consolidata da moltissimo tempo e operiamo a livello internazionale con le nostre navi. Abbiamo due attività principali: una con la flotta di navi per il trasporto di prodotti raffinati liquidi, la D'Amico International Shipping, quotata all'Euronext Star a Milano, quest'azienda computa di circa una quarantina di navi a livello globale; dall'altro abbiamo il trasporto di prodotti di carico secco, non quotato, principalmente impegnato nel trasporto di materie prime, carico alla rinfusa come minerali e granaglie, semilavorati quali tubi, rotoli di acciaio, cellulosa, impianti e pale eoliche. Non operiamo più nel traffico dei container se non una piccola attività che abbiamo tenuto in cui ci occupiamo di trasbordi per una grande compagnia". Lo ha detto in un'intervista all'Italpress Cesare D'Amico, amministratore delegato di D'Amico Società di Navigazione, gruppo tra i leader mondiali nel trasporto marittimo. "Abbiamo visto nel tempo che alcune direttive di traffico sono mutate, anche per motivi geopolitici - ha spiegato - La guerra tra Ucraina e Russia prima di tutto ha avuto una grossa influenza. L'Ucraina era un grandissimo esportatore di grano e a un certo punto è venuto a mancare totalmente, di questo ne hanno beneficiato altri paesi quali il Brasile. Con le sanzioni applicate sul piano del petrolio abbiamo visto una notevole riduzione nel traffico - ha ricordato D'Amico - Laddove la logistica perde il suo efficientamento abbiamo assistito a un beneficio per chi fa il trasporto via mare, certamente chi doveva esportare o importare ha dovuto mettere dei costi maggiori". Discorso diverso, invece, legato al momento al conflitto in Medio Oriente: "Ancora non ha avuto nessun impatto, anche in termini assicurativi - ha assicurato - Oggi i traffici e le navi ancora vanno in Israele, almeno la gran parte di esse. Chiaramente si applicano delle extra assicurazioni per il periodo in cui la nave va in quelle zone, ma al momento traffici sospesi non ce ne sono, non abbiamo la situazione già vissuta in passato quando era stato chiuso il passaggio di Suez". E sulla direttiva ETS (Emission Trading System) dell'UE, che dal 1 gennaio 2024 impone la riduzione di emissioni nel settore, D'Amico ha sottolineato che "questa direttiva si applica solamente per l'Europa, questo è il problema principale. Se applicata a livello mondiale avrebbe un senso e per tutti. E' chiaro che noi affronteremo questo problema nella fattispecie nostra, la tipologia di trasporto che abbiamo, riteniamo che alla fine andrà a essere un qualcosa che verrà pagato dal carico, a seconda di chi è l'importatore o esportatore. Avrò un impatto maggiore sul trasporto dei container, ma più che altro per il settore del trasbordo - ha aggiunto con un esempio - Il famoso porto di Gioia Tauro, fiore all'occhiello dell'Italia che movimentava milioni e milioni di contenitori all'anno, è principalmente un porto di trasbordo, e in questo caso verrebbe penalizzato". Infine, uno sguardo al futuro



## Italpress

### Focus

---

del trasporto marittimo, anche in ottica green: "Ancora ci sono tutta una serie di studi che si stanno facendo, non c'è una soluzione finale, sicuramente vediamo con grande favore il biofuel, una soluzione drop-in, in cui non ci sono modifiche ma si passa a un 30% di biologico che va a essere meglio del gas - ha concluso D'Amico - Avrebbe una soluzione anche di carattere meno impattante sul fossile". - foto Italpress - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo [info@italpress.com](mailto:info@italpress.com).

