



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 21 dicembre 2023**



Prime Pagine

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

Primo Piano

20/12/2023	Agenparl Tribunale Ue: Il Tribunale UE annulla solo in parte la decisione della Commissione che qualifica come aiuto di Stato l'esonero dall'IRES delle Autorità di sistema portuale (Sent T-166/21)	25
------------	--	----

21/12/2023	Analisi Difesa	27
Al via l'Operazione Prosperity Guardian nel Mar Rosso: l'Italia invia la fregata Fasan		
20/12/2023	Borsa Italiana	30
Autorita' porti: Tribunale Ue annulla in parte decisione Ue su esonero Ires aiuto di stato -2		
20/12/2023	Corriere Marittimo	31
Navi bombardate nel Mar Rosso, Assoporti esprime forte preoccupazione		
20/12/2023	Huffington Post	32
Panama e Suez, la secca e le bombe. La tempesta perfetta per i porti italiani		
20/12/2023	Il Nautilus	35
Tassazione porti, sentenza contraddittoria respinge il ricorso italiano		
20/12/2023	Messaggero Marittimo	37
Crisi Suez-Mar Rosso, Assoporti preoccupata per gli effetti sui traffici		
20/12/2023	Port Logistic Press	38
Le compagnie spostano le navi dal Canale di Suez, gli effetti in Italia sui traffici		
20/12/2023	Port News	39
Assoporti preoccupata dalla crisi nel Mar Rosso		
20/12/2023	Ship Mag	40
Arrivata sentenza del Tribunale UE per le AdSP		
19/12/2023	Shipping Italy	41
Proseguono le reazioni degli armatori alla crisi del Mar Rosso: ecco i primi effetti stimati <i>Nicola Capuzzo</i>		
20/12/2023	Shipping Italy	44
Tassazione porti, sentenza contraddittoria in Lussemburgo per l'Italia		

Trieste

20/12/2023	Informazioni Marittime	46
Porto di Trieste, HHLA Italy ottiene certificazione di sicurezza		
20/12/2023	Trieste Prima	47
Bilancio comunale da oltre 700 milioni: focus su lavori pubblici ed edilizia scolastica		

Venezia

20/12/2023	Informare	48
Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Venezia è calato del -2,8% Crocieristi in aumento del +84,9%		

Genova, Voltri

20/12/2023	Messaggero Marittimo	50
Tunnel subportuale, ok dal Comitato di Gestione		
20/12/2023	PrimoCanale.it	51
Spinelli: "I camalli della Culmv lavorino nei cantieri delle grandi opere"		

20/12/2023 **PrimoCanale.it** 52
I camalli nei cantieri del porto? La Culmv: "Impossibile, per regolamento"

Ravenna

20/12/2023 **Agenparl** 53
Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna. Una petizione a sostegno alla produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico

20/12/2023 **Ravenna Today** 56
Ok del Comune al bilancio di previsione, Pd: "Investimenti su sociale, scuole e servizi"

20/12/2023 **Ravenna Today** 58
Da Ravenna parte la petizione per l'avvio del progetto Agnes: "L'Italia ne ha urgente bisogno"

20/12/2023 **RavennaNotizie.it** 60
Sì a eolico e a fotovoltaico offshore in Romagna. Da Ravenna una petizione a sostegno della produzione di energia rinnovabile nell'alto Adriatico

20/12/2023 **RavennaNotizie.it** 63
Sì a eolico e a fotovoltaico offshore in Romagna. Da Ravenna una petizione a sostegno della produzione di energia rinnovabile nell'alto Adriatico

20/12/2023 **RavennaNotizie.it** 66
Approvato il bilancio del Comune di Ravenna: gli interventi del segretario e dei consiglieri PD

20/12/2023 **Settesere** 68
Ravenna, Rossi (AdspRa): «Porto, traffici merci in calo, più criticità dal canale di Suez»

Livorno

19/12/2023 **Port News** *di Redazione Port News* 70
Livorno, il porto testa i "super-portuali"

20/12/2023 **Shipping Italy** 72
L'Antitrust ufficializza l'acquisizione di Terminal Darsena Toscana da parte di Grimaldi

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/12/2023 **Ancona Today** 73
Biossido di azoto, gli ambientalisti lanciano l'allarme: "L'aria di Ancona? Malata"

20/12/2023 **Ancona Today** 74
Iniziano le feste, potenziati i controlli in città e stazioni

20/12/2023 **corriereadriatico.it** 75
Ancona, vongole per le feste, pesca esagerata: sequestrate 7,5 tonnellate, 40mila euro di multa

21/12/2023 **corriereadriatico.it** 76
Ancona, Zannini: «L'isola? Per noi è la benvenuta ma recuperiamo park altrove». Commercianti favorevoli: «Sfruttare lo scalo e la via Sottomare»

21/12/2023 **corriereadriatico.it** 78
Piazza delle Muse, la svolta di Ancona: via le auto, sarà pedonale. «Partiamo subito da qui». Primo step, cambio di viabilità

21/12/2023 **corriereadriatico.it** 80
Albano, sottosegretaria al Mef: «Finalmente le Marche nell'agenda del Governo. Roma mai così vicina»

20/12/2023	Informatore Navale	82
<hr/>		
PORTO DI ORTONA: ADSP AFFIDA IL CONSOLIDAMENTO DELLA BANCHINA DI RIVA		
20/12/2023	Messaggero Marittimo	84
<hr/>		
Porto di Ortona, ok al consolidamento della banchina di Riva		
20/12/2023	Primo Magazine	86
<hr/>		
Porto di Ortona: Adsp affida il consolidamento della banchina di Riva		
20/12/2023	vivereancona.it	87
<hr/>		
Aria inquinata nei porti di Villa San Giovanni, Napoli, Livorno, La Spezia, Genova, Savona, Chioggia e Ancona		
20/12/2023	vivereancona.it	91
<hr/>		
Controlli congiunti di Guardia Costiera e GDF: sequestrati circa 7500 kg di molluschi privi di indicazioni obbligatorie		
20/12/2023	vivereancona.it	92
<hr/>		
Riunione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica: misure per le festività natalizie e di fine anno		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/12/2023	CivOnline	93
<hr/>		
Produzioni cinematografiche, Civitavecchia ci crede		

Napoli

20/12/2023	Ansa	94
<hr/>		
"RiLOVuzione", la rivoluzione delle donne con le parole d'amore		
20/12/2023	Ansa	95
<hr/>		
Massa (MSC Crociere), dai crocieristi impulso per crescita Napoli		
20/12/2023	Ildenaro.it	96
<hr/>		
Il futuro dei porti? Sostenibilità e digitalizzazione. Genova e Napoli, confronto promosso da Infosfera		
20/12/2023	Ildenaro.it	98
<hr/>		
Alleanza Genova-Napoli, i Digital Innovation Hub in campo per digitalizzare i porti		
20/12/2023	Informatore Navale	100
<hr/>		
IL GRUPPO GRIMALDI PRENDE IN CONSEGNA LA GREAT TEMA		
20/12/2023	Napoli Village	102
<hr/>		
Alleanza Genova Napoli, i Digital Innovation Hub in campo per digitalizzare i porti		
20/12/2023	Ship Mag	104
<hr/>		
Consegnata a Grimaldi la terza nave ro-ro multipurpose di classe "G5"		
20/12/2023	Shipping Italy	106
<hr/>		
Q8 si gode il primo approdo di una nave cisterna da quasi 70.000 Tpl a Napoli		
20/12/2023	Shipping Italy	107
<hr/>		
Presa in consegna da Grimaldi la nuova nave Great Tema		

Brindisi

20/12/2023	Brindisi Report	109
<hr/>		
Banchinamento e recupero piazzali ex British gas: sottoscritto l'appalto		

20/12/2023	Il Nautilus	110
Porto Brindisi: nuovo, fondamentale passo in avanti verso il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas)		
20/12/2023	Informare	111
Firmato il contratto per il banchinamento e il recupero funzionale della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi		
20/12/2023	Informazioni Marittime	112
Porto di Brindisi, firmato appalto banchinamento colmata Capo Bianco		
20/12/2023	Messaggero Marittimo	113
Porto di Brindisi, verso il recupero dei piazzali della colmata di Capo Bianco		
20/12/2023	Port News	114
Brindisi, via al recupero della colmata di Capo Bianco		
20/12/2023	Puglia Live	115
Porto Brindisi: nuovo, fondamentale passo in avanti verso il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas)		
20/12/2023	Ship Mag	116
Porto di Brindisi, 65 milioni di euro per rifare il look alla colmata di Capo Bianco		
20/12/2023	Shipping Italy	117
Altro passo in avanti per gli appalti portuali Pnrr di Brindisi e Marghera		

Taranto

20/12/2023	Il Nautilus	119
Conferita Benemerenzza al "Merito Civile" al C.L.C. Vincenzo Bellomo		
20/12/2023	Informatore Navale	120
Unione Piloti - Conferita Benemerenzza al "Merito Civile" al C.L.C. Vincenzo Bellomo		
20/12/2023	Informazioni Marittime	121
Taranto, comandante Bellomo e tre ormeggiatori premiati al merito civile		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

20/12/2023	Il Nautilus	123
AdSP MTMI e Università Mediterranea di Reggio Calabria sviluppo ecosostenibile dei porti di Gioia Tauro e di Vibo Valentia Marina		
20/12/2023	Informatore Navale	124
AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Agostinelli incontra docenti dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria		
20/12/2023	Messaggero Marittimo	125
Gioia Tauro, collaborazione con l'Ateneo di Reggio Calabria		
20/12/2023	Sea Reporter	126
Porti: Collaborazione di sviluppo ecosostenibile tra AdSP e Università Mediterranea di Reggio Calabria		
20/12/2023	Shipping Italy	127
Via alla gara per il rimorchio a Vibo Valentia: 17,1 mln per 15 anni di concessione		

Cagliari

20/12/2023	Informare	128
Nuovo servizio ro-ro tra i porti di Rades e Cagliari del gruppo Maersk		

20/12/2023 **Askaneews** 129
Terminal RO-RO Cagliari, monitoraggio ambientale alla VDP

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

20/12/2023 **Stretto Web** 130
Ponte sullo Stretto, Rete Civica: "Accorinti come le nove piaghe d'Egitto"

20/12/2023 **TempoStretto** 132
Stragi del mare, assolti 4 scafisti a Messina

Catania

20/12/2023 **Stretto Web** 133
Nuovo look per il Porto di Catania, mega investimento per il porto siciliano

Palermo, Termini Imerese

20/12/2023 **LiveSicilia** 134
Quel carico di pesce rubato a Palermo "per aiutare Matteo Messina Denaro"

20/12/2023 **Shipping Italy** 135
Pasqualino Monti e il lavoro di "ricucitura" tra Palermo e il suo porto

Focus

20/12/2023 **Affari Italiani** 136
Canale di Suez, il blocco delle navi può costare all'Italia fino a 83 mld

20/12/2023 **Agenparl** 137
Trasporti, Rosato (Az-Per): intervento italiano nel Mar Rosso a tutela interesse nostri porti

20/12/2023 **Agenparl** 138
PORTI. FRIJIA (FDI): PROVENTI ASTE ETS DESTINATI A
DECARBONIZZAZIONE PASSO IMPORTANTE VERSO GREEN DEAL

20/12/2023 **Agenparl** 139
Decarbonizzazione del settore marittimo - Giovedì alle 10.30 diretta webtv -
Interviene Rampelli

20/12/2023 **Ansa** 140
lit, selezionati 31 progetti su robotica e IA

20/12/2023 **Corriere Marittimo** 141
MSC Crociere nel 2024 title sponsor di due Gran Premi Mondiali di Formula 1®

20/12/2023 **Il Nautilus** 142
Circumnavigare l'Africa favorisce i porti del north range europeo

20/12/2023 **Informare** 144
Assarmatori, bene l'invio di una fregata italiana nel Mar Rosso

20/12/2023	Informare	145
<hr/>		
20/12/2023	Informatore Navale	146
<hr/>		
20/12/2023	Informatore Navale	148
<hr/>		
20/12/2023	Informatore Navale	149
<hr/>		
20/12/2023	Informatore Navale	150
<hr/>		
20/12/2023	Port Logistic Press	151
<hr/>		
18/12/2023	Port News	<i>di Redazione</i> 153
<hr/>		
20/12/2023	Sea Reporter	154
<hr/>		
20/12/2023	Shipping Italy	155
<hr/>		

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 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

SCARPA®
SHOP ONLINE



RIEBELE RELIUX XT™
ACTIVE ADVENTURER.

Proteste per la proposta di FdI
Una legge per tutelare il presepe nelle scuole
di **Valentina Santarpia**
a pagina 29




Domani su 7
Le monarchie hanno futuro?
di **Antonio Cariotti**
e **Elisabetta Rosaspina**

SCARPA®
SHOP ONLINE



RIEBELE RELIUX XT™
ACTIVE ADVENTURER.

Trump e il voto
COSA DEVE TEMERE L'EUROPA
di **Walter Veltroni**

È assai probabile che la Corte Suprema degli Stati Uniti boccerà la decisione del Colorado di impedire la partecipazione di Donald Trump alla primarie repubblicane in virtù dell'applicazione della sezione 3 dell'articolo 14 della Costituzione americana che stabilisce che non possa essere eletto in nessun pubblico ufficio chiunque, avendo prestato giuramento «di difendere la Costituzione degli Stati Uniti, abbia preso parte a un'insurrezione o ribellione contro di essi o abbia dato aiuto o sostegno ai loro nemici».

Se la Corte Suprema Federale, vista la composizione decisa da Trump, cancellerà la decisione del Colorado, questa sentenza avrà poi valore nazionale.

Trump ha reagito da par suo. Sentirsi vittima di un complotto ordito dall'establishment attizza la sua naturale propensione alla radicalizzazione, al limite e oltre le regole della convivenza democratica. Dopo aver definito Biden un «corrotto», ha usato il tono da sfida di wrestling che segna l'impostazione della sua nuova campagna: «È la nostra battaglia finale, con voi al mio fianco». E poi un inquietante «Finiremo il lavoro una volta per tutte». Il suo nuovo nemico infatti non è solo il partito democratico, ogni forma di pensiero liberale, ma quello che chiama il «deep state», che lo avrebbe boicottato durante i suoi anni alla Casa Bianca e che lui non avrebbe tosto abbastanza.

continua a pagina 34

La Ue rivede i parametri sui conti. Giorgetti: cose buone e altre meno, l'Italia ha ottenuto molto

Patto di Stabilità: è accordo

Intesa anche sui migranti e l'asilo. Tajani: risultato importante. Critico il Pd

IL RACCONTO / DENIS VERDINI
Potere, affari (e carcere)
«Sono il più informato»
di **Fabrizio Roncone**

Il potere. Gli affari. E anche il carcere. Denis Verdini: lo sono il più informato di tutti.
a pagina 15

QUELLI CHE / ENRICO COSTA
Arresti, il guardiano con il «silenziatore»
di **Roberto Gressi**

Enrico Costa, il paladino della presunzione di innocenza, silenzia magistrati e giornalisti.
a pagina 8

GIANNELLI
GUERRA CONTRO IL GOVERNO MELONI



ELLY SCHLEIN HA IL SOSTEGNO DEGLI EX COMBATTENTI

di **Francesca Basso** e **Federico Fubini**

Nuovo patto di Stabilità, trovato l'accordo. Dopo oltre un anno di trattative, i ministri dell'Economia e dell'Ue riuniti nell'Ecofin, Italia compresa, hanno dato il via libera. Giorgetti: «L'Italia ha ottenuto molto». Intesa anche sull'accoglienza dei migranti.
da pagina 2 a pagina 6
Frignani, Montefiori

GAZA E I NEGOZIATI ALL'ONU
Tregua, si tratta
Hamas dice «no»
di **Lorenzo Cremonesi**
alle pagine 16 e 17

MATTARELLA, LA CERIMONIA
«Nulla può dirsi scontato: la pace, così come libertà e democrazia»
di **Monica Guerzoni**



La libertà deve essere intesa «come premessa di pace, giustizia, uguaglianza, democrazia». Perché da lì discendono le istituzioni, l'equilibrio fra i poteri, il ruolo fondamentale del Parlamento. Lo ha detto il presidente Mattarella alle alte cariche dello Stato.
a pagina 9
commento di **Marzio Breda**

L'esecuzione Aveva 32 anni, era accusata di aver ucciso il marito violento



In Iran impiccata Samira, l'ex sposa bambina
di **Greta Privitera**
a pagina 19

Sentenza In aula cori e saluti romani
Assalto alla Cgil, condannati i capi di Forza Nuova
di **Fulvio Fiano**

Assalto alla sede della Cgil a Roma, condannati i leader di Forza Nuova Roberto Fiore e Giuliano Castellino. In aula saluti romani e cori dopo la sentenza: «Non molliamo mai».
a pagina 24

Treviso Il pm: delitto premeditato
Vanessa uccisa
«Sottovalutata la sua denuncia»
di **Denis Barea** e **Nicola Rotari**

L'ossessione di Bujar Fandaj per Vanessa, il piano ideato nei minimi dettagli, la fuga in bici e la sosta al bar per poi nascondersi nei campi del Trevigiano. Il procuratore: «È stato sottovalutato il pericolo».
a pagina 10 **D'Este**

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Vanessa e Nicola stavano insieme dall'adolescenza e si erano issati in cordata sulla parete della vita: passione, convivenza, primo impiego, primo figlio, calo delle attenzioni e arrivo delle distrazioni: Vanessa sbanda per Bujar, che scarica merci nel supermercato vicino a Castelnuovo Veneto dove lei fa la commessa. La cordata traballa, ma Vanessa non si stacca. Chiude l'avventura e si riavvicina al compagno, fino a rimanere di nuovo incinta. E quando l'ex amante, trasformatosi in molestatore, la minaccia di andare da Nicola a spifferargli la vecchia tresca, lei trova il coraggio di anticiparlo.