## Skipper, tutte le novità

**GENOVA** - L'Italia si è finalmente adeguata alle normative internazionali più avanzate sui titoli professionali per il diporto nautico. Ne abbiamo già scritto, riportando le modifiche legislative. Ripresa andiamo oggi alcune delle considerazioni dell'ingegner Neglia di Confindustria Nautica. "In generale, direi che nei decenni passati c'è stata una scarsa attenzione al tema della competitività internazionale e cioè al concetto che l'Italia è leader mondiale assoluta di un'industria che vende e guarda al mondo. Quindi, se il Paese vuole essere attrattivo, le sue regole devono fare altrettanto. Grazie all'azione di Confindustria Nautica, tutto ciò sta cambiando. Venendo ai titoli professionali, sono tutti conformi alla Convenzione internazionale STCW, tuttavia l'Italia è stata in passato campione del mondo nel tradurla nel diritto interno nella maniera più restrittiva possibile, avvantaggiando i titoli di altri Paesi UE. Ora si cambia. Se abbiamo la formazione più articolata e approfondita, è giusto che le abilitazioni ne tengano conto. Finalmente, seguendo anche l'evoluzione del mercato mondiale verso le grandi costruzioni, viene rimosso il tetto delle 3.000 GT (Gross Ton) per il comando delle navi adibite alla navigazione da diporto, come avviene con i titoli mercantili. Adesso l'iter formativo del primo livello, Ufficiale di navigazione del diporto, è il medesimo. Tuttavia, al fianco del periodo di navigazione obbligatorio ridotto previsto per i diplomati dell'Istituto tecnico del settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica (ex Nautico), sono previste riduzioni della navigazione anche per chi è già in possesso della qualifica di Comune di guardia di coperta o di Marittimo abilitato di coperta. Dopo il conseguimento del titolo, si potrà essere imbarcati in qualità di Ufficiale di coperta di grado inferiore al primo sulle navi fino a 3.000 GT, oppure come comandante sulle navi fino a 500 G. Per la formazione, è rigorosamente quella prevista dagli Standard STCW e non potrebbe essere altrimenti, ma la navigazione di addestramento potrà essere effettuata su navi da diporto o su imbarcazioni di lunghezza superiore ai 15 metri, adibite al noleggio o in uso privato, oltre che di navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale). La formazione prevede i corsi antincendio di base, sopravvivenza e salvataggio, sicurezza personale e responsabilità sociali (PSSR), familiarizzazione alla security per il personale imbarcato, marittimo abilitato ai mezzi di salvataggio (MAMS), Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) e radar, primo soccorso (First Aid), l'esame teorico e pratico su competenze e capacità (di cui alla sezione A-II/1 del Codice STCW) a livello operativo.



## L'agenzia di Viaggi

### Focus

## Grimaldi Lines porta a bordo il Festivaldeigiovani

Si rinnova anche nel 2024 l'appuntamento con il Festivaldeigiovani, l'evento di formazione e orientamento al lavoro dedicato alle nuove generazioni. La manifestazione si terrà dal 17 al 19 aprile 2024 a Gaeta: migliaia di ragazzi provenienti da ogni parte d'Italia potranno incontrarsi, confrontarsi e valorizzare le attitudini e le competenze personali. Ma si parte già nel 2023 con il primo appuntamento: nel porto di Civitavecchia Cruise Barcelona, ammiraglia della flotta Grimaldi Lines, lunedì 27 novembre 2023 accoglie una delegazione di studenti provenienti da tutto il Lazio. In programma un confronto su temi quali lo studio, le nuove professioni, l'evoluzione digitale e l'intelligenza artificiale, il valore dell'inclusione e i modelli di alimentazione sana e sostenibile. A dare il benvenuto a bordo ci sono Luciana Michisanti e Dario Balestriere di Grimaldi Lines, che illustreranno le possibilità di formazione e di occupazione offerte ai giovani dalla compagnia di navigazione nell'ambito del Progetto Grimaldi Educa, nato per accompagnare gli studenti nel loro percorso di crescita e orientamento al lavoro. Dalle professioni del mare si passa all'evoluzione digitale, con l'intervento dell'Università Luiss Guido Carli. Sarà il professore ordinario Giuseppe Francesco Italiano a confrontarsi con i ragazzi sul tema dell'Intelligenza Artificiale, attraverso una lezione interattiva sui suoi rischi e opportunità. Seguirà un momento offerto da Umana, con le formatrici Francesca Pennacchi, Luisa Nocito e Michela Miani, che guideranno gli studenti nel prendere consapevolezza di sé per distinguersi nel mondo del lavoro. Ariete Fattoria Latte Sano darà invece vita a un momento dedicato alla salute e al benessere in cucina, con il contributo del nutrizionista Antonio Galatà. In sala anche il bar artist Fabiano Bucci e il maestro gelatiere Stefano Ferrara, per rispondere alle domande dei futuri barman e chef, che partecipano al contest Chef di Classe. A bordo della Cruise Barcelona ci sarà infine la testimonianza di Daniele Cassioli, il più grande sciatore nautico paralimpico di tutti i tempi con 45 titoli italiani, 27 titoli europei e 28 titoli mondiali. Si chiuderà in musica con l'esibizione di Corynna, vincitrice di Massimo Ascolto 2023, contest musicale di Festivaldeigiovani con partner Grimaldi Lines. Tutti gli appuntamenti, oltre ad essere vissuti in presenza a bordo della nave Grimaldi Lines il 27 novembre, saranno disponibili sul sito festivaldeigiovani.it a partire dal 30 novembre 2023.