Era il 27 ottobre. Non sappiamo che cosa si siano detti Vanessa e Nicola, quella sera. Ma sappiamo che uscirono di casa in cordata, come sempre, per andare a denun-

Ricominciare da Nicola



ciare Bujar per stalking. Purtroppo, i tempi della ferocia sono stati più rapidi di quelli della legge. Però, nell'ennesima tragedia di donne uccise da maschi primitivi, ce n'è uno che esce dallo schema. Ci sarà chi lo ridurrà a pretesto per battute da bar, chi ne parlerà come di un remissivo. Per me invece Nicola Scapinello è l'unico vero uomo forte di questa storia. Con l'energia che ti dà soltanto l'amore incondizionato ha saputo mantenere i nervi saldi, ascoltare, ricostruire e proteggere la sua famiglia. L'assassino gliel'ha distrutta lo stesso, ma non del tutto: gli resta un figlio di quattro anni, che un giorno capirà che razza di figo pazzesco è l'uomo di cui ai tempi della scuola si era innamorata sua madre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ISPI 90
1934 - 2024

Da 90 anni la tua bussola nel mondo che cambia

31221
9 771120 418108





I giornalisti zitti su Crosetto e l'attico gratuito dal fornitore dello Stato. Eppure un tempo le case costarono care a Fini, D'Alema, Scajola, Polverini, Tremonti...



Giovedì 21 dicembre 2023 - Anno 15 - n° 351
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

"SEGUITE LE MIE REGOLE"

Quadri all'estero: Sgarbi contro gli uffici del MiC



BISON, MACKINSON E PROIETTI A PAG. 4

INSIEME ALLE DESTRE

Il Pd "pacifista" pronto a votare il decreto Armi

MARRA A PAG. 16

ALTRO RINVIO A VENERDI

Illa: il governo non sa cosa fare, lite Urso-Fitto

DI FOGGIA E TUNDO A PAG. 8

IL GOVERNO CONFESSA

Post-Rdc, un flop 110 mila poveri senza i 350 euro

BARAGGINO A PAG. 8

IMPERIA CHEZ SCAJOLA

La ditta che fa le rimozioni offre la pizza ai vigili

Marco Grasso

Giro pizza e bibita per tutti, paga Pierino. La cena di Natale imbarazza il corpo dei vigili urbani di Imperia, città governata saldamente dall'ex ministro berlusconiano Claudio Scajola, sorpresi a mangiare a spese della ditta che ha l'appalto per le rimozioni da divieto di sosta: la Carrozzeria Pierino. Non si tratta di un appalto pagato a forfait.

A PAG. 12



LA SCHIFORMA Il pm Pinto: "Così meno tutele agli indagati"

Bavaglio: cosa non avremmo saputo (e non sapremo più)

Dal "mondo di mezzo" alle risate dopo il sisma, frasi riprese dalle ordinanze di custodia hanno raccontato la cronaca reale: spariranno

MASSARI, MILOSA E MUSOLINO A PAG. 6-7



Delitto di cronaca

Marco Travaglio

Per Calenda e Renzi l'opposizione è quella cosa che peggiora le porcate del governo. Perciò hanno approvato con le destre il bavaglio tombale: vietata la "pubblicazione integrale o per estratto dell'ordinanza di custodia cautelare finché non siano concluse le indagini preliminari". L'ordine di cattura è per legge un atto non segreto perché viene comunicato (e ci mancherebbe) all'arrestato. Ma ora è proibito pubblicarlo tutto o per stralci. Il giornalista dovrà parafrasarlo con parole sue. Così l'opinione pubblica, invece di sapere cosa scrive esattamente il giudice, quali prove ha raccolto, cosa ha detto l'arrestato o chi lo accusa, dovrà accontentarsi fino al processo (campa cavallo) del riassuntino del cronista. Che potrebbe equivocare il testo, non notare errori o contraddizioni, o magari occultarli apposta per colpire i nemici o favorire gli amici. Oggi, con le parole testuali dell'ordinanza, il lettore può farsi un'idea sulla fondatezza o meno di un arresto e sulla gravità o meno di una condotta. In futuro non più, perché dovrà affidarsi alla parafrasi soggettiva del giornalista. I fatti contenuti nelle ordinanze diventeranno opinioni, acui un indagato nei guai fino al collo ma anche un giudice in malafede potranno opporre altre opinioni. In pratica la legge impone a noi giornalisti di fare male il nostro mestiere, a essere meno precisi e più approssimativi. Il tutto perché i politici, ormai al riparo dalle condanne grazie a leggi salva-ladri, prescrizioni e immunità assortite, vogliono liberarsi anche dell'ultima noia rimasta: la sanzione sociale che segue alla conoscenza dettagliata delle loro malefatte (la famosa "gogna mediatica", che nelle democrazie si chiama accountability: dovere di rendere conto).

I "garantisti" pro bavaglio che hanno sempre in bocca Enzo Tortora dovrebbero vergognarsi: gli errori giudiziari saranno molto più difficili da smascherare. Ma chi oggi fa le leggi se ne frega degli innocenti: conoscendosi, pensa solo al colpevole. Il Fatto farà obiezione di coscienza e continuerà a pubblicare tutto testuale e, appena processati, ci rivolgeremo alla Corte di Strasburgo che ha già sanzionato decine di volte il diritto di pubblicare atti di interesse pubblico persino se sono segreti di Stato. Ma siamo curiosi di leggere le perifrasi dei colleghi su intercettazioni tipo quelle sui bunga-bunga, sul "sopramondo" e il "mondo di mezzo" spiegate da Carminati, sul "siamo padroni di una banca?" di Fassino a Consorte, su Ricucci che dice "stamo a fa i furbetti der quartierino" e accusa i finanziere dei salotti buoni di "fa i froci cor culo de l'artri". Frase immortale che, in ossequio alla nuova legge, si potrebbe tradurre così: "A questo punto l'immobiliarista di Zagaro allude a pratiche omosessuali eterologhe".

PACCHIA FINITA (PER NOI) E SALVINI MINACCIA GIORGETTI SUL MES

I finti sovranisti proni ai falchi dell'austerità



LA RESA A BERLINO VINCE L'ASSE GERMANIA-FRANCIA. IL GOVERNO MELONI OTTIENE SOLO UN OCCHIO DI RIGUARDO FINO AL 2027, QUANDO FINIRÀ LA LEGISLATURA

PALOMBI E SALVINI A PAG. 2-3

VIA LIBERA AL "MODELLO ALBANIA" L'Ue si compatta contro i migranti: arresti dai 6 anni in su e qualche migliaio di ricollocamenti (o multe)

MANTOVANI A PAG. 2-3

UCCISA DAL SUO "EX" "Vanessa, allarmi sottovalutati": mea culpa dei pm



D'ONGHIA E PIETROBELLI A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Un premierato elettorale a pag. 5
- Mattei La Finanza contro il Popolo a pag. 11
- Migone Pace, lottare come Gandhi a pag. 11
- Truzzi La Russa dissente da Ignazio a pag. 11
- Ranieri Nunzia, un telefop ipnotico a pag. 20
- Verbitsky 'Motosega': piazze e spari a pag. 17

PAOLO BONACELLI

"Il cinema mi ha reso immortale: meglio il teatro"



FERRUCCI A PAG. 18

La cattiveria

Sgarbi chiede 1 milione a testa al Fatto e a Report per lo scoop sulla tela rubata. E l'anticipo per comprare la Gioconda

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





ANNO XXVIII NUMERO 301

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 21 DICEMBRE 2023 - € 1,80 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 24 + € 7 libro "ALDO MORO"

No, su Trump non c'è uno scontro fra giudici e politica. Ma sulle conseguenze politiche di una decisione della Corte suprema non c'è risposta

Il sistema legale e costituzionale americano è società civile. Lo stato in senso europeo... I giudici e i procuratori eletivi, esistono tante cose e una di queste cose è appunto una categoria di giudici e attorney che non fa suppelzina, non fa politica attiva, non si

esprime o ostenta su giornali e tv, parla per sentenze, si fonda su una sostanziale fiducia del pubblico e del popolo nella sua legittimazione, che dal popolo effettivamente discende. Prima di considerare una sentenza della Corte suprema del Colorado sull'inammissibilità di Donald Trump alla candidatura a presidente bisogna contare fino a cento e riflettere su questi dati di fatto.

Il problema è che Trump non è condannato per quei fatti, quei fatti non sono unanimente riconosciuti come insurrezione contro i poteri costituzionali, malgrado la palese chiarezza dei comportamenti eversivi adottati dai trumpiani, e anche nel caso di una condanna, se eletto, in teoria Trump potrebbe, per una lacuna costituzionale evidente, esercitare dal carcere la sua funzione presidenziale, e magari graziosi su sponte.

Walter Lippmann nel 1922. (segue a pagina due)

Non c'è posto per i sovranismi in Europa

All'Ecofin c'è l'accordo (europeista) sul Patto di stabilità. Cosa ha messo d'accordo Italia e paesi frugali

Bruxelles. I ministri delle Finanze dell'Unione europea ieri hanno trovato un accordo politico sulle nuove regole del Patto di stabilità e crescita, che dovrebbero consentire agli stati membri di ridurre gradualmente il debito pubblico, preservando al contempo gli investimenti nei settori strategici. Nel nuovo Patto di stabilità "ci sono alcune cose positive e altre meno. L'Italia ha ottenuto però molto e soprattutto quello che sottoscrivevo in un accordo sostenibile per il nostro paese", ha detto il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti.

L'Europa fortezza ha il suo Patto sui migranti (senza Orbán). Firmato l'accordo. Restano rischi per l'Italia

Bruxelles. Il regolamento di Dublino verrà anche superato, ma il nuovo Patto su migrazione e asilo rischia di trasformarsi in una trappola per i paesi di primo ingresso come l'Italia, dopo l'accordo "storico" raggiunto ieri tra la presidenza spagnola del Consiglio dell'Ue e i negoziatori del Parlamento europeo. L'intesa permette di salvare uno dei principali pacchetti legislativi della Commissione di Ursula von der Leyen prima della fine della legislatura e di dire alle elezioni europee del 2024 che l'Ue è capace di agire per rispondere alle preoccupazioni dei cittadini.

Parla Benassi

È un buon patto per l'Italia. Meloni e Conte sul Mes sono uguali, dice l'ambasciatore

Roma. Ambasciatore Benassi, possiamo chiamarla ambasciatore anche da ex? "Potete". L'Italia ha appena firmato il nuovo Patto di Stabilità. Secondo l'ex ambasciatore Ue a Bruxelles, Berlino, Tunisi, il consigliere diplomatico di Giuseppe Conte, Piero Benassi, abbiamo vinto o abbiamo perso? "Mi sembra che sulla modifica delle regole alcune richieste italiane siano state accettate, rimane imperativo lavorare sul fronte della crescita altrimenti qualsiasi numero di salvaguardie o altro rimane difficile da rispettare".

Andrea's Version

Il mondo va a rotoli perché pullula di stupratori? Mi è arrivato il Comunicato annuale di Ieri dell'Asm. "L'Associazione stupratori maturi" tiene a precisare, in tempi confusi e tumultuosi, che non accoglie tra i propri iscritti i influenti di alcuni tipi, esibizionisti, malati di protagonismo alla moda o adoratori del dio denaro. L'associazione è notoriamente senza fini di lucro. Lo stupratore tradizionale non programma in anticipo di riprendere ogni cosa col telefono per diffonderla via social: non allarga eccessivamente il numero dei partecipanti al gioco: usa piuttosto discrezione e silenzio. Non stupra in gruppo in una suite di Formentera. E non arrecherà comunque davanti a questi imberbi rivenditori come peggiori e più numerosi soltanto dalla voracità dello spettacolo. Fu Franca Viola a ferirli. Il processo del Circeo. Tante femmine dette "isteriche". Questo sì. Noi vecchi e violenti malati, che non sapremo dire se più infami degli attuali, esistiamo però da sempre. Dai secoli dei secoli. Non s'illudano quindi gli amici giovannastri di oggi, di sentirsi dei grandi innovatori solo perché parecchi milioni tra i più sordi di tutti non parlano d'altro che di loro".

"Costruire un negoziato in Ucraina"

La democrazia? La difenderemo dal medio oriente fino a Kiev. La comunità internazionale? Ora deve pensare a come ottenere con la politica ciò che non può ottenere con le armi. Patto di stabilità? Vittoria nostra". Vitoria Crosetto

Tre guerre, tre fronti, tre impegni. E tre promesse. La prima: "L'Italia farà sempre la sua parte a difesa della libertà". La seconda: "Continueremo a difendere la democrazia tutte le volte che ce ne sarà bisogno". La terza: "Faremo del nostro meglio affinché l'Onu smetta di essere una creatura esanime e inizi a essere finalmente una creatura attiva, che si riappropri del proprio ruolo, e che sia in grado di intervenire in modo risolutivo, senza paracadute".



Guido Crosetto ci riceve al primo piano del ministero della Difesa, in Via XX Settembre numero otto. Con un sorriso, dietro alla sua scrivania, ci mostra con il braccio alungato l'indice disteso un corridoio: lì sono gli appartamenti dei ministri, con un tavolo di cuoio, ma Crosetto, per rispondere a chi sostiene abbia voluto fare il furbo sulla sua casa, dice che ha scelto di non beneficiare di questo privilegio e dice di essersi limitato ad andare in un appartamento dove i lavori sono ancora in corso, dove inizierà a pagare l'affitto non appena i lavori a carico del locatore saranno finiti.

Samira Sabzian, impiccata all'alba

Le botte del marito, l'esecuzione del regime iraniano e il silenzio

Milano. Samira Sabzian è stata giustiziata ieri mattina nella prigione di Ghezel Hesar, a una ventina di chilometri da Teheran. Poco più che trentenne, era in carcere dal 2013 accusata di omicidio: aveva ucciso suo marito, che era stata costretta a sposare quando aveva quindici anni. Nei sette anni di matrimonio, aveva messo al mondo due bambini e aveva vissuto nella violenza e nella reclusione, botte e lividi e silenzi, cosa che non aveva destato né scandalo né denuncia perché la moglie, la donna - ancorché ragazza: la legge nella Repubblica islamica prevede il matrimonio dai 13 anni per le ragazze e dai 15 anni per i ragazzi - non ha diritti nella coppia.

È proprietà del marito che può disporre a suo piacimento. Così faceva il marito di Samira, ne disponeva, e lei, sembra con l'aiuto della sorella, ha infine deciso di ucciderlo, non avendo alternative e non avendo nemmeno troppa speranza nella giustizia impietosa del regime iraniano. Morire di botte in casa o morire impiccata dopo la reclusione: Samira ha scelto la seconda, confidando forse in un ammorbidimento nel regime o nelle pressioni internazionali o nella possibilità del popolo iraniano di liberarsi di questa dittatura di repressione violenta. Sono successe molte cose da quando Samira è entrata in prigione, dieci anni fa, ma nulla è servito a salvarla.

Prove per un accordo

Il via vai della diplomazia e le condizioni di Israele e di Hamas. Quanto manca per la tregua

Tel Aviv. Le trattative per una seconda tregua tra Hamas e Israele si sono espansive a varie latitudini e iniziano a circolare indiscrezioni sui possibili termini di un accordo. Il leader di Hamas Ismail Haniyeh, che vive a Doha e non si muove spesso, ha condotto colloqui con funzionari egiziani al Cairo. Il quotidiano palestinese Quds al-Qadim di Haaretz riporta che anche il capo del Jihad islamico Ziad al-Nakhala è stato in Egitto. (Maggi segue nell'inserto V)

Valzer diplomatico

La Farnesina manda a Mosca il vicecapo di gabinetto di Tjani. Ecco le altre nomine "meloniane"

Roma. Il nuovo rappresentante dell'Italia in Russia sarà per la prima volta una donna. Cecilia Piccioni, ex ambasciatrice in Vietnam, è oggi il capo di gabinetto del ministro degli Esteri Antonio Tajani. La decisione è stata ufficializzata l'altro ieri, durante la conferenza degli ambasciatori, che si è appena chiusa alla Farnesina. E la nomina più importante di un giro particolarmente complicato per il ministero. (Pompi segue nell'inserto V)

Eilly, reagisci!

Conte la insulta, e Schlein: "Non gli risponderò mai. Ci alleano alle politiche" (ma ci arriva?)

Sostiene Giuseppe Conte: Eilly Schlein non sarebbe in grado nemmeno di federare i correnti del Pd. Non è precisamente un complice. Sostiene Giuseppe Conte: Eilly Schlein non sarebbe in grado nemmeno di federare i correnti del Pd. Non è precisamente un complice. Sostiene Giuseppe Conte: Eilly Schlein non sarebbe in grado nemmeno di federare i correnti del Pd. Non è precisamente un complice.

Mattarella Gpt

L'allarme del presidente sui colossi del web e la stoccata sul premierato. Scene dal Colle

Roma. Meloni è assente malata, e lo ha detto al padrone di casa al telefono. Dunque tutti gli sguardi sono sul salone dei corazzieri del Quirinale, cadono su Ignazio La Russa, Seconda carica dello stato, che due giorni fa a proposito della riforma costituzionale che verrà aveva piazzato una serie di frasi sui poteri del capo dello stato non proprio simpatiche. In un gioco di iper dissimulata cordialità istituzionale - ah, la forma, signora mia - il presidente del Senato nel suo breve discorso pronuncerà tre volte l'avverbio "meritariamente" a proposito del ruolo ricoperto da Sergio Mattarella, ringraziandolo. Caso chiuso, almeno per la grammatica. Anche se il capo dello stato nel suo saluto alle alte cariche - pensate a un nome: sono tutti qui, eccetto la premier e il presidente della Camera - suonerà due squilli. Il primo "sull'equilibrio fra poteri", vuol riformare; il secondo sugli "oligarchi della rete". Vedi Elon Musk, ospite sabato di Atreju. (Cantatieri segue a pagina tre)

"Chiara? Sistemata"

Meloni a casa per influenza, salvo recita della figlia, gongola per la botta a Ferragni

Roma. "Finché l'opposizione in Italia fa Chiara Ferragni, noi possiamo dormire tranquilli". Giorgia Meloni da domenica, giorno del beligerante comizio finale di Atreju, è a casa alle prese con una forte influenza. Ieri mattina però è andata alla recita della figlia, poi ha cancellato tutti gli appuntamenti fino a Natale: dal saluto con le alte cariche al Quirinale di ieri alla conferenza stampa di fine anno prevista per oggi. Nel pomeriggio, quando Dagospia ha diffuso la foto di lei alla recita con Andrea Giannandrea e il referendo in merito al rispetto per le buone maniere, ma una qualche impazienza ogni tanto ci coglie. E alla fine ci viene in mente cioè che il vecchio Aristide Briand (se non è un mito) diceva e referendo in merito a: "Per diventare diplomatici non basta essere ben educati, bisogna anche essere un po' mammalucchi". Evidentemente Briand presentava che un giorno, in Italia, sarebbe spuntata Eilly Schlein.