Si rinnova anche nel 2024 l'appuntamento con il Festivaldeigiovani, l'evento di formazione e orientamento al lavoro dedicato alle nuove generazioni. La manifestazione si terrà dal 17 al 19 aprile 2024 a Gaeta: migliaia di ragazzi provenienti da ogni parte d'Italia potranno incontrarsi, confrontarsi e valorizzare le attitudini e le competenze personali. Ma si parte già nel 2023 con il primo appuntamento: nel porto di Civitavecchia Cruise Barcelona, ammiraglia della flotta Grimaldi Lines, lunedì 27 novembre 2023 accoglie una delegazione di studenti provenienti da tutto il Lazio. In programma un confronto su temi quali lo studio, le nuove professioni, l'evoluzione digitale e l'intelligenza artificiale, il valore dell'inclusione e i modelli di alimentazione sana e sostenibile. A dare il benvenuto a bordo ci sono Luciana Michisanti e Dario Balestriere di Grimaldi Lines, che illustreranno le possibilità di formazione e di occupazione offerte ai giovani dalla compagnia di navigazione nell'ambito del Progetto Grimaldi Educa, nato per accompagnare gli studenti nel loro percorso di crescita e orientamento al lavoro. Dalle professioni del mare si passa all'evoluzione digitale, con l'intervento dell'Università Luiss Guido Carli. Sarà il professore ordinario Giuseppe Francesco Italiano a confrontarsi con i ragazzi sul tema dell'Intelligenza Artificiale, attraverso una lezione interattiva sui suoi rischi e opportunità. Seguirà un momento offerto da Umana, con le formatrici Francesca Pennacchi, Luisa Nocito e Michela Miani, che guideranno gli studenti nel prendere consapevolezza di sé per distinguersi nel mondo del lavoro. Ariete Fattoria Latte Sano darà invece vita a un momento dedicato alla salute e al benessere in cucina, con il contributo del nutrizionista Antonio Galatà. In sala anche il bar artist Fabiano Bucci e il maestro gelatiere Stefano Ferrara, per rispondere alle domande dei futuri barman e chef, che partecipano al contest Chef di Classe. A bordo della Cruise Barcelona ci sarà infine la testimonianza di Daniele Cassioli, il più grande sciatore nautico paralimpico di tutti i tempi con 45 titoli italiani, 27 titoli europei e 28 titoli mondiali. Si chiuderà in musica con l'esibizione di Corynna, vincitrice di Massimo Ascolto 2023, contest musicale di Festivaldeigiovani con partner Grimaldi Lines. Tutti gli appuntamenti, oltre ad essere vissuti in presenza a bordo della nave Grimaldi Lines il 27 novembre, saranno disponibili sul sito festivaldeigiovani.it a partire dal 30 novembre 2023.

## Primo Magazine

### Focus

## Festivaldeigiovani® fa tappa a bordo della Cruise Barcelona

24 novembre 2023 - Torna anche nel 2024 il Festivaldeigiovani®, il più grande evento di formazione e orientamento al lavoro dedicato alle nuove generazioni. La manifestazione si concluderà dal 17 al 19 aprile 2024 a Gaeta, dove migliaia di ragazzi provenienti da ogni parte d'Italia potranno incontrarsi, confrontarsi e valorizzare le attitudini e le competenze personali. Sarà la Cruise Barcelona, ammiraglia della flotta Grimaldi Lines, ad ospitare il primo appuntamento della nuova edizione. Lunedì 27 novembre 2023, a bordo della nave ancorata nel porto di Civitavecchia, una delegazione di studenti provenienti da tutto il Lazio si confronterà su temi quali lo studio, le nuove professioni, l'evoluzione digitale e l'intelligenza artificiale, il valore dell'inclusione e i modelli di alimentazione sana e sostenibile. A dare il benvenuto a bordo saranno Luciana Michisanti e Dario Balestriere di Grimaldi Lines, che illustreranno le possibilità di formazione e di occupazione offerte ai giovani dalla Compagnia di Navigazione nell'ambito del Progetto Grimaldi Educa, nato per accompagnare gli studenti nel loro percorso di crescita e orientamento al lavoro. Dalle professioni del mare si passerà all'evoluzione digitale, con l'intervento dell'Università Luiss Guido Carli. Sarà il Professore Ordinario Giuseppe Francesco Italiano a confrontarsi con i ragazzi sul tema dell'Intelligenza Artificiale, attraverso una lezione interattiva sui suoi rischi e opportunità. Seguirà un momento offerto da Umana, con le formatrici Francesca Pennacchi, Luisa Nocito e Michela Miani, che guideranno gli studenti nel prendere consapevolezza di sé per distinguersi nel mondo del lavoro. Ariete Fattoria Latte Sano darà invece vita ad un momento dedicato alla salute e al benessere in cucina, con il contributo del nutrizionista Antonio Galatà. In sala anche il Bar Artist Fabiano Bucci e il Maestro Gelatiere Stefano Ferrara, per rispondere alle domande dei futuri barman e chef, che partecipano al contest Chef di Classe. A bordo della Cruise Barcelona ci sarà infine la testimonianza di Daniele Cassioli, il più grande sciatore nautico paralimpico di tutti i tempi con 45 titoli italiani, 27 titoli europei e 28 titoli mondiali.



## Il Nautilus

Notizie di Shipping e Logistica

### MARIO MATTIOLI: LE INTERCONNESSIONI FRA SPACE E BLUE ECONOMY FAVORISCONO SVILUPPO E CRESCITA SOSTENIBILI

Roma-Il 24 novembre a Roma, Mario Mattioli, presidente della Federazione del **Mare**, è intervenuto al Forum SPACE & BLUE intitolato "**Economia** dello Spazio e del **Mare**: interconnessioni Made in Italy", primo appuntamento per rafforzare l'interconnessione tra le più importanti realtà che rappresentano, a livello istituzionale, associativo e privato l'**Economia** dello Spazio e l'**Economia** del **Mare** Nazionali dando impulso al dialogo e ad azioni congiunte di questi due asset strategici dell'**economia** italiana al fine di acquisire maggiori quote sul mercato euro-mediterraneo e internazionale. Mario Mattioli, ha innanzitutto ricordato che esiste un legame profondo tra i marinai e le stelle che hanno sempre guidato i navigatori a trovare la rotta in **mare**, quando non esistevano GPS e altri strumenti tecnologici: "Non è un caso che per le esplorazioni spaziali si parli di "astronavi"". Il Presidente della Federazione del **Mare** ha poi sottolineato che l'**Economia** dello Spazio e l'**Economia** del **Mare** sono indubbiamente due settori strategici non solo per l'Italia ma per l'Europa e per il mondo intero: "Tecnologia spaziale e Blue economy rappresentano un'integrazione cruciale per un pianeta più verde e un **mare** più blu". Dopo aver ricordato che l'**economia** blu cerca di creare un equilibrio tra prosperità economica e resilienza ecologica promuovendo pratiche sostenibili per garantire la salute a lungo termine dei nostri oceani e delle comunità costiere, e che mira proprio all'utilizzo responsabile e innovativo delle risorse marine, tra cui la pesca, l'acquacoltura, la navigazione, le energie rinnovabili e persino il turismo, salvaguardando l'ambiente marino, Mattioli ha affermato che sono già numerose le interconnessioni esistenti fra Space e Blue Economy e altre sono potenzialmente attuabili per favorire lo sviluppo e la crescita sostenibili. Infine, riferendosi all'intervento del Ministro Musumeci, che ha lamentato il fatto che sono troppe le voci, a volte distoniche, che oggi parlano di **economia** blu, Mario Mattioli ha affermato che la Federazione del **Mare**, grazie alla nuova governance, potrà giocare un importante ruolo per restituire centralità all'**economia** del **mare**, che rappresenta il 9% del PIL italiano, ed essere ascoltata per partecipare concretamente alle prossime scelte politiche sia a livello nazionale che europeo. EN MARIO MATTIOLI: INTERCONNECTIONS BETWEEN SPACE AND BLUE ECONOMY FOSTER SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND GROWTH Rome-Mario Mattioli, president of the Federazione del **Mare**, the Italian Maritime Cluster, spoke at the SPACE & BLUE Forum entitled "Space and Sea Economy: interconnections Made in Italy," the first appointment to strengthen the interconnection between the most important entities representing, at the institutional, associational and private level, the National Space Economy and Sea Economy by boosting the dialogue and joint actions of these two strategic assets of the Italian economy in order to gain greater shares in the Euro-Mediterranean and international