Il Pd perde pure il Tgr

Il Tg regionale del Lazio passa a destra. Gualtieri salta sulla sedia e telefona al Nazareno

Roma. "Ely ma che tumbini?". In Campidoglio sono su tutte le furie. Il Pd romano è il cervello magico del sindaco Roberto Gualtieri hanno preso malissimo la trattativa portata avanti dal portavoce della segreteria del Pd, Flavio Alivernini, sulle nomine dei nuovi caporedattori dei telegiornali regionali. Come anticipato dal Foglio, al telegiornale del Lazio andrà via la giornalista Roberta Serdov, considerata vicina al Pd, al suo posto arriverà Antonella Armentano, patriota in quota FdI. Tutto questo a un anno da un appuntamento cruciale per la capitale, il Giubileo. L'evento sul quale Roberto Gualtieri si gioca in una possibile ricandidatura nel 2026. "E la colpa - si vociferava tra i corridoi capitolini - è tutta di Ely". A palazzo Senatorio l'altro giorno nessuno era stato informato della trattativa tra il Nazareno e il direttore generale di viale Mazzini Giampaolo Rossi. (De Rosa segue nell'inserto V)

Bilancio Inps

Al netto della propaganda, i numeri parlano chiaro: la spesa corre e il deficit si allarga

Roma. Sulle pensioni la politica italiana da anni fa tanta propaganda, ma alla fine i numeri rivelano sempre sulle parole. E le cifre del bilancio preventivo per il 2024 dell'Inps su questo punto sono abbastanza chiare: le cose andranno peggio rispetto al 2023, nonostante ci siano segnali di miglioramento. Il dato più significativo, quello che si legge dopo la linea finale del bilancio, è che il 2024 si chiuderà con un esercizio negativo di 2.250 milioni, in aumento rispetto ai 6.694 milioni dell'assestamento di bilancio del 2023. In pratica la perdita aumenterà di 2,5 miliardi di euro, risultando il dato peggiore degli ultimi anni dopo l'anno nero del Covid, il 2020, quando la perdita d'esercizio arrivò a 25 miliardi. Allora, però, da un lato esplosero le uscite per l'aumento delle prestazioni assistenziali, e dall'altro crollarono le entrate contributive per via dei lockdown. (Capone segue a pagina tre)

Quanto numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



GIOVEDÌ 21 DICEMBRE 2023

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno L - Numero 301 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

IL GOVERNO E L'EUROPA

IL GIORNO DEI PATTI COMPROMESSO SULLA STABILITÀ, L'ITALIA FIRMA E STRAPPA UN SUCCESSO SULL'IMMIGRAZIONE

Gian Maria De Francesco e Adalberto Signore

L'Ecofin, la riunione dei ministri economici europei, dà il via libera all'accordo sulla riforma del Patto di stabilità. Anche l'Italia dà l'ok «nello spirito del compromesso», come dichiarato da Giorgetti. Altro accordo storico è quello siglato ieri sulle nuove regole per l'asilo e la solidarietà verso i Paesi di primo sbarco degli immigrati.

servizi da pagina 2 a pagina 4

**DIPLOMAZIE AL LAVORO
L'ARRABBIATURA
E LA LOGICA
DEGLI INTERESSI**

di **Osvaldo De Paolini**

Alta profonda irritazione con la quale martedì sera la premier Giorgia Meloni e il ministro Giancarlo Giorgetti avevano accolto l'annuncio dell'accordo tra Parigi e Berlino sul nuovo Patto di Stabilità, ieri sera hanno fatto riscontro le parole di approvazione del ministro sul recepimento delle iniziali richieste italiane in materia di investimenti legati al Pnrr, oltre all'aver considerato fattore rilevante le attività nel settore della difesa e soprattutto ottenuto lo scorporo della spesa per interessi dai deficit di bilancio fino al 2027.

Evidentemente nella notte e per tutta la giornata di ieri le diplomazie parallele hanno lavorato con grande solerzia per ricucire uno strappo che l'arrogante disinvoltura con la quale le due capitali avevano segretamente (...)

segue a pagina 3

**RVOLUZIONE SBARCHI
LA SVOLTA BUONA
PER I RIMPATRI
(E CONTRO LE ONG)**

di **Gian Micalessin**

Altro che Italia isolata. Sui migranti in Europa sta per cambiare tutto. E la rivoluzione è in gran parte merito dell'Italia, del governo Meloni e del ministro dell'Interno Matteo Piantedosi. Grazie all'azione del nostro esecutivo sembrano sul punto di venir disinnescate o rese desuete le norme del Trattato di Dublino che bloccavano qualsiasi forma di redistribuzione dei migranti irregolari. E contemporaneamente si affaccia la possibilità, altrettanto rivoluzionaria, di riaccompagnare chi non ha diritto alla protezione internazionale nei paesi di partenza considerati «sicuri». Certo è presto per esultare. Anche perché in Europa nulla è mai sicuro prima di venir votato all'unanimità dai 27 paesi membri. Ma l'intesa sul Patto Europeo per le Migrazioni varata dai negoziatori (...)

segue a pagina 4 con **Cesaretti e De Remigis**

UDIENZA IN VATICANO PER «MEDITERRANEA»

Il Papa benedice l'indagato Casarini

Massimo Malpica a pagina 5



SANTA SEDE Uno scatto dell'incontro di ieri tra il Papa e l'Ong di Luca Casarini (a sinistra)

LA SPOSA BAMBINA IMPICCATA IN IRAN

Dalla parte delle donne morte di islam

di **Magdi Cristiano Allam**



La sposa-bambina è stata uccisa nel nome dell'islam. Non è stato un crimine politico o culturale, ma religioso. Tutta la breve e straziante vita di Samira Sabzian, costretta a sposarsi a 15 anni, che si è ribellata al marito-aguzzino uccidendolo a 19 anni, madre di due figli visti una volta in 10 anni di carcere poche ore prima di essere impiccata ieri

all'alba a Teheran, si è svolta conformemente a ciò che Allah prescrive nel Corano e a ciò che ha detto e fatto Maometto.

È sbagliato immaginare che l'atroce crimine possa essere addebitato al regime teocratico degli ayatollah in Iran in quanto rappresentante di una entità politica distinta, sostanzialmente (...)

segue a pagina 17
Chiara Clausi a pagina 16

**INTERCETTAZIONI
Così la gogna
ha massacrato
tanti imputati
innocenti**

di **Luca Fazzo e Stefano Zurlo**

La reazione comica della Federazione nazionale della stampa, ovvero il sindacato dei giornalisti, che tira in ballo nientemeno che i *desaparecidos*, non è un buon motivo per riabilitare la zampata che a voto segreto il Parlamento ha rifilato l'altro ieri al diritto di cronaca impedendo la pubblicazione delle ordinanze di custodia.

Ma a sollevare polemiche e proteste in questi anni non sono state le incursioni dei media nella vita di gente qualunque, trasformata a colpa di verbali in una massa di presunti colpevoli. A indignare, e a creare le condizioni per il colpo di mano dell'altro ieri, sono state solo le lenzuolate di atti giudiziari che andavano a colpire in direzioni precise. Il risultato sono state una serie di storie e personaggi la cui reputazione è andata distrutta, nonostante le archiviazioni arrivate quando, ormai, il danno era fatto.

alle pagine 6-7

all'interno

**FINTA BENEFICENZA
C'è l'inchiesta
Ecco cosa rischia
la Ferragni**

Lodovica Bulian a pagina 10

**ESCLUSO IN COLORADO
Se per Trump
la squalifica
è quasi un assist**

Angelo Allegri a pagina 14

**BUFERA SULLA PROPOSTA DI FDI
Viva il presepe
a scuola,
ma non per legge**

Stefano Zecchi a pagina 12

**la stanza di
Feltri**
alle pagine 20-21

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI **RAFFREDDORE**



PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivi C agisce rapidamente contro l'influenza e i raffreddori stagionali. Con Vivin C per le tue difese immunitarie.

MASCHILISMO À LA CARTE

di **Luigi Mascheroni**



Hai voglia a negare che il patriarcato esista ancora. Hai voglia a difendere la libertà di parola e di *boutade*. A sostenere che la provocazione e lo sberleffo siano vitali quanto la buona educazione e il rispetto. Hai voglia a prendertela con il politicamente corretto e l'ossessione moralista. Poi arriva uno chef, neppure stellato, da *Malnàa*, varesotto profondo e ferino, e ti reinterpreta televisivamente la più ancestrale ricetta di brutale machismo. E alla fine, cosa vuoi, hanno ragione loro: le virago di lotta e di castrazione.

È successo così. Che il cuoco del programma Rai *È sempre mezzogiorno*, mentre prepara il piatto di giornata, spiega sorridente alla conduttrice Antonella Clerici l'importanza del Prosecco come ingrediente: «Serve a stordire la preda. Lo facevo anche con mia moglie». Risotto alle bollicine e radichio, 40 euro alla carta, con guarnizione di patriarcato. Quando si cucinano i più scadenti stereotipi sessisti senza accorgersi che il gusto è pessimo. Certe tradizioni, non solo culinarie, sono dure a morire.

Sempre detto che i cuochi in tv fanno più danni che *mise en place*.

Come sia finito il pranzo, è immaginabile. Disgusto degli avventori via social, protesta della Commissione di vigilanza Rai, scuse pietose dello chef. Poi tutti di nuovo in tivù. L'allegria brigata.

Ci hanno fatto credere che la cucina è donna. E invece è attorno ai fuochi che ancora rosola il più esasperato maschilismo.

Per chi ne ha voglia, Buon appetito.



IL GIORNO

GIOVEDÌ 21 dicembre 2023
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, l'accusa di stupro. E spuntano i video

La Russa jr dai pm interrogato per sette ore «Lei era consenziente»

Servizio a pagina 13



Rozzano, la festa per il pugile

Finito l'incubo di King Toretto «Sono tornato»

Saggese a pagina 19



Nuovo patto di stabilità, l'Italia respira

Intesa nella Ue, regole più soft: spese per la difesa non conteggiate, 7 anni per il rientro sul deficit. L'economista Bordignon: troppi vincoli
Accordo sui migranti: scatta la solidarietà obbligatoria, chi non accoglie deve pagare. Mattarella alle cariche dello Stato: fiducia nel Paese da p. 4 a p. 7

Il compromesso

Passo in avanti Ma non è la fine dell'austerità

Paolo Giacomini a pagina 4

Sì all'emendamento. Proteste

Vietata la pubblicazione degli arresti



Vietata la pubblicazione del testo delle ordinanze di custodia cautelare fino alla conclusione delle indagini preliminari o all'udienza preliminare. I giornalisti: un bavaglio. De Raho: anti-democratico.

Servizi alle pagine 8 e 9

FEMMINICIDIO A TREVISO, IL PROCURATORE: DELITTO PREMEDITATO DOPO LE DENUNCE DELLA DONNA NON È SCATTATA LA PROTEZIONE



Vanessa Ballan, 27 anni, mamma di un bimbo di quattro anni, era incinta quando è stata uccisa

Sottovalutati gli allarmi di Vanessa

La domanda aleggia sulla procura di Treviso: Vanessa Ballan poteva essere salvata? Il procuratore capo Marco Martani risponde così: «Dopo la denuncia della 26enne per stalking contro il

41enne Fandaj Bujar, la valutazione fatta era di non urgenza, cosa purtroppo che si è rivelata infondata. A posteriori, sì, c'è stata una sottovalutazione: cercheremo di capire cosa non ha

funzionato». Secondo la procura di Treviso ci sono anche elementi per contestare la premeditazione da parte del killer.

Belardetti alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Lombardia

Risiko sanità Così cambia la mappa dei manager

Anastasio nelle Cronache

Il viaggio a Bresso

Seveso, la vasca che salverà Niguarda e Isola

Palma a pagina 20 e nelle Cronache

Pavia, Ticino sotto la lente

Una scogliera per difendere via Milazzo

Marziani nelle Cronache

Arera firma il rinvio soddisfatti i consumatori

Elettricità, la fine del mercato tutelato slitta al primo luglio

Comelli a pagina 23



La famiglia: tragedia da chiarire

Bolognese morta, giallo a New York

Tempera a pagina 15



In campo il pool anti truffa

Caso pandoro, la procura indaga

Giorgi a pagina 11





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO - N° 351 ITALIA
SPEDIRE IN ADEMPIMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10/A, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 21 Dicembre 2023

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

A DICHA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL GIORNO" € 0,80 L.33

Il nuovo film

Siani, una famiglia tutta da ridere: torno alla commedia
Titta Fiore a pag. 16



Il libro del Mattino

«L'Uovo di Virgilio»
Pirresistibile viaggio nella città-mondo
SABATO GRATIS CON IL GIORNALE



Patto di stabilità, c'è l'intesa

► Via libera dei ministri europei: debito più flessibile, sì dell'Italia. «Spirito di compromesso»
Accordo sui migranti: solidarietà obbligatoria, controlli e impronte digitali per chi sbarca

L'analisi

Il sostegno che serve al cittadino

Paolo Pombeni

D'effinire di alto profilo il discorso di Mattarella alle alte cariche dello Stato non è cadere neppure un poco alla retorica di circostanza che si utilizza in questi casi, perché il presidente della Repubblica ha scelto di svolgere una riflessione che affrontasse pienamente il nodo profondo con cui tutte le società, non solo la nostra, fanno i conti: la grande transizione storica in cui siamo immersi, quel "tempo nuovo" che genera paure, ma nel cui contesto dobbiamo costruire la nostra speranza.

«Tempo affascinante, ma difficile» ha detto in apertura, e proprio per questo fase storica che ci impone di recuperare fiducia nel futuro. Non si tratta solo di prendere atto di sconvolgenti fenomeni che già si sono imposti all'attenzione del mondo: il ritorno della guerra come via per risolvere conflitti storici, ma anche per mettere brutalmente in discussione equilibri conseguiti, portandosi dietro distruzione e morte a livelli drammatici; la questione ambientale la cui dimensione ci coinvolge sempre più; l'ampliarsi della forbice dei divari sociali che scava solchi anche per la crescita delle disuguaglianze nel campo della conoscenza.

Continua a pag. 43

Nasce il nuovo Patto di stabilità: debito più flessibile, via libera di Giorgetti. Il ministro: spirito di compromesso. Migranti, c'è l'accordo Ue: solidarietà obbligatoria e più controlli sugli arri-

vi: Impronte digitali allo sbarco, tetto a 30mila persone per l'accoglienza. Ricollocamenti volentieri ma aiuti ai Paesi di approdo.

Bassi, Rosana e servizi da pag. 2 a 4

Aggredito in Uruguay, non è grave. «Sospetti sul fratello»



Il giallo di Lavezzi accoltellato

Gennaro Arpaia

L'ex attaccante del Napoli e della nazionale argentina Ezequiel "Pocho" Lavezzi, è stato ricoverato in Uruguay con la frattura di una clavicola e alcune ferite da taglio. Lo riferisce la televisione argentina precisando che l'episodio sarebbe avvenuto nella stessa abitazione di Lavezzi durante una festa. L'ipotesi è quella di un fermento al culmine di una lite, la famiglia smentisce e parla di caduta accidentale. Ma per la stampa argentina ci sarebbero sospetti sul fratello del calciatore.

A pag. 21

Dopo il ko in Coppa Italia

Napoli, irrompe DeLa: ora basta con le figuracce

Francesco De Luca a pag. 43



A Roma

Assalto alla Cgil 8 anni ai militanti di Forza Nuova

Tutti condannati a più di 8 anni di carcere. È quanto stabilito dal tribunale di Roma nel processo per l'assalto alla Cgil del 9 ottobre 2021. Tra i condannati Giuliano Castellino, leader di Forza Nuova, e il fondatore di Fb Roberto Fiore. Di Corrado a pag. 12

A pag. 15

Non solo Ferragni

Fare l'influencer è un affare da 348 milioni: ecco tutti i big

Antonio Menna

Nel 2023 gli influencer italiani, su tutte le piattaforme social, arriveranno a fatturare circa 348 milioni di euro. Una cifra in costante crescita. Nel 2022, infatti, il giro d'affari calcolato era di 308 milioni di euro. Numeri da grande azienda, parcellizzate, però, in un mondo frastagliato. I compensi risentono molto delle piattaforme dove i contenuti vengono pubblicati. Instagram è il social media più gettonato dalla creator economy.

Il killer degli chalet fa festa in carcere il video su TikTok

► Valda in cella a Terni per il delitto di Francesco Pio Pizzi e brani neomelodici insieme con altri detenuti

Leandro Del Gaudio

Musica neomelodica a tutto volume, balli e pizza con i compagni di cella: con un micro cellulare e un account TikTok andava in diretta sui social, dalla sezione Alta Sicurezza del carcere di Terni, Francesco Pio Valda, il 22enne accusato di essere l'assassino di Francesco Pio Maimone, il giovane aspirante pizzaiolo, estraneo a qualsiasi logica criminale, ucciso per caso mentre era al tavolo di uno chalet di Mergellina.

A pag. 13

La storia

«Io, laureata a Caivano resto nel Parco Verde per aiutare i bambini»



Elena Petrucci in Cronaca

La cultura, i dibattiti

Se c'è Gramsci nel pantheon della destra

Fabio Ciaramelli

L'altro giorno Gennaro Sangiuliano ha ufficialmente annunciato a Palazzo Serra di Cassano che il ministero della Cultura da lui diretto sta organizzando una grande mostra su Antonio Gramsci. E, come ha aggiunto il ministro, che resta un giornalista, una cosa del genere «farà sicuramente discutere». In realtà, l'iniziativa non appare affatto scontata.

Continua a pag. 42

Eduardo in tv così il gigante ha perso l'anima

Fabrizio Coscia

Vedendo la versione televisiva di «Napoli miliardaria», con la regia di Luca Miniero e i bravissimi Massimiliano Gallo e Vanessa Scalera, e confrontandola con il film che Eduardo realizzò nel 1950, cinque anni dopo il debutto della commedia al San Carlo, forse l'unica considerazione da fare sarebbe questa: ci sono opere teatrali che non si lasciano adattare senza perdere la loro anima.

Continua a pag. 42

SPADA
Sorprendi chi ami
spadaroma.com



VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

Il Messaggero

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

€ 1,40* ANNO 145 - N° 351
ITALIA
Sped. in A.P. 08/03/2003 con L.452/2004 art.1, comma 1

NAZIONALE



Giovedì 21 Dicembre 2023 • S. Pietro Canisio

IL GIORNALE DEL MESSAGGERO

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

In edicola e sul web
Su MoltoFuturo
Benetton e la sfida
della sostenibilità
«Mossa strategica»
Un inserto di 24 pagine



Al cinema dall'11 gennaio
Il ritorno di Siani
«Una battuta giusta
può salvarci la vita»
Setta a pag. 24



Dopo paura e coma
Festa a sorpresa
per Scardina
«Grazie al cielo
sono a casa, ora»
Arcobelli nello Sport



L'appello del Colle Il sostegno che la politica deve dare al cittadino

Paolo Pombeni

Definire di alto profilo il discorso di Mattarella alle alte cariche dello Stato non è cedere neppure un poco alla retorica di circostanza che si utilizza in questi casi, perché il Presidente della Repubblica ha scelto di svolgere una riflessione che affrontasse pienamente il nodo profondo con cui tutte le società, non solo la nostra, fanno i conti: la grande transizione storica in cui siamo immersi, quel "tempo nuovo" che genera paure, ma nel cui contesto dobbiamo costruire la nostra speranza.

"Tempo affascinante, ma difficile" ha detto in apertura, e proprio per questo fase storica che ci impone di recuperare fiducia nel futuro. Non si tratta solo di prendere atto di sconvolgenti fenomeni che già si sono imposti all'attenzione del mondo: il ritorno della guerra come via per risolvere conflitti storici, ma anche per mettere brutalmente in discussione equilibri conseguiti, portandosi dietro distruzione e morte a livelli drammatici; la questione ambientale la cui dimensione ci coinvolge sempre più; l'impallarsi della forbice dei divari sociali che scava solchi anche per la crescita delle disuguaglianze nel campo della conoscenza.

Continua a pag. 20

Il modello Musk Mattarella attacca «i nuovi oligarchi»

A pag. 5

Verso la svolta Ue

Troppi e pericolosi:
l'Europa riapre
la caccia ai lupi



Raffaella Troili

«Pericolosi per il bestiame e troppo vicini alle case». La Ue vuole abbassare lo status di protezione del lupo.

A pag. 15

Accordo sul Patto di stabilità

► Via libera unanime all'Ecofin: il debito più flessibile, l'Italia evita la stretta fino al 2027
Meloni: buon compromesso, resta il rammarico per aver escluso dalle regole gli investimenti

ROMA Nasce il nuovo Patto di stabilità: debito più flessibile. Dopo l'accordo franco-tedesco, il via libera di Giorgetti.

Bassi e Malfetano alle pag. 2 e 3

Pressing per un rinvio anche sul metano

Luce, slitta la fine del mercato tutelato
«Proroga a luglio per informarsi meglio»

Rosario Dimito

L'Arera concede una proroga di tre mesi per traghettare il mercato tutelato dell'elettricità a quello libero: da aprile all'11 luglio 2024. Questa



la decisione dell'Autorità di regolazione di energia, gas, acqua e rifiuti. Con lo slittamento si garantisce, tra l'altro, il tempo necessario agli utenti per essere informati adeguatamente.

A pag. 17

Aiuti ai Paesi di approdo e impronte digitali per chi sbarca

Migranti, l'Europa ha trovato l'intesa
solidarietà obbligatoria e più controlli



BRUXELLES Solidarietà obbligatoria e più controlli sugli arrivi. «È un accordo storico» quello raggiunto in sede Ue sulla migrazione e sul diritto di asilo, un'intesa che unisce (quasi) tutti, al termine di 48 ore di negoziato tra Parlamento, Consiglio e Commissione in formato "jumbo", cioè in blocco sui cinque

principali regolamenti al centro del nuovo impianto. La fumata bianca è arrivata poco dopo le 9 del mattino di ieri, con l'Eurocamera che si è trovata a cedere su vari punti per arrivare a un compromesso con i governi. Il mo dell'Ungheria.

Pierantozzi e Rosana a pag. 4

Il campione riacquisto d'urgenza in Uruguay con tagli e fratture



Lite in famiglia, Lavezzi ferito: è giallo

Ezequiel Lavezzi nel 2011 con la maglia del Napoli (GETTY IMAGES)

Tina nello Sport

Vanessa, fermato l'ex già denunciato Mea culpa dei pm

► Ipotesi premeditazione per il femminicidio
I giudici: «Il caso non sembrava urgente»

TREVISO Omicidio pluriaggravato da quattro circostanze: la progressiva relazione sentimentale, lo stato di gravidanza, gli atti persecutori e la premeditazione. È l'accusa con cui i carabinieri hanno fermato il kosovaro Bujar Pandaj, indiziato di avere ucciso Vanessa Ballan a Riese Pio X, dopo che il 41enne aveva trascorso la giornata tra depistaggi, ferocia e fuga. Lei lo aveva denunciato per stalking. I pm: «Non sembrava una situazione grave».

Melina, Lipparini e Pederiva alle pag. 10 e 11

Condanne pesanti

Assalto alla Cgil, 8 anni ai militanti di Forza Nuova

Valeria Di Corrado

Assalto alla Cgil di Roma: i militanti di Forza Nuova sono condannati a oltre 8 anni. La sede fu devastata durante la manifestazione contro le misure anti-Covid.

A pag. 13

SPADA

Sorprendi chi ami

spadaroma.com

Il Segno di LUCA

SCORPIONE, GIORNO MOVIMENTATO

Oggi Venere, che è nel tuo segno, viene a trovarsi in opposizione con Urano nel Toro. La configurazione avrà modo di rendere più dinamica e movimentata la tua vita di relazione, inserendo nell'amore un ingrediente piccante. Urano ti propone di adottare modalità diverse, di seguire una strada che magari è opposta a quella che hai avuto modo di percorrere finora. Prova ad assecondarlo, ne ricaverai anche una consapevolezza maggiore.

MANTRA DEL GIORNO
Anche se migliore, la novità spaventa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 20

* Tariffa 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 Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo e Umbria, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, nel Molise, Il Messaggero • Prima Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. *Materla di Roma - vol. 2 - € 8,00 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 21 dicembre 2023
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Superstore Supermercati Market



Il Natale è più buono *con te*





IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 21 DICEMBRE 2023

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886

1.50€ - Anno CXXCVII - NUMERO 300, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

L'EX GOVERNATORE LIGURE
Falso, Biasotti a processo
«Io estraneo alle accuse»

MARCO FAGANDINI / PAGINA 14



FIRMATO IL PATTO IN PREFETTURA
Lotta alla droga dello stupro
Genova diventa città pilota

SILVIA PEDEMONTI / PAGINA 12



LA RICHIESTA DELLA PROCURA
Svolta nel delitto Cella
«Processate Cecere»

L'ARTICOLO / PAGINA 13



LE REGOLE APPROVATE DALL'ECOFIN PREVEDONO MISURE PIÙ LEGGERE SULLA RIDUZIONE DEL DEBITO. SUI PROFUGHI SOLIDARIETÀ OBBLIGATORIA PER GLI STATI

La svolta dell'Europa

Accordi su Patto di stabilità e migranti. L'Italia accetta il compromesso, Salvini dice no al Mes

Doppia svolta dall'Europa sulle politiche economiche e migratorie. La prima è sul Patto di stabilità: per il via libera definitivo servono ulteriori negoziati con l'Europarlamento, ma l'accordo siglato ieri all'unanimità dai 27 ministri delle Finanze mette in sicurezza la riforma dopo otto mesi di trattative (anche se Salvini conferma il suo no al Mes). E sull'accoglienza ai profughi l'Italia accetta il compromesso in cambio dell'obbligatorietà di assistenza imposta agli Stati.

GLI ARTICOLI / PAGINE 2-5

LA CRISI INFINITA
Gilda Ferrari / PAGINA 17

Ilva, nuova fumata nera
tensione a Palazzo Chigi
tra sindacati e governo

Ancora un nulla di fatto sul futuro dell'Ilva nell'incontro a palazzo Chigi. Non sono arrivate le garanzie sul rilancio, i sindacati hanno rifiutato di lasciare la sala fino all'annuncio di una nuova convocazione.

L'ANNUNCIO
Giuliano Balestreri / PAGINA 7

Luce, proroga di 3 mesi
al mercato tutelato
Gare fra gli operatori

L'Authority per l'energia Arera ha annunciato il rinvio da aprile a luglio della fine del mercato tutelato dell'energia elettrica. I tre mesi serviranno a rendere meno traumatico il passaggio al mercato libero.



PORTI, IL TRIBUNALE UE
GELA LE AUTHORITY:
«IL CANONE VA TASSATO»

QUARATI / PAGINA 19

ESTERI

Trump in Colorado
non può candidarsi
Nubi sulle elezioni

Alberto Simoni / PAGINA 10

La Corte Suprema del Colorado ha escluso Trump dalle primarie. «Ha sostenuto un'insurrezione».

Iran senza pietà
impiccata Samira
la sposa bambina

Francesca Paci / PAGINA 11

Samira, sposa bambina, si era ribellata alle violenze uccidendo il marito. È stata impiccata in Iran.

IL DISEGNO DI LEGGE

Flavia Perina / PAGINA 18

Presepe obbligatorio
la trincea impossibile
della destra italiana

Il dibattito di Natale si sposta dal pandoro di Chiara Ferragni al presepe "on demand". Si tratta di un disegno di legge depositato ieri da un gruppo di deputati di FdI guidati da Lavinia Mennuni, che cinque minuti dopo la presentazione era già l'apertura del talk show. Vieta ai presidi e rettori di impedire l'allestimento del presepe.

ROLLI



PARTE DA GENOVA LA MOBILITAZIONE DEI GIORNALISTI CONTRO IL DIVIETO A PUBBLICARE LE ORDINANZE DI ARRESTO



«No alla legge bavaglio»

La protesta dei giornalisti liguri contro i nuovi limiti alla libertà di stampa (foto Leoni) MENDUNI, RIFORMATO E SERRA / PAGINE 8 E 9

IL CAPO DEI PM GENOVESI

Matteo Indice / PAGINA 9

Piacente: «Una norma
che aumenterà
illazioni e fake news»

Nicola Piacente, procuratore capo di Genova, esprime dubbi in merito alle nuove regole sulla divulgazione di informazioni. «Il rischio è che si diffondano notizie incomplete, fuorvianti, parziali. Ma anche illazioni e ombre ingiustificate».

LA SEGRETARIA FNIS

Alessandra Costante / PAGINA 16

LIBERTÀ A RISCHIO
CI APPELLIAMO
A MATTARELLA

L'idea di restringere il campo della libertà di informazione è evidente, è un disegno che questo Parlamento sta perseguendo con inarrestabile pervicacia. L'Italia va in direzione ostinata e contraria rispetto all'Europa.

BUONGIORNO

Ero molto preoccupato: ma come, siamo a quattro giorni dal Natale e ancora non è scoppiata la polemica della destra sul presepe nelle scuole? Fra le nostre grandi tradizioni, infatti, oltre all'albero e al panettone, ci sono anche il presepe e la polemica della destra sul presepe nelle scuole. Ma l'ingenuo sono io. Che motivo aveva la destra di armare la polemica se ora può amare la legge? Lavinia Mennuni, senatrice di Fratelli d'Italia, si è incaricata di redigere il testo con cui sarà tutelata l'identità religiosa e nazionale: vietato ribattezzare il Natale con vaghezze come Festa d'Inverno, vietato soprattutto impedire le relative cerimonie, recite, rappresentazioni celebrative e, appunto, l'allestimento del presepe. Se un solo studente o un solo genitore o un solo dipendente della scuola chiede il presepe,

il presepe avrà, poiché al preside sarà impedito impedire. Qualora invece il preside lo impedisca, trasgredendo all'impedimento di impedire, subirà un provvedimento disciplinare. La proposta di legge non precisa la portata della punizione ma, siccome si prevedono numerose violazioni, già pregusto le conferenze stampa del prossimo Natale, nelle quali si annuncerà l'inasprimento delle pene: licenziamento, reclusione, nei casi di più grave indisciplina, crocifissione in sala mensa, magari da tenersi nella Pasqua successiva per restituire vividezza alla tradizione. Il mio unico dubbio, proposto nel più costruttivo spirito natalizio, e senza tirare fuori paroloni come laicità e liberalismo, è come sia dirsi conservatori se, per conservare le tradizioni, tocca proteggerle per legge come fossero panda.

Buoi e asinelli | MATTIA FELTRI

STUDIO DENTISTICO FASSIO

SCEGLI IL DENTISTA CHE VUOI... MA UN PREVENTIVO ACCURATO FALDO ANCHE DA NOI!



Genova C.so Europa, 145/3
Tel. 010 355 811 - 339 7524875
www.studiodentisticofassio.it

STUDIO DENTISTICO FASSIO

UNA PASSIONE COSÌ FORTE CHE NON VUOLE FERMARSI!



Genova C.so Europa, 145/3
Tel. 010 355 811 - 339 7524875
www.studiodentisticofassio.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Riforma fiscale
Concordato preventivo, più tempo per rispondere

Mobili e Parente — a pag. 8

Superbonus
Con la verifica straordinaria in salvo lavori per 2 miliardi

Latour e Parente — a pag. 9

SCARPA®

RIBELLE RUN XT 97X ACTIVE ADVENTURER.

SHOP ONLINE - SCARPA.COM

FTSE MIB 30361,21 -0,01% | SPREAD BUND 10Y 160,30 -0,60 | SOLE24ESG MORN. 1235,30 +0,52% | SOLE40 MORN. 1100,21 -0,02% | **Indici & Numeri** → p. 47-51

Intesa Ue sul nuovo patto di stabilità Giorgetti: «L'Italia ha ottenuto molto»

Ecofin

Quattro salvaguardie su criteri economici, debito, deficit e investimenti

Gentiloni: intesa storica, preservati i principi della riforma proposta dalla Ue

Sotto la presidenza spagnola di turno l'Europa a 27 ha trovato l'accordo unanime sul nuovo Patto di stabilità finanziaria, sospeso dall'incalzare del Covid. Un traguardo storico dicono il commissario Ue Gentiloni e i ministri delle Finanze. La posizione italiana è sintetizzata dal ministro Giorgetti: «L'Italia ha ottenuto molto». Il nuovo Patto prevede quattro salvaguardie: sul debito, sul deficit, sulla controciclicità dell'economia e sulla protezione degli investimenti che rispondono alle priorità europee. **Buacchi, Flamme-ri, Romano e Trovati** — alle pagine 2 e 3

LA RIFORMA IN EUROPA
Metsola: accordo storico su norme per i migranti Soddisfatto Piantadosi

Beda Romano e Manuela Perrone — a pag. 5



Migranti. Nel porto di Lanzarote

LA RIFORMA IN FRANCIA
Immigrazione, i voti di Le Pen mandano in crisi il governo francese

Riccardo Sorrentino — a pag. 5

I PRIMI EFFETTI PER L'ITALIA

Meno rischi di manovra correttiva
Una cura per il debito, a economia ferma
Roma favorita per la sede antiriciclaggio

Pesole, Romano, Trovati — alle pagine 2 e 3

Eni, accordo fatto su Plenitude: al fondo Eip una quota inferiore al 10%

Rinnovabili

Questione di ore per l'annunciata cessione da parte di Eni di una quota di poco inferiore al 10% di Plenitude, il "braccio" che integra la produzione da fonti rinnovabili, la vendita di energia, i servizi energetici e un'ampirete di punti di ricarica per veicoli

elettrici. Secondo quanto risulta al Sole 24 Ore, il gruppo guidato da Claudio Descalzi sarebbe alle battute finali per la vendita di un pacchetto di minoranza al fondo svizzero Eip, specializzato nel settore energetico. Il corrispettivo versato da Eip sarebbe sotto gli 800 milioni di euro sulla base di un'entrate value che valorizza l'intera società nell'ordine dei 10 miliardi di euro (incluso il debito). **Celestina Dominelli** — a pag. 35

PENNARELLI IN BORSA
Doms (Fila) debutta con il botto a Mumbai

Marco Masciagna — a pag. 37

GIOTTO CERA BICOLOR
12 PENNARELLI A CERA BICOLOR
A LA CERA BICOLOR C'È UNO CHE È GIOTTO
IL PENNARELLO CHE HA FATTO
LA DIFFERENZA PER IL MONDO
DELLA SCRITTURA E DELLA
PUBBLICITÀ

NUOVI MERCATI. Fila, la controllata indiana Doms, l'obiettivo è creare uno dei leader mondiali del settore

PANORAMA

CRISI IN MEDIO ORIENTE

Negoziati sulla tregua tra Israele e Hamas, che però frena. Stallo Onu: oggi forse il voto

Israele e Hamas stanno conducendo negoziati "molto seri" per una nuova tregua che consenta il rilascio di ostaggi e l'ingresso di aiuti umanitari a Gaza. Ne sono convinti gli Stati Uniti, mentre il Consiglio di sicurezza esamina una risoluzione in tal senso, presentata dagli Emirati e più volte emendata. Il voto però slitta di un'altra giornata. — a pagina 12



Gaza. Esplosioni a Rafah

COMMERCIO

ITALIA TERZA PER SURPLUS NEGLI SCAMBI CON L'ESTERO

di Marco Fortis — a pagina 22

SIDERURGIA

Ex Iva. Il Governo assicura la continuità produttiva

Il Governo assicura la continuità produttiva dell'ex Iva di Taranto. Ma all'incontro con i sindacati non è stato spiegato come sarà rilanciato l'impianto in crisi. — a pagina 6

DOMANI IN EDICOLA

SCUOLE SUPERIORI



Scuole superiori
La guida alla scelta della strada giusta

— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Nova 24

Metaversi
Il nuovo cinema dei set virtuali

Simone Arcagni — a pagina 33

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
25% di sconto a regalo. Per info: ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

ALPINE EAGLE

Chopard

THE ARTISAN OF EMOTIONS - SINCE 1860

Auto, bonus da 1.500 a 11mila € Aumenti del 25% ai redditi bassi

Incentivi

La nuova versione dell'ecobonus per le auto sarà basata su incentivi più alti per chi rottama vetture più vecchie. La forbice di contributo andrà da 1.500 a 11mila euro, che possono salire fino a 13.750 per i redditi più bassi. **Carmine Fotina** — a pag. 25

ENERGIA E MERCATO

Elettricità, slitta a luglio la fine della tutela

— Servizio a pag. 27

+43%

FONDI RINNOVABILI
Crescita a novembre della produzione di energia da fonti rinnovabili (dati Tema)

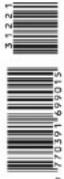
INTERVISTA AL SINDACO DI ROMA, ROBERTO GUALTIERI

«Sviluppo del 5G dai data center al turismo. Ora Roma al top del digitale»



Roberto Gualtieri. Sindaco di Roma dal 2021, punta sulle infrastrutture digitali della città.