Roma-Il 24 novembre a Roma, Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, è intervenuto al Forum SPACE & BLUE intitolato "Economia dello Spazio e del Mare: interconnessioni Made in Italy", primo appuntamento per rafforzare l'interconnessione tra le più importanti realtà che rappresentano, a livello istituzionale, associativo e privato l'Economia dello Spazio e l'Economia del Mare Nazionali dando impulso al dialogo e ad azioni congiunte di questi due asset strategici dell'economia italiana al fine di acquisire maggiori quote sul mercato euro-mediterraneo e internazionale. Mario Mattioli, ha innanzitutto ricordato che esiste un legame profondo tra i marinai e le stelle che hanno sempre guidato i navigatori a trovare la rotta in mare, quando non esistevano GPS e altri strumenti tecnologici: "Non è un caso che per le esplorazioni spaziali si parli di "astronavi"". Il Presidente della Federazione del Mare ha poi sottolineato che l'Economia dello Spazio e l'Economia del Mare sono indubbiamente due settori strategici non solo per l'Italia ma per l'Europa e per il mondo intero: "Tecnologia spaziale e Blue economy rappresentano un'integrazione cruciale per un pianeta più verde e un mare più blu". Dopo aver ricordato che l'economia blu cerca di creare un equilibrio tra prosperità economica e resilienza ecologica promuovendo pratiche sostenibili per garantire la salute a lungo termine dei nostri oceani e delle comunità costiere, e che mira proprio all'utilizzo responsabile e innovativo delle risorse marine, tra cui la pesca, l'acquacoltura, la navigazione, le energie rinnovabili e persino il turismo, salvaguardando l'ambiente marino, Mattioli ha affermato che sono già numerose le interconnessioni esistenti fra Space e Blue Economy e altre sono potenzialmente attuabili per favorire lo sviluppo e la crescita sostenibili. Infine, riferendosi all'intervento del Ministro Musumeci, che ha lamentato il fatto che sono troppe le voci, a volte distoniche, che oggi parlano di economia blu, Mario Mattioli ha

## Il Nautilus

### Notizie di Shipping e Logistica

---

markets. In his speech, Mario Mattioli stressed that the Space Economy and the Economy of the Sea are undoubtedly two strategic sectors not only for Italy but for Europe and the whole world. "A crucial integration for a greener planet and a bluer sea." After mentioning that the Blue Economy seeks to create a balance between economic prosperity and ecological resilience by promoting sustainable practices to ensure the long-term health of our oceans and coastal communities, and that it aims precisely at the responsible and innovative use of marine resources, including fisheries, aquaculture, shipping, renewable energy and even tourism, while safeguarding the marine environment, Mattioli said that there are already many interconnections between Space and Blue Economy and more are potentially viable to foster sustainable development and growth. Finally, referring to Minister Musumeci's speech, which lamented the fact that there are too many voices, sometimes distonic, talking about the blue economy today, Mario Mattioli said that thanks to the new Governance, the Italian Maritime Cluster, will be able to play an important role in restoring centrality to the sea economy, which accounts for 9 percent of Italy's GDP, and be heard to participate concretely in the next political choices both at the national and Eu.

## Informazioni Marittime

### Notizie di Shipping e Logistica

## Space e blue economy, Mattioli (Federazione del Mare): "Insieme favoriscono sviluppo sostenibile"

A Roma si è svolto il primo forum per rafforzare l'interconnessione tra questi due asset strategici dell'**economia** italiana "Tecnologia spaziale e Blue economy rappresentano un'integrazione cruciale per un pianeta più verde e un **mare** più blu". Lo ha detto Mario Mattioli, presidente della Federazione del **Mare**, è intervenuto a Roma al Forum SPACE & BLUE intitolato " **Economia** dello Spazio e del **Mare**: interconnessioni Made in Italy ", primo appuntamento per rafforzare l'interconnessione tra le più importanti realtà che rappresentano, a livello istituzionale, associativo e privato l'**economia** dello spazio e l'**economia** del **mare** nazionali dando impulso al dialogo e ad azioni congiunte di questi due asset strategici dell'**economia** italiana al fine di acquisire maggiori quote sul mercato euro-mediterraneo e internazionale. Mattioli, ha innanzitutto ricordato che esiste un legame profondo tra i marinai e le stelle che hanno sempre guidato i navigatori a trovare la rotta in **mare**, quando non esistevano GPS e altri strumenti tecnologici: "Non è un caso che per le esplorazioni spaziali si parli di "astronavi"". Il presidente della Federazione del **Mare** ha poi sottolineato che l'**economia** dello spazio e l'**economia** del **mare** sono indubbiamente due settori strategici non solo per l'Italia ma per l'Europa e per il mondo intero. Dopo aver ricordato che l'**economia** blu cerca di creare un equilibrio tra prosperità economica e resilienza ecologica promuovendo pratiche sostenibili per garantire la salute a lungo termine dei nostri oceani e delle comunità costiere, e che mira proprio all'utilizzo responsabile e innovativo delle risorse marine, tra cui la pesca, l'acquacoltura, la navigazione, le energie rinnovabili e persino il turismo, salvaguardando l'ambiente marino, Mattioli ha affermato che sono già numerose le interconnessioni esistenti fra Space e Blue Economy e altre sono potenzialmente attuabili per favorire lo sviluppo e la crescita sostenibili. Infine, riferendosi all'intervento del ministro Musumeci, che ha lamentato il fatto che sono troppe le voci, a volte distoniche, che oggi parlano di **economia** blu, Mattioli ha affermato che la Federazione del **Mare**, grazie alla nuova governance, potrà giocare un importante ruolo per restituire centralità all'**economia** del **mare**, che rappresenta il 9% del PIL italiano, ed essere ascoltata per partecipare concretamente alle prossime scelte politiche sia a livello nazionale che europeo. Condividi Tag **economia** Articoli correlati.



A Roma si è svolto il primo forum per rafforzare l'interconnessione tra questi due asset strategici dell'economia italiana "Tecnologia spaziale e Blue economy rappresentano un'integrazione cruciale per un pianeta più verde e un mare più blu". Lo ha detto Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, è intervenuto a Roma al Forum SPACE & BLUE intitolato "Economia dello Spazio e del Mare: interconnessioni Made in Italy" primo appuntamento per rafforzare l'interconnessione tra le più importanti realtà che rappresentano, a livello istituzionale, associativo e privato l'economia dello spazio e l'economia del mare nazionali dando impulso al dialogo e ad azioni congiunte di questi due asset strategici dell'economia italiana al fine di acquisire maggiori quote sul mercato euro-mediterraneo e internazionale. Mattioli, ha innanzitutto ricordato che esiste un legame profondo tra i marinai e le stelle che hanno sempre guidato i navigatori a trovare la rotta in mare, quando non esistevano GPS e altri strumenti tecnologici: "Non è un caso che per le esplorazioni spaziali si parli di "astronavi"". Il presidente della Federazione del Mare ha poi sottolineato che l'economia dello spazio e l'economia del mare sono indubbiamente due settori strategici non solo per l'Italia ma per l'Europa e per il mondo intero. Dopo aver ricordato che l'economia blu cerca di creare un equilibrio tra prosperità economica e resilienza ecologica promuovendo pratiche sostenibili per garantire la salute a lungo termine dei nostri oceani e delle comunità costiere, e che mira proprio all'utilizzo responsabile e innovativo delle risorse marine, tra cui la pesca, l'acquacoltura, la navigazione, le energie rinnovabili e persino il turismo, salvaguardando l'ambiente marino, Mattioli ha affermato che sono già numerose le interconnessioni esistenti fra Space e Blue Economy e altre sono potenzialmente attuabili per favorire lo sviluppo e la crescita sostenibili. Infine, riferendosi all'intervento del ministro Musumeci, che ha lamentato il fatto che sono