«Doteremo la città dell'infrastruttura digitale abitante più avanzata al mondo. Vogliamo creare un ecosistema virtuoso per le imprese». Il sindaco di Roma Gualtieri ha firmato un contratto da 97,7 milioni con Boldyn Networks per lo sviluppo del 5G. **Manuela Perrone** — a pag. 18



SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
WWW.FATTORIAGIUSEPPESAVINI.COM
vini d'Abruzzo

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
WWW.FATTORIAGIUSEPPESAVINI.COM
vini d'Abruzzo

Giovedì 21 dicembre 2023
Anno LXXX - Numero 351 - € 1,20
San Pietro Canisio, presbitero

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 Latine e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Gioceria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - ISSN 0391-6990

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

LA BATTAGLIA DEI CONTI

Compromesso di Stabilità

Intesa tra i 27 Stati europei sulle nuove regole di Bilancio Il «rigore» si ammorbidisce

Meno vincoli per rientrare nei parametri di Maastricht Spese militari fuori dal deficit

Meloni soddisfatta «Risultato di buon senso» Oggi «prova» sul Mes

L'INTERVENTO

Con Bruxelles accordo senza brindisi

DI AUGUSTO MINZOLINI

Alla fine ha prevalso la «realpolitik», la logica del compromesso, il timore di restare isolati. Alle 17,30 di ieri il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, si è preso l'onore di dire all'accordo sulla riforma del patto di stabilità che aveva preso corpo sull'asse Berlino-Parigi. Sicuramente l'intesa - salvo sorprese - è meglio in alcuni numeri rispetto a quella che era stata adombrata dalla Germania nelle scorse settimane: ad esempio per portare il rapporto deficit-pil all'1,5 si andrà avanti per prossimi 7 anni e non più 4 come era stato previsto in un primo tempo, con una riduzione annuale del deficit dello 0,2%. Non è certo, però, una mediazione su cui si può brindare anche perché non si capisce ancora bene cosa abbiano portato a casa i cosiddetti Paesi frugali, quelli che hanno fatto della filosofia del rigore finanziario la loro Bibbia.

Non per nulla mentre tedeschi, spagnoli, francesi e financo gli olandesi sprizzano gioia, il ministro dell'economia italiano mette le mani avanti e dice che «è sua abitudine non esultare mai» e parla di «spirito di compromesso». «Ci sono - ha spiegato - alcune cose positive e altre meno. L'Italia comunque ha ottenuto molto e comunque l'accordo è sostenibile per il nostro Paese per una realistica e graduale riduzione del debito e c'è attenzione agli investimenti specie quelli del Pnrr». (...)

Segue a pagina 7

Il Tempo di Osho

L'ultima crociata inutile di Boldrini 136 firme per farsi chiamare «deputata»



Adelai a pagina 5

Da Aequa Roma oltre seimila richieste di adeguamento dei canoni del 2017 Caos conguagli alle case popolari

Report sui rifiuti

La Capitale trascina il Lazio in fondo alla classifica

Mariani a pagina 16

Un fiume di richieste di pagamento è partito dalla società Aequa Roma, che ha completato l'elaborazione del censimento dei redditi degli inquilini delle 25mila case popolari di Roma Capitale. Circa seimila bollettini, molti dei quali per importi da migliaia di euro, sono stati inviati a partire da ottobre ma si riferiscono a dati del 2017.

Zanchi a pagina 17

Alla fine l'Europa trova l'accordo sul nuovo Patto di Stabilità. Restano in vigore i parametri di Maastricht ma il rientro per i Paesi indebitati sarà più morbido. Previsto altro tempo per l'aggiustamento di bilancio e lo scorporo degli interessi dal calcolo del deficit. Meloni soddisfatta: «Risultato di buon senso». E oggi si potrebbe votare il Mes.

Antonelli e Caleri alle pagine 2 e 3

Passa la linea italiana Via libera della Ue al Patto sui migranti

Martini a pagina 4

La Corte Suprema del Colorado «Sostiene l'insurrezione» Trump non potrà candidarsi

Riccardi a pagina 8

Codacons: revocare Ambrogino Sul caso Ferragni Procura apre fascicolo senza reati né indagati



China a pagina 7

COMMENTI

- **USA!** Stati Uniti tra i guai di Trump e i dubbi su Biden
- **MAZZONI** Un triangolo scaleno formato da Schlein Conte e Calenda
- **CONTE MAX** Migranti, se Macron si scopre lepenista

a pagina 13

vini d'Abruzzo
SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini

Consigli non richiesti
DI CISCISEO
Con l'approvazione della legge di bilancio, il Ponte sullo Stretto è tornato nel mirino delle opposizioni: l'ineffabile Schlein è pronta alle barricate, Bonelli minaccia un esposto contro l'esproprio di risorse al sud e via dicendo. Polemiche di stampo luddista che dimostrano come la sinistra non cambia mai: ricordo ad esempio che il Pci non voleva neppure l'Autostrada del Sole, e il Pds si oppose all'Alta Velocità ferroviaria. Non varrebbe nemmeno la pena polemizzare con questo fronte del no a tutto emblema della politica disfatta. (...)
Segue a pagina 13





Italia Oggi

7° FORUM NAZIONALE DEI COMMERCIALISTI ED ESPERTI CONTABILI

Dopo aver costruito Athesis, il polo editoriale del Nord-Est, l'ad Montan va fuori dal gruppo
Marco Capisani a pag. 17

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

29 Gen 2024
ore 9-13 e 14-18
Digital Edition

Le novità della legge di bilancio e della riforma fiscale 2024

In collaborazione con

COMMERCIALISTI

Crisi d'impresa, sindaci attivatori e a guardia della composizione negoziata
De Angelis a pag. 31

Mercato tutelato fino a luglio

15,5 mln di utenti non vulnerabili che hanno ancora utenze elettriche a condizioni fissate dall'Arera avranno tre mesi in più per scegliere un'offerta di mercato libero

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

IO **Riforma fiscale - I decreti** *su adempimenti, fisco internazionale e giochi*

Imprese - Lo schema di decreto legislativo sui controlli e le sanzioni

Concorrenza - Il testo della legge

Made in Italy - Il testo della legge

Ci sarà tempo fino al 1° luglio per passare al libero mercato, atteso dal 2018. I 5,5 milioni di utenti non vulnerabili che hanno ancora utenze elettriche a maggior tutela (ossia con prezzi e condizioni fissati dall'Arera) non saranno più costretti a scegliere un'offerta di mercato libero entro il 1° aprile, perché "il fine tutela" scadrà dal 1° luglio. Lo slittamento di tre mesi è stato ufficializzato ieri dall'Arera.

Corisano a pag. 26

Oltre la metà dei beneficiari del reddito di cittadinanza non avrà l'assegno d'inclusione



Oltre metà delle famiglie beneficiarie del reddito di cittadinanza non riceverà il nuovo assegno d'inclusione. Esattamente 442 mila nuclei su 868 mila beneficiari di Rdc a giugno 2023 (51%). Invece, le restanti 426 mila famiglie beneficiarie di Rdc avranno il nuovo Adi (il 49%).

Dei 426 mila nuclei fortunati, il 34% (145 mila) sono o d. "beneficiari cronici" hanno sempre fruito di Rdc, senza mai avere avuto l'analisi preliminare dei bisogni. A dare i numeri è il decreto n. 402 del 12/12/2023 del ministero del lavoro sulla valutazione dei percorsi d'inclusione.

Cirioli a pag. 28

DIRITTO & ROVESCIO

Continua (ed in modo sempre più inquietante e grottesco) la solennità dell'influencer Chiara Ferragni. L'Antitrust l'aveva trovata con le mani nella marmellata di una promozione benefica a favore delle attrezzature di un ospedale per bambini di Torino. Per raccogliere i fondi con l'immagine della Ferragni, il paradosso della Balocco veniva venduto a 9 euro anziché a 3,70. L'aumento di prezzo ha fruttato un milione di euro a due società della Ferragni mentre l'ospedale non ha ricevuto niente dato che i 50 mila euro erano stati dati prima della promozione dalla Balocco stessa. La Ferragni per difendere l'indifendibile si è fatta un video in cui, accusando per «terrore commesso», ha detto che in passato aveva fatto molta beneficenza. Subito dopo però salta fuori un'operazione con le uova di Pasqua di Donai Preziosi a favore di bambini in difficoltà che ha fruttato alla Ferragni un milione e 200 mila euro mentre ai bambini ne sono andati solo 36 mila. Insomma la Ferragni sa fare molto bene la beneficenza. Ma a se stessa.

BIANCO CONSULTING

"Accelera il Business della tua azienda oggi!"

Angelica Bianco

La nuova frontiera della consulenza strategica che unisce in sinergia:

COMUNICAZIONE

RELAZIONI ISTITUZIONALI

RELAZIONI INDUSTRIALI

Bianco Consulting Srl
Largo Augusto n.3
20122 Milano
www.angelicabianco.com

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 21 dicembre 2023
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

SOLO CONAD
TI DÀ DI PIÙ



Il 22-23-24 dicembre 2023

Sconto del 20% su tutta la spesa*, con Carta Insieme.
Sono compresi i prodotti in promozione.

 **CONAD**
Persone oltre le cose



800 089 982 | unoenergy.it | f in

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



800 089 982 | unoenergy.it | f in



La nostra carta proviene da materiali riciclati e da Energie pulite in massima sostenibilità

Giovedì 21 dicembre 2023

Anno 48 N° 300 - In Italia € 1,70

COME CAMBIA L'UNIONE

Patto Ue, la resa di Meloni

I ministri delle Finanze approvano la revisione dell'accordo di Stabilità. Vince l'intesa Parigi-Berlino. Roma cede sulla riduzione del debito. A prevalere è la paura dei mercati. Freni: manterremo gli impegni senza tornare all'austerità. La Lega sulle barricate contro il via libera al Mes. **L'Europa blinda i confini contro i migranti: aumentano muri e centri di detenzione**

Il commento

Il boomerang dei sovranisti

di **Andrea Bonanni**

Com'era prevedibile e previsto, la sovranità del governo sovranista di Giorgia Meloni è durata meno di 24 ore. Tante ne sono trascorse da quando il ministro dell'Economia francese e il suo collega tedesco hanno trovato un accordo sulla riforma del Patto di stabilità a quando Giorgetti, in teleconferenza, si è accodato ad approvare un testo definito «inaccettabile» solo pochi giorni prima. **a pagina 33**

Immigrati

Macron, una legge che sa di razzismo

di **Tahar Ben Jelloun**

Il Parlamento francese, con 349 deputati favorevoli - fra cui gli 88 appartenenti al Rassemblement national, il partito di estrema destra di Marine Le Pen - e 186 contrari, ha appena votato la nuova legge sull'immigrazione. **a pagina 32**

L'Ue trova l'accordo sul nuovo Patto di stabilità: vince la linea franco-tedesca, perde il governo Meloni, con alcuni ministri sorpresi dal via libera di Palazzo Chigi. L'Italia dovrà quindi trovare 15 miliardi di euro l'anno. Nuove regole europee anche sull'immigrazione: più prigionieri ai confini, e chi non accoglie pagherà. **di Ciriaco, Colombo, Ginori e Tito** **da pagina 2 a pagina 4** **e di Ziniti** **a pagina 21**

Legge Bavaglio

Mafia, femminicidi e corruzione. Le inchieste di cui non si saprà nulla

di **Giuliano Foschini** e **Liana Milella** **alle pagine 6 e 7**

Giustizia

Assalto alla Cgil. Condannati sette esponenti di Forza Nuova



di **Giuseppe Scarpa** **a pagina 11**

L'analisi

La matrice fascista

di **Paolo Berizzi**

Dunque adesso la matrice è conosciuta (cit. Meloni). Se ancora servivano conferme, ma non occorre, l'indegna gazzarra fascista che si è scatenata ieri dopo la lettura in aula della sentenza mette il sigillo su ciò che era certo. **a pagina 32**

Elezioni Usa



Trump escluso dalle primarie in Colorado

Incandidabile Donald Trump, 77 anni, è stato giudicato colpevole di aver appoggiato la rivolta a Capitol Hill **di Massimo Basile e Paolo Mastrolilli** **alle pagine 12 e 13 con un commento di Gianni Riotta** **a pagina 33**

Fritjof Capra

Leonardo da Vinci

Lo scienziato della vita

Aboca EDIZIONI

Svizzera

Hermès, i segreti del giardiniere diventato erede

dal nostro inviato **Corrado Zunino** **a pagina 27**

Domani in edicola

Sul Venerdì il mondo delle favole del magico Miyazaki

LA FAVOLA DI MIYAZAKI

Al Senato

La proposta di FdI Sanzionare i presidi se tolgono il presepe

di **Ilaria Venturi** **a pagina 24**

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

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

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

con "BAU Guida pratica per cani e padroni felici" € 10,60

NZ



IL CLIMA
Così il cibo nei nostri piatti si sta mangiando la terra
CARLO PETRINI

L'INCHIESTA
I furbetti delle Molinette indagati 250 medici
IRENE FAMÀ E ALESSANDRO MONDO

Medici che si sono intascati la quota pubblica delle visite private. Debiti milionari mai restituiti e crediti mai richiesti. Lasciati lì, nel dimenticatoio. Sino a che riscuoterli è diventato impossibile. - PAGINA 22



LA STAMPA



GIOVEDÌ 21 DICEMBRE 2023

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 157 II N. 350 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.IN.127/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DC8-TO II www.lastampa.it **GNN**

LA POLITICA

Mattarella e le Riforme
"Equilibrio dei poteri garanzia di libertà"
Legge bavaglio, è lite



Mattarella dà a Cesare quel che è di Cesare. Per i tradizionali augurali alte cariche dello Stato, il presidente veste i panni del Garante. È insisto su un punto: la libertà. - PAGINA 12

L'ANALISI

Il mondo al contrario
del presidente La Russa

Donatella Stasio
L'ultimo inganno della narrazione delle destre di governo lo ha svelato - suo malgrado - uno dei suoi più alti rappresentanti istituzionali, il presidente del Senato Ignazio La Russa, credendo di fare una lezione di dritto costituzionale sui poteri del presidente della Repubblica e accusando poi di «analfabetismo costituzionale» chi lo ha criticato. - PAGINA 13

IL DIBATTITO

Chi attacca i magistrati
attacca la Costituzione

Gian Carlo Caselli
I Guardasigilli Carlo Nordio, parlando ai magistrati di Area riuniti a Palermo ha fatto il suo mestiere, sintetizzabile nella frase "tutto va ben madama la marchesa". Peccato che le cose non stiano così. La separazione delle carriere fra Pm e giudici avrà come risultato di subordinare il Pm all'esecutivo. - PAGINA 29

PROFUGHI, SOLIDARIETÀ OBBLIGATORIA: MULTE A CHI NON ACCETTA LA REDISTRIBUZIONE

Nuovo Patto e migranti L'Europa adesso cambia

Riduzione del debito più leggera, sconto per 3 anni sul deficit: Giorgetti dice sì

BARBERA, BRESOLIN, LOMBARDO

Per il via libera definitivo bisogna ancora passare dai negoziati con l'Europarlamento, ma l'accordo siglato ieri all'unanimità dai 27 ministri delle Finanze mette in cassaforte la riforma del Patto di Stabilità dopo quasi otto mesi di negoziati. Sull'intesa pesa però il «rammarico» di Meloni, il no di Salvini al Mes - «Così non lo votiamo» - e lo scontento di Giorgetti. - PAGINE 2-3

IL COMMENTO

Tra spesa e flessibilità l'Italia ci guadagna

Marco Zatterin
Meglio questo Patto che nessun Patto. Meglio anche del vecchio Patto, perché nessuna intesa potrà rendere meno assoluto l'imperativo di coprire i passivi. - PAGINA 29

IL CASO

La via crucis dell'Ilva e il governo immobile

Valentina Petrini
Ad un anno e due mesi esatti dal suo insediamento la notizia è che il governo di Giorgia Meloni non ha idea di come gestire la vertenza ex Ilva. - PAGINA 29

IL RETROSCENA

Crosetto e l'attico
"Ho già pagato sei mesi potevo avere gratis una casa della Difesa"



Federico Capurso
Il ministro della Difesa Guido Crosetto ha preso in affitto dal figlio di Carmine Saladino, vecchio amico, un appartamento a due passi dal Vaticano. - PAGINA 8

LA CORTE DEL COLORADO LO ESCLUDE DALLE PRIMARIE

Trump in trappola

Tribe: "Perché è giusto fermarlo"

Alberto Simoni
«I tempi? Se la Corte Suprema vuole, può essere rapida». Laurence Tribe, costituzionalista, consigliere di Obama, fa un richiamo alla sua esperienza. - PAGINE 14 E 15

L'IRAN

Samira, la baby sposa
impiccata dai barbari



Francesca Paci
Né donna, né vita, né libertà. Samira, bambina, fu data in sposa a un uomo molto più grande di lei. - PAGINA 17

LA STORIA

FdI, l'ultima boutade
"Presepe obbligatorio"



Flavia Perina
Il dibattito di Natale si sposta dal pandoro di Chiara Ferragni al presepe "on demand". - PAGINA 18

I FEMMINICIDI

Se anche Vanessa
poteva essere salvata

Berlinghieri, Moscatelli
Vanessa Ballan si sarebbe potuta salvare? Il giorno dopo l'omicidio della mamma di 27 anni, al terzo mese di gravidanza, più che la cattura del presunto assassino Bujar Fundai e l'ipotesi che l'imprenditore di origine kosovara di 41 anni abbia pianificato l'omicidio, è questa la domanda che suscita indignazione. - PAGINA 21

LA CULTURA

Basta raccontare
solamente il male

Giancarlo De Cataldo
«Nel periodo dell'anno in cui ripetiamo siamo tutti più buoni, e parlare del bene suona irrimediabilmente retorico, noi vogliamo ragionare su cosa significa il bene». Così il giornale. Ho passato metà della vita a raccontare il Male. - PAGINE 30 E 31

BUONGIORNO

Ero molto preoccupato: ma come, siamo a quattro giorni dal Natale e ancora non è scoppiata la polemica della destra sul presepe nelle scuole? Fra le nostre grandi tradizioni, infatti, oltre all'albero e al panettone, ci sono anche il presepe e la polemica della destra sul presepe nelle scuole. Ma l'ingenuo sono io. Che motivo aveva la destra di armare la polemica se ora può armare la legge? Lavinia Mennuni, senatrice di Fratelli d'Italia, si è incaricata di redigere il testo con cui sarà tutelata l'identità religiosa e nazionale: vietato ribattezzare il Natale con vaghezze come Festa d'Inverno, vietato soprattutto impedire le relative cerimonie, recite, rappresentazioni celebrative e, appunto, l'allestimento del presepe. Se un solo studente o un solo genitore o un solo dipendente della scuola chiede il presepe, il prese-

Buoi e asinelli

Mattia Feltri
pe avrà, poiché al preside sarà impedito impedirlo. Qualora invece il preside lo impedisca, trasgredendo all'impedimento di impedire, subirà un provvedimento disciplinare. La proposta di legge non precisa la portata della punizione ma, siccome si prevedono numerose violazioni, già pregesto le conferenze stampa del prossimo Natale, nelle quali si annuncerà l'inasprimento delle pene: licenziamento, reclusione, nei casi di più grave indisciplinazione, crocifissione in sala mensa, magari da tenersi nella Pasqua successiva per restituire vividezza alla tradizione. Il mio unico dubbio, proposto nel più costruttivo spirito natalizio, e senza tirare fuori paroloni come laicità e liberalismo, è come sia darsi conservatori se, per conservare le tradizioni, tocca proteggerle per legge come fossero panda.

RACETIME 24
OROLOGERIA

TORINO - c.so V. Emanuele II, 36
Tel. 348 2633276
www.racetime24.com

CIVICO 10

VERMOUTH DI TORINO
ROSSO SUPERIORE

PERNO DI
VERMOUTH
SIBONA

www.stillerisibona.it





Per chi crede nella finanza

Caso Tercas, il Tribunale Ue nega a PopBari il risarcimento dei danni

Gualtieri a pagina 2

La controllata indiana di Fila balza del 68% al debutto a Mumbay

Deugini a pagina 17



Crisi Farfetch, Benaglia punta alla controllata italiana Ngg

Il fondo Style Capital presenta un'offerta per i marchi tricolori **Bottoni e Roncato in MF Fashion**

Anno XXXV n. 250

Giovedì 21 Dicembre 2023

€2,00 *Classedtori*



Approfitta della Promo di Natale di Milano Finanza.

MILANO FINANZA WSJ BARRONS

FTSE MIB -0,01% 30.361
 DOW JONES -0,62% 37.325**
 NASDAQ -0,88% 14.871**
 DAX -0,07% 16.793
 SPREAD 163 (+0)
 €/S 1,0944

LE BIG DI FRANCIA E GERMANIA COLPITE DAL RIALZO DEI REQUISITI

Sei banche nel mirino Bce

Derivati e *window dressing*: la Vigilanza chiede un *leverage ratio* superiore a Bnp Paribas, Commerz, Deutsche Bank, **SocGen**, Kbc e Barclays Bank Ireland

LE SPESE DI GUERRA FUORI DAL NUOVO PATTO DI STABILITÀ: SPREAD GIÙ A 162

Gualtieri e Ninfolo a pagina 3



IL CAPO DELLO STATO

Anche da Mattarella allarme sull'AI: colpirà democrazia lavoro e mercati

Sommella a pagina 4

UN ANNO DI RISCATTI

Per Intermonte il rosso 2023 dei Pir sarà di 2,5 miliardi

Capponi a pagina 21

TRA RETE E RISIKO

Prosegue il rally di Tim in borsa: +5,7% a un passo da 30 centesimi

Mapelli a pagina 9



ITALIANA TI PROTEGGE

PENSA IN GRANDE AL TUO FUTURO

SOLUZIONI CONCRETE PER OGGI E PER DOMANI.

Prodotti assicurativi d'investimento, piani finanziari e di risparmio, soluzioni di previdenza complementare: l'offerta **Risparmio e Investimento di Italiana Assicurazioni** tutela i tuoi risparmi e il tuo capitale offrendoti un ampio ventaglio di **prodotti in grado di rispondere in maniera concreta e flessibile** a ogni diversa propensione al rischio e obiettivo di rendimento.

I nostri oltre **1.100 intermediari** e **8.600 collaboratori assicurativi** operanti sull'intero territorio nazionale sono pronti a darti tutto il supporto di cui hai bisogno con professionalità e affidabilità per garantirti soluzioni sempre al passo con le più attuali esigenze. Le tue, e quelle della tua famiglia: **perché quando la vita cambia, Italiana ti protegge.**



Prima della sottoscrizione leggere i ser informative disponibili in Agenzie e su www.italiana.it

REALE GROUP

Tribunale Ue: Il Tribunale UE annulla solo in parte la decisione della Commissione che qualifica come aiuto di Stato l'esonero dall'IRES delle Autorità di sistema portuale (Sent T-166/21)

(AGENPARL) - mer 20 dicembre 2023 Tribunale dell'Unione europea Stampa e Informazione Sezione italiana Lussemburgo, 20 dicembre 2023 Nota per la stampa - documento non ufficiale Sentenza nella causa T-166/21, Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e.a. / Commissione (IT) (Aiuti di Stato - Tassazione dei porti in Italia - Esenzione dall'imposta sulle società) Il Tribunale UE annulla solo in parte la decisione della Commissione che qualifica come aiuto di Stato l'esonero dall'IRES delle Autorità di sistema portuale Le Autorità di sistema portuale (**Adsp**) sono organismi pubblici dotati di personalità giuridica che amministrano uno o più porti d'importanza internazionale o nazionale in Italia. Esse non sono soggette all'imposta sul reddito delle società («IRES»). Tale esenzione è attualmente prevista dall'articolo 74 del decreto del Presidente della Repubblica del 22 dicembre 1986, n. 917. Con decisione del 4 dicembre 2020, la Commissione europea ha concluso che l'esenzione dall'IRES concessa alle **AdSP** costituisce un regime di aiuti incompatibile con il mercato interno. Ha di conseguenza ordinato l'abrogazione dell'esonero delle **AdSP** dall'IRES. Secondo la Commissione, le

Adsp svolgono sia attività economiche che attività non economiche, pertanto la loro classificazione come enti pubblici non economici ai sensi del diritto italiano non è sufficiente a sottrarle alla qualificazione di imprese e al relativo pagamento di imposta. Per la Commissione, tale esonero fiscale costituisce un vantaggio selettivo a detrimento di altre imprese e di altri porti europei. L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e l'**Assoporti** hanno proposto ricorso al Tribunale dell'Unione per ottenere l'annullamento dell'anzidetta decisione. Con la sentenza in data odierna, il Tribunale conferma la decisione della Commissione secondo la quale le seguenti attività, operate dalle **AdSP**, hanno natura economica: 1) il rilascio di autorizzazioni dietro retribuzione per le operazioni portuali; 2) l'aggiudicazione di concessioni a titolo oneroso per la locazione di terreni e di infrastrutture portuali nelle zone demaniali e di banchine situate nelle zone portuali. Per contro, annulla la decisione della Commissione nella parte in cui ritiene che la concessione delle autorizzazioni per le operazioni portuali costituisca un'attività economica.

IMPORTANTE: Il ricorso di annullamento mira a far annullare atti delle istituzioni dell'Unione contrari al diritto dell'Unione. A determinate condizioni, gli Stati membri, le istituzioni europee e i privati possono investire la Corte di giustizia o il Tribunale di un ricorso di annullamento. Se il ricorso è fondato, l'atto viene annullato. L'istituzione interessata deve rimediare all'eventuale lacuna giuridica creata dall'annullamento dell'atto. **IMPORTANTE:** Avverso la decisione del Tribunale può essere presentata impugnazione alla Corte entro due mesi e dieci giorni a decorrere dalla data della sua notifica, limitatamente alle questioni



(AGENPARL) - mer 20 dicembre 2023 Tribunale dell'Unione europea Stampa e Informazione Sezione italiana Lussemburgo, 20 dicembre 2023 Nota per la stampa - documento non ufficiale Sentenza nella causa T-166/21, Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e.a. / Commissione (IT) (Aiuti di Stato - Tassazione dei porti in Italia - Esenzione dall'imposta sulle società) Il Tribunale UE annulla solo in parte la decisione della Commissione che qualifica come aiuto di Stato l'esonero dall'IRES delle Autorità di sistema portuale Le Autorità di sistema portuale (**Adsp**) sono organismi pubblici dotati di personalità giuridica che amministrano uno o più porti d'importanza internazionale o nazionale in Italia. Esse non sono soggette all'imposta sul reddito delle società («IRES»). Tale esenzione è attualmente prevista dall'articolo 74 del decreto del Presidente della Repubblica del 22 dicembre 1986, n. 917. Con decisione del 4 dicembre 2020, la Commissione europea ha concluso che l'esenzione dall'IRES concessa alle **AdSP** costituisce un regime di aiuti incompatibile con il mercato interno. Ha di conseguenza ordinato l'abrogazione dell'esonero delle **AdSP** dall'IRES. Secondo la Commissione, le **Adsp** svolgono sia attività economiche che attività non economiche, pertanto la loro classificazione come enti pubblici non economici ai sensi del diritto italiano non è sufficiente a sottrarle alla qualificazione di imprese e al relativo pagamento di imposta. Per la Commissione, tale esonero fiscale costituisce un vantaggio selettivo a detrimento di altre imprese e di altri porti europei. L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e l'**Assoporti** hanno proposto ricorso al Tribunale dell'Unione per ottenere l'annullamento dell'anzidetta decisione. Con la sentenza in data odierna, il Tribunale conferma la decisione della Commissione secondo la quale le seguenti attività, operate dalle **AdSP**, hanno natura economica: 1) il rilascio di autorizzazioni dietro retribuzione per le operazioni portuali; 2) l'aggiudicazione di concessioni a titolo oneroso per la locazione di terreni e di infrastrutture portuali nelle zone demaniali e di banchine situate nelle zone portuali. Per contro, annulla la decisione della Commissione nella parte in cui ritiene che la concessione delle autorizzazioni per le operazioni portuali costituisca un'attività economica.

Agenparl

Primo Piano

di diritto. _____ Il testo integrale della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia.

Analisi Difesa

Primo Piano

Al via l'Operazione Prosperity Guardian nel Mar Rosso: l'Italia invia la fregata Fasan

In seguito al colloquio in videoconferenza del 19 dicembre tra il ministro della Difesa Guido e il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti d'America, Lloyd Austin, il ministero della Difesa ha ufficializzato che "l'Italia invierà nel Mar Rosso la Fremm (fregata europea multi-missione) Virginio Fasan". . " Durante il colloquio è stata affermata l'importanza del principio di libera navigazione, valutato l'impatto sul commercio internazionale e discusse le possibili opzioni per garantire la sicurezza delle rotte marittime al fine di prevenire ripercussioni sull'economia internazionale, con pericolose dinamiche sui prezzi delle materie prime" n ha dichiarato Crosetto. "L'Italia farà la sua parte, insieme alla comunità internazionale, per contrastare l'attività terroristica di destabilizzazione degli Houthi, che abbiamo già condannato pubblicamente, e per tutelare la prosperità del commercio e garantire la libertà di navigazione e il diritto internazionale. È necessario aumentare la presenza nell'area al fine di creare le condizioni per la stabilizzazione, evitare disastri ecologici e prevenire, inoltre, una ripresa della spinta inflazionistica ". L'invio della fregata Fasan nell'Oceano Indiano era previsto per febbraio nell'ambito dell'Operazione Ue antipirateria Atalanta ma l'integrazione dell'unità navale nell'Operazione Prosperity Guardian varata e guidata dagli Stati Uniti vedrà la Fasan operare con navi messe a disposizione anche da Francia, Regno Unito, Danimarca, Paesi Bassi, Spagna, Norvegia, Canada, Bahrein e Seychelles. Queste ultime due nazioni della lista offriranno una presenza dal valore simbolico e politico: le Seychelles non dispongono di unità navali impiegabili per intercettare droni e missili e il Bahrein, che schiera una vecchia fregata classe Perry ex US Navy, è al momento l'unico stato arabo ad aver aderito alla coalizione ed ospita a Manama il comando della 5a Flotta della US Navy. All'operazione internazionale non aderiscono Russia e Cina ma neppure la Spagna e la Germania. Il ministero della Difesa spagnolo ha spiegato che la partecipazione alla missione è soggetta alle decisioni dell'UE e della NATO e, di conseguenza, la Spagna "unilateralmente" non sarà coinvolta. Valutazione che suscita perplessità dal momento che si tratta di una coalizione composta da nazioni non da alleanze o organizzazioni sovranazionali. Più probabile che Madrid abbia assunto la decisione di non aderire dopo aver duramente criticato Israele per le operazioni militari in atto nella Striscia di Gaza. I motivi della mancata adesione a Prosperity Guardian di Berlino sarebbero di ordine costituzionale e militare. Per il ministero della Difesa la Marina è in condizioni di partecipare all'operazione ma, scrive il quotidiano Handelsblatt, la questione fondamentale è "se e come" la Germania, dati i limiti della sua Costituzione, possa partecipare a una missione non organizzata sotto l'egida dell'UE o della NATO ma come "coalizione di volenterosi". Inoltre il giornale ha evidenziato che delle tre fregate da difesa aerea tipo F124 (classe Sachsen) in dotazione



In seguito al colloquio in videoconferenza del 19 dicembre tra il ministro della Difesa Guido e il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti d'America, Lloyd Austin, il ministero della Difesa ha ufficializzato che "l'Italia invierà nel Mar Rosso la Fremm (fregata europea multi-missione) Virginio Fasan". . " Durante il colloquio è stata affermata l'importanza del principio di libera navigazione, valutato l'impatto sul commercio internazionale e discusse le possibili opzioni per garantire la sicurezza delle rotte marittime al fine di prevenire ripercussioni sull'economia internazionale, con pericolose dinamiche sui prezzi delle materie prime" n ha dichiarato Crosetto. "L'Italia farà la sua parte, insieme alla comunità internazionale, per contrastare l'attività terroristica di destabilizzazione degli Houthi, che abbiamo già condannato pubblicamente, e per tutelare la prosperità del commercio e garantire la libertà di navigazione e il diritto internazionale. È necessario aumentare la presenza nell'area al fine di creare le condizioni per la stabilizzazione, evitare disastri ecologici e prevenire, inoltre, una ripresa della spinta inflazionistica ". L'invio della fregata Fasan nell'Oceano Indiano era previsto per febbraio nell'ambito dell'Operazione Ue antipirateria Atalanta ma l'integrazione dell'unità navale nell'Operazione Prosperity Guardian varata e guidata dagli Stati Uniti vedrà la Fasan operare con navi messe a disposizione anche da Francia, Regno Unito, Danimarca, Paesi Bassi, Spagna, Norvegia, Canada, Bahrein e Seychelles. Queste ultime due nazioni della lista offriranno una presenza dal valore simbolico e politico: le Seychelles non dispongono di unità navali impiegabili per intercettare droni e missili e il Bahrein, che schiera una vecchia fregata classe Perry ex US Navy, è al momento l'unico