## d'Amico, azioni Star negli USA

Paolo d'Amico LUSSAMBURGO - d'Amico International **Shipping** S.A., società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, rende noto di aver ricevuto l'approvazione per la negoziazione delle proprie azioni sull'OTCQX® Best Market negli Stati Uniti, a partire dal 20 novembre 2023 e con il ticker (OTCQX: DMCOF). Le azioni di DIS sono quotate sul segmento STAR di Borsa Italiana Euronext e sono attualmente negoziate 'over the counter (OTC)' negli Stati Uniti, nel segmento OTC Pink market, gestito da OTC Market Group. Il segmento OTCQX International Market dedicato alle aziende internazionali è un mercato pubblico ben consolidato - sottolinea la società - con elevati standard finanziari e di 'corporate governance', riconosciuto dalla US Securities Exchange Commission (SEC) e che fornisce agli investitori americani un'alternativa di 'cross-trading' più trasparente, liquida ed efficiente rispetto all'OTC Pink market. Inoltre, le aziende quotate sull'OTCQX ottengono anche una conformità 'Blue sky' valida in 37 stati degli USA (non disponibile nell'OTC Pink market), che consente ai broker di sollecitare ordini e distribuire ricerca agli investitori statunitensi in tali stati. Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di d'Amico International **Shipping**, ha dichiarato: "Sono lieto di annunciare che a partire dal 20 novembre 2023, le azioni di DIS saranno negoziabili sul Mercato OTCQX a New York. Questa iniziativa mira a potenziare la visibilità dell'azienda tra gli investitori statunitensi, offrendo loro una piattaforma più trasparente ed efficiente per negoziare le nostre azioni. Gli investitori americani avranno accesso allo stesso livello di informazioni e dati che attualmente forniamo nei mercati europei. Consideriamo questa evoluzione come un passo in avanti significativo per DIS, poiché ci aiuterà a espandere la nostra base azionaria all'interno della più grande comunità di investitori del mondo."



## Dall'Austria, nuovo ukase anti TIR

ROMA L'Austria ha recentemente chiesto all'Italia di aumentare la propria quota del **traffico merci** trasferite su ferrovia verso il proprio Paese, quota che attualmente si attesta al 26% del volume totale. I dati relativi al 2021 pubblicati da Statistik Austria, l'organo ufficiale del governo austriaco a Vienna, evidenziano però che il **traffico** interno austriaco delle **merci** trasferito su ferrovia è pari solamente al 6,9% del totale. Invece di chiedere sforzi ai paesi confinanti, l'Austria farebbe bene a guardare in casa propria. Una quota di **traffico** ferroviario del solo 6,9% è sotto la media europea e andrebbe aumentata

risponde Thomas Baumgartner, delegato per le questioni del Brennero di ANITA, alle comunicazioni dell'assessore ai trasporti della regione del Tirolo, che aveva recentemente affermato che in Austria il 30% di tutte le **merci** viaggiano su rotaia. Mentre per il **traffico** in transito l'Austria impone aspre limitazioni al **traffico**, queste non valgono per il **traffico** locale né per quello con partenza o destinazione in Tirolo. È una discriminazione non più tollerabile e bene ha fatto il ministro Salvini a fare ricorso alla Corte di Giustizia europea ha aggiunto Baumgartner Tutti i trasportatori sono pronti a trasferire più merce possibile alla ferrovia, ma attualmente non ci sono più tracce disponibili e i terminali ferroviari per il trasbordo sono saturi. Per evitare i continui incolonnamenti sull'autostrada del Brennero, incrementare la sicurezza degli autisti in transito ed evitare costi inutili alle aziende di trasporto e all'export del Made in Italy, occorre eliminare urgentemente il divieto di circolazione e doppio pedaggio notturno. Questo consentirebbe sicuramente un **traffico** più fluido con minore impatto ambientale conclude Baumgartner.



## Economia dello Spazio e del Mare: Mattioli, le interconnessioni fra Space e Blue Economy favoriscono sviluppo e crescita sostenibili

Nov 24, 2023 - Il 24 novembre a Roma, Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, è intervenuto al Forum SPACE & BLUE intitolato "Economia dello Spazio e del Mare: interconnessioni Made in Italy", primo appuntamento per rafforzare l'interconnessione tra le più importanti realtà che rappresentano, a livello istituzionale, associativo e privato l'Economia dello Spazio e l'Economia del Mare Nazionali dando impulso al dialogo e ad azioni congiunte di questi due asset strategici dell'economia italiana al fine di acquisire maggiori quote sul mercato euro-mediterraneo e internazionale.

Mario Mattioli, ha innanzitutto ricordato che esiste un legame profondo tra i marinai e le stelle che hanno sempre guidato i navigatori a trovare la rotta in mare, quando non esistevano GPS e altri strumenti tecnologici: "Non è un caso che per le esplorazioni spaziali si parli di "astronavi". Il Presidente della Federazione del Mare ha poi sottolineato che l'Economia dello Spazio e l'Economia del Mare sono indubbiamente due settori strategici non solo per l'Italia ma per l'Europa e per il mondo intero: "Tecnologia spaziale e Blue economy rappresentano un'integrazione cruciale per un pianeta più verde e un mare più blu".

Dopo aver ricordato che l'economia blu cerca di creare un equilibrio tra prosperità economica e resilienza ecologica promuovendo pratiche sostenibili per garantire la salute a lungo termine dei nostri oceani e delle comunità costiere, e che mira proprio all'utilizzo responsabile e innovativo delle risorse marine, tra cui la pesca, l'acquacoltura, la navigazione, le energie rinnovabili e persino il turismo, salvaguardando l'ambiente marino, Mattioli ha affermato che sono già numerose le interconnessioni esistenti fra Space e Blue Economy e altre sono potenzialmente attuabili per favorire lo sviluppo e la crescita sostenibili. Infine, riferendosi all'intervento del Ministro Musumeci, che ha lamentato il fatto che sono troppe le voci, a volte distoniche, che oggi parlano di economia blu, Mario Mattioli ha affermato che la Federazione del Mare, grazie alla nuova governance, potrà giocare un importante ruolo per restituire centralità all'economia del mare, che rappresenta il 9% del PIL italiano, ed essere ascoltata per partecipare concretamente alle prossime scelte politiche sia a livello nazionale che europeo.



Nov 24, 2023 - Il 24 novembre a Roma, Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, è intervenuto al Forum SPACE & BLUE intitolato "Economia dello Spazio e del Mare: interconnessioni Made in Italy", primo appuntamento per rafforzare l'interconnessione tra le più importanti realtà che rappresentano, a livello istituzionale, associativo e privato l'Economia dello Spazio e l'Economia del Mare Nazionali dando impulso al dialogo e ad azioni congiunte di questi due asset strategici dell'economia italiana al fine di acquisire maggiori quote sul mercato euro-mediterraneo e internazionale. Mario Mattioli, ha innanzitutto ricordato che esiste un legame profondo tra i marinai e le stelle che hanno sempre guidato i navigatori a trovare la rotta in mare, quando non esistevano GPS e altri strumenti tecnologici. "Non è un caso che per le esplorazioni spaziali si parli di "astronavi". Il Presidente della Federazione del Mare ha poi sottolineato che l'Economia dello Spazio e l'Economia del Mare sono indubbiamente due settori strategici non solo per l'Italia ma per l'Europa e per il mondo intero: "Tecnologia spaziale e Blue economy rappresentano un'integrazione cruciale per un pianeta più verde e un mare più blu". Dopo aver ricordato che l'economia blu cerca di creare un equilibrio tra prosperità economica e resilienza ecologica promuovendo pratiche sostenibili per garantire la salute a lungo termine dei nostri oceani e delle comunità costiere, e che mira proprio all'utilizzo responsabile e innovativo delle risorse marine, tra cui la pesca, l'acquacoltura, la navigazione, le energie rinnovabili e persino il turismo, salvaguardando l'ambiente marino, Mattioli ha affermato che sono già numerose le interconnessioni esistenti fra Space e Blue Economy e altre sono potenzialmente attuabili per favorire lo sviluppo e la crescita sostenibili. Infine, riferendosi all'intervento del Ministro Musumeci, che ha lamentato il fatto che sono troppe le