Analisi Difesa

Primo Piano

alla Marina tedesca soltanto la più recente F221 Hessen è attualmente operativa. I ministeri degli Esteri e della Difesa hanno ripetuto di non aver ancora concluso la valutazione della possibile partecipazione alla coalizione e il 20 dicembre il governo tedesco ha chiesto all'Iran di intervenire sulle forze Houthi yemenite affinché fermino gli attacchi contro le navi mercantili nel Mar Rosso. I rischi L'operazione si annuncia di tipo difensivo e contraddistinta dalla scorta e protezione dei mercantili impegnati sulla rotta dal Canale di Suez allo Stretto di Bab el Mandeb (e viceversa), rotta peraltro ormai abbandonata da quasi tutti i grandi gruppi marittimi internazionali che hanno optato negli ultimi giorni per la più sicura (e costosa) circumnavigazione dell'Africa. L'ingaggio di droni e missili lanciati dal territorio yemenita avverrà con missili antiaerei a breve e medio raggio e con sistemi di difesa di punto (a corto e cortissimo raggio): tuttavia il rischio che gli Stati Uniti optino unilateralmente per l'attacco al territorio yemenita e alle basi Houthi impiegate per il lancio di droni e missili rischierebbe di scatenare rappresaglie anche contro le navi dell'Operazione Prosperity Guardian" Ipotesi che sembra preoccupare anche il vicepremier e ministro degli Esteri, Antonio Tajani, che in un'intervista televisiva ha sostenuto che "un cambio delle regole di ingaggio rischia di far peggiorare ulteriormente la situazione: non credo che si debba essere coinvolti in azioni offensive, semmai in azioni difensive". L'assenza di nazioni arabe nella coalizione navale appare legata al rischio di trovarsi coinvolti in un nuovo conflitto con gli Houthi proprio ora che lunga e sanguinosa guerra yemenita sta giungendo al termine grazie anche alle intese tra monarchie sunnite del Golfo e Iran mediata dalla Cina. E' evidente che nessuna nazione araba ha interesse oggi a colpire una milizia araba che "combatte" per la Palestina e che chiede, per cessare gli attacchi al naviglio, la fine dell'offensiva israeliana nella Striscia di Gaza: cioè la stessa richiesta presentata più volte dalle nazioni arabe alle Nazioni Unite. In questo contesto l'operazione Prosperity Guardian, come un eventuale attacco statunitense agli Houthi, rischia di trasformarsi agli occhi del mondo arabo e islamico come l'ennesima aggressione a uno stato arabo effettuata dall'Occidente schierato al fianco di Israele: uno scenario che contribuirebbe a indebolire il ruolo occidentale in Medio Oriente. Non a caso, in un discorso trasmesso in Tv il 20 dicembre, il leader del gruppo sciita yemenita di Ansar Allah, Abdul Malik al-Houthi, accusando gli americani di essere "complici degli orribili crimini che accadono in Palestina" ha sostenuto che "alcuni paesi europei come Francia, Germania e Italia hanno una nera storia coloniale" alle spalle, e da loro "non ci aspettiamo che svolgano un ruolo positivo a beneficio del popolo palestinese". Le reazioni degli Houthi Mohammed al-Bukhaiti, uno dei leader del movimento Houthi noto come Ansar Allah, ha detto ad Al Jazeera che il suo gruppo affronterà ogni coalizione formata dagli Stati Uniti che dovesse essere dispiegata nel Mar Rosso. "Anche se gli Usa riuscissero a mobilitare il mondo interno, le nostre operazioni militari (nel Mar Rosso) non si fermerebbero fin quando non si porrà fine ai crimini di genocidio a Gaza e non sarà consentito l'arrivo di cibo, medicine e carburante alla popolazione assediata nella Striscia, indipendentemente dai sacrifici che ci costerà", Il portavoce Muhammad Abdel Salam ha ribadito che "il fine delle operazioni navali di

Analisi Difesa

Primo Piano

Ansar Allah è sostenere il popolo palestinese nell'affrontare l'aggressione e l'assedio di Gaza, non fare una dimostrazione di forza o una sfida per nessuno. Chiunque cerchi di espandere il conflitto deve assumersi la responsabilità delle conseguenze delle sue azioni". Salam valuta che "la coalizione formata dagli USA con lo scopo di proteggere Israele e militarizzare il mare senza alcuna giustificazione, non impedirà allo Yemen di continuare le sue legittime operazioni a sostegno di Gaza". "Prendiamo di mira solo le navi destinate in Israele", ha affermato Salam elogiando le compagnie marittime "che hanno annunciato di aver sospeso le spedizioni verso i porti israeliani. "La pressione su Israele deve aumentare, affinché finisca l'assedio di Gaza. Israele sta compiendo massacri orribili. Non possiamo fermarci" Un membro del Consiglio politico supremo Houthi, Mohammed Ali Al-Houthi, ha dichiarato in un'intervista alla televisione iraniana Al-Alam che "ogni paese che agisca contro di noi avrà le sue navi prese di mira nel Mar Rosso". Implicazioni economiche Nello Stretto di Bab el-Mandeb, lungo poco più di 32 chilometri tra Gibuti e lo Yemen, transitano 23 mila navi l'anno, il 12% del commercio globale (30% per i container), il 20% dell'energia che viaggia via mare (petrolio gas e prodotti raffinati). Gli attacchi alle navi mercantili hanno fatto aumentare sensibilmente i costi assicurativi per navi e carichi imbarcati, che si riflettono sulle merci trasportate e sui consumatori finali. Confitarma in una lettera ha chiesto urgentemente al governo di valutare il dispiegamento di una unità navale della Marina Militare italiana in quell'area". Preoccupazione da **Assoport** per cui "il Mediterraneo rischia di subire un forzato rallentamento della movimentazione. Se questa decisione si dovesse protrarre nel tempo, per i porti italiani sarebbe un danno serio". Per il presidente di FederPetroli Italia, Michele Marsiglia "alcuni mercati interni del greggio hanno già rialzato il costo del barile a più di 3 dollari e la situazione assicurativa e dei noli è fuori controllo". . Secondo la US Energy Information Administration, nella prima metà del 2023 da Bab al-Mandeb sono transitati 8,8 milioni di barili al giorno di petrolio. Le spedizioni di GNL attraverso lo stretto sono state invece pari a 116 milioni di metri cubi/giorno nello stesso periodo. Numeri che, visti gli stop al traffico, impattano inevitabilmente sul prezzo di petrolio e gas, specie dopo che anche colossi dell'energia come BP ed Equinor hanno interrotto le spedizioni attraverso il Mar Rosso. Foto: Marina Militare, US Navy e EIA Giornalista bolognese, laureato in Storia Contemporanea, dal 1988 si occupa di analisi storico-strategiche, studio dei conflitti e reportage dai teatri di guerra. Dal 1991 al 2014 ha seguito sul campo i conflitti nei Balcani, Somalia, Iraq, Afghanistan, Sahara Occidentale, Mozambico e Sahel. Dal febbraio 2000 dirige Analisi Difesa. Ha collaborato o collabora con quotidiani e settimanali, università e istituti di formazione militari ed è opinionista per reti TV e radiofoniche. Ha scritto diversi libri tra cui "Iraq Afghanistan, guerre di pace italiane", "Immigrazione, la grande farsa umanitaria" e "L'ultima guerra contro l'Europa". Presso il Ministero dell'Interno ha ricoperto dal 2018 l'incarico di Consigliere per le politiche di sicurezza di due ministri e un sottosegretario.

Borsa Italiana

Primo Piano

Autorita' porti: Tribunale Ue annulla in parte decisione Ue su esonero Ires aiuto di stato -2

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Bruxelles, 20 dic - Le Autorita' di sistema portuale (**Adsp**) sono organismi pubblici dotati di personalita' giuridica che amministrano uno o piu' porti d'importanza internazionale o nazionale in Italia. Non sono soggette all'imposta sul reddito delle societa' e tale esenzione e' attualmente prevista dall'articolo 74 del decreto del Presidente della Repubblica del 22 dicembre 1986, n. 917. Con decisione del 4 dicembre 2020, la Commissione europea ha concluso che l'esenzione dall'Ires concessa alle **Adsp** costituisce un regime di aiuti incompatibile con il mercato interno e di conseguenza ha ordinato l'abrogazione dell'esonero. Secondo la Commissione, le **Adsp** svolgono sia attivita' economiche che attivita' non economiche, pertanto la loro classificazione come enti pubblici non economici ai sensi del diritto italiano non e' sufficiente a sottrarle alla qualificazione di imprese e al relativo pagamento di imposta. Per la Commissione, tale esonero fiscale costituisce un vantaggio selettivo a detrimento di altre imprese e di altri porti europei. L'Autorita' di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e l'**Assoporti** hanno proposto ricorso al Tribunale dell'Unione per ottenere l'annullamento dell'anzidetta decisione. Con la sentenza di oggi il Tribunale conferma la decisione della Commissione secondo la quale le seguenti attivita', operate dalle **Adsp**, hanno natura economica: il rilascio di autorizzazioni dietro retribuzione per le operazioni portuali; l'aggiudicazione di concessioni a titolo oneroso per la locazione di terreni e di infrastrutture portuali nelle zone demaniali e di banchine situate nelle zone portuali. Per contro, annulla la decisione della Commissione nella parte in cui ritiene che la concessione delle autorizzazioni per le operazioni portuali costituisca un'attivita' economica. Aps (RADIOCOR) 20-12-23 11:05:59 (0268)EURO 5 NNNN.



Navi bombardate nel Mar Rosso, Assoportì esprime forte preoccupazione

ROMA - Sale la pressione nel Mar Rosso. Gli Houthi, la milizia filo iraniana che come rappresaglia verso Israele da alcune settimane ha iniziato a bombardare le navi commerciali, container e petroliere, nel Mar Rosso - ieri ha fatto sapere che colpirà ogni 12 ore. Il cluster marittimo e logistico ha espresso preoccupazione per la situazione, le compagnie di navigazione hanno annunciato che stanno modificando le rotte del Canale di Suez e del Mar Rosso e in alcuni casi, per maggiore sicurezza, hanno deciso di fermare le navi. Decisione che andrà ad impattare direttamente sui traffici e sulle merci da e per il Mediterraneo. Un duro colpo che va ad aggiungersi alla direttiva ETS dell'Unione Europea, già dannosa per i porti dell'area MED, ha commentato in una nota il presidente di **Assoportì**, Rodolfo Giampieri. «Abbiamo appreso» - ha dichiarato Giampieri - «che diverse compagnie del settore contenitori e del settore petrolifero hanno deciso di dirottare le navi su altre rotte, addirittura circumnavigando l'Africa, per evitare possibili rischi connessi al conflitto in atto in quell'area geografica. Naturalmente, queste decisioni ci preoccupano per gli effetti che potranno avere sulla movimentazione delle merci, sui tempi di consegna e sui prezzi dei noli, con conseguente riflesso sul costo dei beni al consumatore finale. Il Mediterraneo, ritornato al centro delle rotte di navigazione rendendo l'Italia ancor più strategica, rischia di subire un forzato rallentamento della movimentazione. Se questa decisione si dovesse protrarre nel tempo, per i porti italiani sarebbe un danno serio. L'auspicio è che si possa giungere ad una risoluzione di questa criticità nel più breve tempo possibile».



Panama e Suez, la secca e le bombe. La tempesta perfetta per i porti italiani

Con la crisi dei traffici per la siccità in America Centrale e gli attacchi Houthi nel Mar Rosso, il Mediterraneo rischia l'isolamento. Trieste lancia l'allarme, ma anche gli altri porti della regione sono in apprensione. A trarne vantaggio l'Africa e il Nord Europa. Assoporti: "Rischiavamo un danno serio".

CLAUDIO PAUDICE - Panama e Suez, la secca e le bombe. L'allarme è stato lanciato dal porto di Trieste ma anche a Genova, il primo scalo marittimo d'Italia per traffici e merci movimentate, la preoccupazione che la crisi del Mar Rosso possa diventare una crisi del commercio globale, sta aumentando. E con essa la richiesta di un intervento risolutore. Tra l'aumento delle quote Ets per le emissioni che potrebbe scattare a gennaio danneggiando i terminal del Mediterraneo, la prolungata siccità che sta colpendo il Canale di Panama modificando rotte e viaggi, ma soprattutto la crisi militare scatenata dai ribelli Houthi contro le navi commerciali, i porti italiani ora temono un rischio su tutti: ritrovarsi isolati. Con l'area sotto attacco, tutte le maggiori compagnie di navigazione come Msc, Maersk, Cosco, Hapag-Lloyd e altre, hanno deciso di evitare il passaggio da Bab al-Mandeb, via di navigazione privilegiata per merci, rinfuse e carburanti dal Far East verso l'Europa meridionale e il Mediterraneo. Oltre cento navi hanno già invertito la rotta e si sono avviate a circumnavigare il continente africano, passando dal Capo di Buona Speranza.

Come già successo quando la Ever Given, portacontainer della compagnia Evergreen, si arenò nel 2021, il Canale di Suez resta quindi tagliato fuori dal passaggio di navi di ogni tipo che percorrono una delle rotte più strategiche al mondo. Da lì infatti passano ogni anno oltre ventimila navi, il 30% del traffico container e il 12% degli scambi globali per un valore stimato di merce trasportata di mille miliardi di dollari, il 10% del commercio di greggio e raffinati e il 9% di gas naturale liquefatto. Le ricadute sono in particolare per il bacino del Mediterraneo, perché dal Mar Rosso passa circa il 21,5% del prodotto raffinato e circa il 13% del greggio destinato al mercato europeo e non solo. Secondo Alix International, gli effetti dei reindirizzamenti dei carichi saranno diversi: maggiori costi, noli più alti, tempi più lunghi, e soprattutto uno sconvolgimento di intere catene di fornitura. Per ogni box da venti piedi, l'extra costo potrebbe sfiorare i tremila dollari, e i tempi di viaggio saranno più lunghi di almeno una decina di giorni. Una situazione, quella di Suez, che si intreccia con la secca prolungata di Panama. La siccità che va avanti da oltre due mesi ha indotto le autorità del canale a limitare il numero di passaggi giornalieri per le imbarcazioni a soli diciotto transiti. Le navi in partenza dal Far East verso le sponde occidentali arriveranno perciò stracariche a Gibilterra e da lì dovranno poi trasbordare verso il Mediterraneo, il Nord Europa e le coste americane, organizzando i traffici nel miglior modo in termini di costi e benefici. I ritardi si scaricheranno poi sulla Cina,



di Claudio Paudice Con la crisi dei traffici per la siccità in America Centrale e gli attacchi Houthi nel Mar Rosso, il Mediterraneo rischia l'isolamento. Trieste lancia l'allarme, ma anche gli altri porti della regione sono in apprensione. A trarne vantaggio l'Africa e il Nord Europa. Assoporti: "Rischiavamo un danno serio". Panama e Suez, la secca e le bombe. L'allarme è stato lanciato dal porto di Trieste ma anche a Genova, il primo scalo marittimo d'Italia per traffici e merci movimentate, la preoccupazione che la crisi del Mar Rosso possa diventare una crisi del commercio globale, sta aumentando. E con essa la richiesta di un intervento risolutore. Tra l'aumento delle quote Ets per le emissioni che potrebbe scattare a gennaio danneggiando i terminal del Mediterraneo, la prolungata siccità che sta colpendo il Canale di Panama modificando rotte e viaggi, ma soprattutto la crisi militare scatenata dai ribelli Houthi contro le navi commerciali, i porti italiani ora temono un rischio su tutti: ritrovarsi isolati. Con l'area sotto attacco, tutte le maggiori compagnie di navigazione come Msc, Maersk, Cosco, Hapag-Lloyd e altre, hanno deciso di evitare il passaggio da Bab al-Mandeb, via di navigazione privilegiata per merci, rinfuse e carburanti dal Far East verso l'Europa meridionale e il Mediterraneo. Oltre cento navi hanno già invertito la rotta e si sono avviate a circumnavigare il continente africano, passando dal Capo di Buona Speranza. Come già successo quando la Ever Given, portacontainer della compagnia Evergreen, si arenò nel 2021, il Canale di Suez resta quindi tagliato fuori dal passaggio di navi di ogni tipo che percorrono una delle rotte più strategiche al mondo. Da lì infatti passano ogni anno oltre ventimila navi, il 30% del traffico container e il 12% degli scambi globali per un valore stimato di merce trasportata di mille miliardi di dollari, il 10% del commercio di greggio e raffinati e il 9% di gas naturale liquefatto. Le ricadute sono in particolare per il bacino del Mediterraneo, perché dal Mar Rosso passa circa il 21,5%

Huffington Post

Primo Piano

che ospita i porti d'origine da dove salpa la gran parte della merce destinata ai mercati internazionali. Lì, presto o tardi, verranno a mancare i vuoti, i contenitori scarichi pronti a essere ricaricati con nuovi prodotti per i mercati occidentali, contribuendo ad alimentare ulteriormente i ritardi. Così come in altri Paesi produttori asiatici: Ikea e Abercrombie & Fitch hanno avvertito di possibili ritardi sulle forniture di alcuni prodotti a causa del blocco delle rotte nel Mar Rosso. Come sottolinea l'agenzia Bloomberg la rotta alternativa del Capo di Buona Speranza rende più lunghi i trasporti dalle fabbriche situate in Asia verso l'Europa e altri mercati di Ikea. Discorso analogo per il gigante delle vendite di abbigliamento Abercrombie che si approvvigiona largamente di prodotti tessili in India, Sri Lanka e Bangladesh. Ma chi rischia di pagare il pegno maggiore alle incursioni militari dei ribelli Houthi - oltre all'Egitto, che si vedrà privare delle tariffe di transito da Suez, una fonte importante per le entrate pubbliche - sono i porti del Mediterraneo orientale. Israele naturalmente, ma guardando all'Europa i più importanti porti della Grecia e dell'Italia. A causa degli attacchi contro le navi commerciali, "rischiamo di trovarci con i porti deserti", ha detto il ministro della Difesa Guido Crosetto. Dello stesso avviso è Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste e di Espo, l'associazione dei porti europei: "Per quanto riguarda Trieste avremo almeno due-tre settimane di stop: dal 27 dicembre a metà gennaio non avremo navi, che stanno circumnavigando l'Africa. Se la situazione perdura, mi chiedo: una nave che circumnaviga l'Africa che interesse ha a entrare nel Mediterraneo o a raggiungere il Mediterraneo orientale o l'Adriatico? Il West Med si salva; East Med andrà servito in transhipping". Tradotto: una volta aggirata l'Africa, per le grandi navi che prima attraversavano Suez potrebbe essere ancora conveniente superare lo Stretto di Gibilterra, se dirette verso i porti del Mediterraneo occidentale, ad esempio quelli spagnoli o quelli africani. Mentre potrebbe rivelarsi ben poco redditizio dirigersi verso i porti orientali, come Trieste o il Pireo. Per evitare di perdere altro tempo, perciò, sarebbe plausibile una sosta in un porto intermedio di trasbordo, ad esempio a Gibilterra, con le navi più piccole e con minori carichi pronte a raggiungere gli scali a sud est del Mediterraneo, mentre le grandi navi potrebbero dirigersi verso i porti più grandi, più performanti e più attrezzati del vecchio continente del Nord Europa, come Rotterdam in Olanda, Anversa in Belgio e Amburgo in Germania, o proseguire verso la costa orientale degli Stati Uniti. Per i porti italiani potrebbe voler dire meno navi, meno merci e meno introiti. Per i porti del Nord Europa, il contrario. Nel capoluogo giuliano, il danno è maggiore perché lo scalo ospita un'importante infrastruttura energetica. Dal porto infatti parte l'oleodotto transalpino che ogni anno fornisce più di quaranta milioni di tonnellate di petrolio a otto raffinerie di tre Stati (Austria, Repubblica Ceca e Germania) lungo un tracciato di 750 chilometri. Secondo il terminalista petrolifero TAL-SIOT, l'oleodotto genera un impatto economico complessivo di 280 milioni di euro, indotto incluso, sul territorio regionale. Parte dei quasi nove milioni di barili al giorno che nella prima metà del 2023 sono passati da Bab al-Mandeb, insomma, riguarda anche Trieste. Per **Assoporti**, l'associazione delle autorità portuali, "il Mediterraneo rischia di subire un forzato rallentamento della movimentazione.

Huffington Post

Primo Piano

Se questa decisione si dovesse protrarre nel tempo, per i porti italiani sarebbe un danno serio". Le decisioni dei giorni scorsi da parte delle principali compagnie di navigazione di evitare il passaggio attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez per ragioni di sicurezza della navigazione "preoccupano la portualità italiana, considerati gli effetti che potrà avere sui traffici delle merci nel Mediterraneo. Tra l'altro questo duro colpo va ad aggiungersi alla direttiva Ets dell'Unione Europea, già dannosa per i porti dell'area Med". "Abbiamo appreso che diverse compagnie del settore contenitori e del settore petrolifero hanno deciso di dirottare le navi su altre rotte, addirittura circumnavigando l'Africa". Queste decisioni "ci preoccupano per gli effetti che potranno avere sulla movimentazione delle merci, sui tempi di consegna e sui prezzi dei noli, con conseguente riflesso sul costo dei beni al consumatore finale", ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri. L'auspicio è che si possa giungere ad una risoluzione di questa criticità nel più breve tempo possibile". Criticità che interessano anche Genova, primo porto italiano. "L'instabilità geopolitica ha riflessi negativi sui costi di trasporto delle merci; inevitabilmente ne risentirà anche la percezione dei mercati e la visione complessiva di una ripresa economica internazionale", secondo Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi. "Ci sarà un aumento del bunker e dei costi assicurativi, con riflessi sulle quotazioni dei noli per queste tratte". Per quanto riguarda i porti liguri, "alcune navi arriveranno in ritardo, e quindi andranno riprogrammate le relative operazioni. Per ora non credo ci saranno particolari riflessi sui volumi di merci, ma ritengo soprattutto sui costi di trasporto", ha aggiunto Botta. Proprio Genova, peraltro, ha ormai avviato il progetto di costruzione della nuova Diga foranea, l'opera pubblica più costosa tra quelle previste dal Next Generation Eu, pensata proprio per ospitare le maxi-navi da 24mila Teu (unità di misura dei contenitori): la città della lanterna, senza una soluzione alla militarizzazione del mar Rosso, rischia di vedere i traffici in arrivo mutilati in partenza. D'altro canto da Suez e dal Mar Rosso passa circa il 40% di tutto l'import-export marittimo dell'Italia. Sul quale grava anche la possibile entrata in vigore, a partire dal 1° gennaio, della nuova direttiva europea sulle emissioni Ets, il mercato delle quote di CO2, che comporterà un aggravio dei costi per i viaggi all'interno dell'Ue. Da settimane è in corso un dialogo tra le autorità italiane e quelle europee, spinto in particolare dai timori del porto calabrese di Gioia Tauro, scalo particolarmente centrato sul transhipment, di vedersi sopraffatto dai concorrenti del Nord Africa. Più volte da Bruxelles sono arrivate rassicurazioni, ma per ora ancora nulla sembra essere definito. Un'incertezza che si aggiunge alle minacce sulle rotte che toccano da vicino l'Italia, Paese al centro del Mediterraneo e, forse, di una tempesta perfetta dei traffici mondiali.

Tassazione porti, sentenza contraddittoria respinge il ricorso italiano

La Corte di Giustizia dell'Unione Europea in Lussemburgo respinge il ricorso dell'Italia con una sentenza che rasenta la contraddizione Lussemburgo . Il Tribunale (Decima Sezione ampliata) dichiara e statuisce: 1) La decisione (UE) 2021/1757 della Commissione, del 4 dicembre 2020, relativa al regime di aiuti SA.38399 - 2019/C (ex 2018/E) cui l'Italia ha dato esecuzione - Tassazione dei porti in Italia, è annullata nella parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica. 2) Per il resto, il ricorso è respinto. Il fatto. Decisione impugnata. L'8 gennaio 2019, la Commissione UE ha proposto alla Repubblica italiana di adottare opportune misure ai sensi dell'articolo 22 del regolamento 2015/1589 per porre fine all'esonero dall'IRES (Imposta sul Reddito delle Società) relativamente alle attività economiche delle **AdSP** e di conseguenza, per garantire che queste ultime fossero soggette all'IRES allo stesso modo delle altre imprese. Inoltre, la Commissione ha invitato le Autorità italiane a informarla per iscritto, entro un termine di due mesi dal ricevimento di detta proposta, dell'accettazione delle misure proposte ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento 2015/1589. Il 7 marzo 2019 la Repubblica Italiana ha respinto la proposta della Commissione. Poiché le Autorità italiane non hanno accettato le opportune misure proposte la Commissione ha deciso, il 15 novembre 2019, di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, in applicazione dell'articolo 23, paragrafo 2, del regolamento 2015/1589. In tale contesto, la Commissione ha invitato la Repubblica Italiana e le parti interessate a presentare le loro osservazioni. Le Autorità italiane hanno trasmesso le loro osservazioni alla Commissione con lettera del 4 febbraio 2020. Successivamente, la Commissione ha anche ricevuto osservazioni da varie parti interessate. Il procedimento di indagine formale si è concluso con l'adozione della decisione impugnata. Nella decisione impugnata, in primo luogo, la Commissione constata che le **AdSP** svolgono sia attività economiche che attività non economiche. Più precisamente, la Commissione ritiene che tre attività delle **AdSP** siano di natura economica (punti da 85 a 129 della decisione impugnata): - la concessione di accesso ai porti dietro remunerazione (vale a dire, le tasse di ancoraggio e le tasse sulle merci sbarcate e imbarcate; (la concessione di accesso ai porti); - il rilascio di autorizzazioni dietro corrispettivo per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84/94 (il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali); - l'aggiudicazione di concessioni dietro remunerazione per i terreni e le infrastrutture portuali nelle aree demaniali e nelle banchine comprese nell'ambito portuale e nelle circoscrizioni territoriali (aggiudicazione di concessioni di aree demaniali e di banchine). Nella sentenza del Tribunale di oggi, si legge che la Commissione non ha dimostrato, in modo giuridicamente adeguato, che il rilascio delle autorizzazioni



Il Nautilus

Primo Piano

per le operazioni portuali costituisse un'attività economica. Alla luce della natura separabile delle attività delle **AdSP** qualificate come economiche nella decisione impugnata e al fine di garantire la certezza del diritto nell'esecuzione di detta decisione da parte della Repubblica Italiana, si deve annullare la decisione impugnata nella parte in cui essa qualifica come attività economica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali (v., in tal senso e per analogia, sentenze del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris/Commissione*, C82/01 P, EU:C:2002:617, punto 77, e del 30 settembre 2003, *Germania/Commissione*, C239/01, EU:C:2003:514, punto 33). Per il resto, il ricorso dev'essere respinto. Ed allora, canoni e tasse portuali - non le autorizzazioni ex 16 - sono redditi da tassare, ma per i Giudici l'Italia (che in realtà è intervenuta solo sui primi) ha già assolto. Qui la sentenza è poco chiara. Infatti, sul ricorso dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova, delle altre **Adsp** e di **Assoporti** contro la decisione della Commissione Europea del 2020 di contestare la liceità dell'esenzione dei redditi degli Enti portuali (da canoni concessori, riscossione tasse portuali e autorizzazioni alle operazioni portuali) dalla tassazione dei redditi di impresa (IRES) lascia un ampio margine di dubbio sulla portata della decisione. Per i Giudici, "la Commissione ha dimostrato, in modo giuridicamente adeguato, che i canoni di concessione e i canoni portuali - le tasse portuali - costituiscono il corrispettivo per attività di natura economica svolte dalle **Adsp**". Ed ancora, "esiste una concorrenza tra alcuni porti italiani e alcuni porti di altri Stati membri, atteso che gli operatori di servizi portuali possono utilizzare diversi porti per raggiungere il medesimo entroterra", e "diversi porti sono in concorrenza per attirare concessionari che possono gestire le loro aree demaniali, atteso che potenziali concessionari possono cercare di offrire servizi portuali anche in altri porti", sicché il regime fiscale agevolato delle **Adsp** ha effetti distorsivi: "L'esistenza di detta concorrenza potenziale è sufficiente per concludere che l'esenzione dall'IRES può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri". Quasi una contraddizione: pur se la Commissione non è riuscita a dimostrare l'onere della prova per qualificare il rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali come un servizio fornito sul mercato, la sentenza sembrerebbe negativa per i porti italiani. Però il Tribunale, nel dispositivo finale, annulla la decisione della Commissione per gli introiti da autorizzazioni ex- art. 16 , e respinge la maggior parte del ricorso. Poi, per quanto riguarda la cd 'fuga di notizie' da parte di SHIPPING ITALY, il Tribunale assolve la testata giornalistica on-line in quanto per i Giudici "non è stato possibile determinare con certezza la fonte della fuga di notizie" sicché le spese sono state compensate. Abele Carruezzo Si allega sentenza della Corte di Giustizia Europea.

Crisi Suez-Mar Rosso, Assoportì preoccupata per gli effetti sui traffici

ROMA Le decisioni dei giorni scorsi da parte delle principali compagnie di navigazione di evitare il passaggio attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez per ragioni di sicurezza della navigazione preoccupa la portualità italiana, considerati gli effetti che potrà avere sui traffici delle merci nel Mediterraneo. Tra l'altro questo duro colpo va ad aggiungersi alla direttiva ETS dell'Unione Europea, già dannosa per i porti dell'area MED. porti giampieri Abbiamo appreso che diverse compagnie del settore contenitori e del settore petrolifero hanno deciso di dirottare le navi su altre rotte, addirittura circumnavigando l'Africa, per evitare possibili rischi connessi al conflitto in atto in quell'area geografica. Naturalmente, queste decisioni ci preoccupano per gli effetti che potranno avere sulla movimentazione delle merci, sui tempi di consegna e sui prezzi dei noli, con conseguente riflesso sul costo dei beni al consumatore finale ha dichiarato il Presidente di **Assoportì**, Rodolfo Giampieri Il Mediterraneo, ritornato al centro delle rotte di navigazione rendendo l'Italia ancor più strategica, rischia di subire un forzato rallentamento della movimentazione. Se questa decisione si dovesse protrarre nel tempo, per i porti italiani sarebbe un danno serio. L'auspicio è che si possa giungere ad una risoluzione di questa criticità nel più breve tempo possibile.



Port Logistic Press

Primo Piano

Le compagnie spostano le navi dal Canale di Suez, gli effetti in Italia sui traffici

Tempo di lettura: minuto Roma - Le decisioni da parte delle principali compagnie di navigazione di evitare il passaggio attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez per la sicurezza della navigazione preoccupa la portualità italiana per gli effetti che potrà avere sui traffici delle merci nel Mediterraneo. Tra l'altro questo duro colpo va ad aggiungersi alla direttiva ETS dell'Unione Europea, già dannosa per i porti dell'area MED. "Abbiamo appreso che diverse compagnie del settore contenitori e del settore petrolifero hanno deciso di dirottare le navi su altre rotte, addirittura circumnavigando l'Africa, per evitare possibili rischi connessi al conflitto in atto in quell'area geografica. Naturalmente, queste decisioni ci preoccupano per gli effetti che potranno avere sulla movimentazione delle merci, sui tempi di consegna e sui prezzi dei noli, con conseguente riflesso sul costo dei beni al consumatore finale, "ha dichiarato il Presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri. "Il Mediterraneo, ritornato al centro delle rotte di navigazione rendendo l'Italia ancor più strategica, rischia di subire un forzato rallentamento della movimentazione. Se questa decisione si dovesse protrarre nel tempo, per i porti italiani sarebbe un danno serio. L'auspicio è che si possa giungere ad una risoluzione di questa criticità nel più breve tempo possibile."



Tempo di lettura: minuto Roma – Le decisioni da parte delle principali compagnie di navigazione di evitare il passaggio attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez per la sicurezza della navigazione preoccupa la portualità italiana per gli effetti che potrà avere sui traffici delle merci nel Mediterraneo. Tra l'altro questo duro colpo va ad aggiungersi alla direttiva ETS dell'Unione Europea, già dannosa per i porti dell'area MED. "Abbiamo appreso che diverse compagnie del settore contenitori e del settore petrolifero hanno deciso di dirottare le navi su altre rotte, addirittura circumnavigando l'Africa, per evitare possibili rischi connessi al conflitto in atto in quell'area geografica. Naturalmente, queste decisioni ci preoccupano per gli effetti che potranno avere sulla movimentazione delle merci, sui tempi di consegna e sui prezzi dei noli, con conseguente riflesso sul costo dei beni al consumatore finale, "ha dichiarato il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri. "Il Mediterraneo, ritornato al centro delle rotte di navigazione rendendo l'Italia ancor più strategica, rischia di subire un forzato rallentamento della movimentazione. Se questa decisione si dovesse protrarre nel tempo, per i porti italiani sarebbe un danno serio. L'auspicio è che si possa giungere ad una risoluzione di questa criticità nel più breve tempo possibile."

Assoportri preoccupata dalla crisi nel Mar Rosso

Le decisioni dei giorni scorsi da parte delle principali compagnie di navigazione di evitare il passaggio attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez per ragioni di sicurezza della navigazione preoccupano la portualità italiana, considerati gli effetti che potrà avere sui traffici delle merci nel Mediterraneo. Tra l'altro questo duro colpo va ad aggiungersi alla direttiva ETS dell'Unione Europea, già dannosa per i porti dell'area MED. "Abbiamo appreso che diverse compagnie del settore contenitori e del settore petrolifero hanno deciso di dirottare le navi su altre rotte, addirittura circumnavigando l'Africa, per evitare possibili rischi connessi al conflitto in atto in quell'area geografica. Naturalmente, queste decisioni ci preoccupano per gli effetti che potranno avere sulla movimentazione delle merci, sui tempi di consegna e sui prezzi dei noli, con conseguente riflesso sul costo dei beni al consumatore finale, "ha dichiarato il Presidente di **Assoportri**, Rodolfo Giampieri. "Il Mediterraneo, ritornato al centro delle rotte di navigazione rendendo l'Italia ancor più strategica, rischia di subire un forzato rallentamento della movimentazione. Se questa decisione si dovesse protrarre nel tempo, per i porti italiani sarebbe un danno serio. L'auspicio è che si possa giungere ad una risoluzione di questa criticità nel più breve tempo possibile."



Arrivata sentenza del Tribunale UE per le AdSP

20 Dicembre 2023 Redazione Ecco le motivazioni nel dettaglio Bruxelles - Il Tribunale UE annulla solo in parte la decisione della Commissione che qualifica come aiuto di Stato l'esonero dall'IRES delle Autorità di sistema portuale Le Autorità di sistema portuale (Adsp) sono organismi pubblici dotati di personalità giuridica che amministrano uno o più porti d'importanza internazionale o nazionale in Italia. Esse non sono soggette all'imposta sul reddito delle società («IRES»). Tale esenzione è attualmente prevista dall'articolo 74 del decreto del Presidente della Repubblica del 22 dicembre 1986, n. 917. Con decisione del 4 dicembre 2020, la Commissione europea ha concluso che l'esenzione dall'IRES concessa alle AdSP costituisce un regime di aiuti incompatibile con il mercato interno. Ha di conseguenza ordinato l'abrogazione dell'esonero delle AdSP dall'IRES. Secondo la Commissione, le Adsp svolgono sia attività economiche che attività non economiche, pertanto la loro classificazione come enti pubblici non economici ai sensi del diritto italiano non è sufficiente a sottrarle alla qualificazione di imprese e al relativo pagamento di imposta. Per la Commissione, tale esonero fiscale costituisce un vantaggio selettivo a detrimento di altre imprese e di altri porti europei. L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e l'Assoporti hanno proposto ricorso al Tribunale dell'Unione per ottenere l'annullamento dell'anzidetta decisione. Con la sentenza in data odierna, il Tribunale conferma la decisione della Commissione secondo la quale le seguenti attività, operate dalle AdSP, hanno natura economica: 1) il rilascio di autorizzazioni dietro retribuzione per le operazioni portuali; 2) l'aggiudicazione di concessioni a titolo oneroso per la locazione di terreni e di infrastrutture portuali nelle zone demaniali e di banchine situate nelle zone portuali. Per contro, annulla la decisione della Commissione nella parte in cui ritiene che la concessione delle autorizzazioni per le operazioni portuali costituisca un'attività economica. Il ricorso di annullamento mira a far annullare atti delle istituzioni dell'Unione contrari al diritto dell'Unione. A determinate condizioni, gli Stati membri, le istituzioni europee e i privati possono investire la Corte di giustizia o il Tribunale di un ricorso di annullamento. Se il ricorso è fondato, l'atto viene annullato. L'istituzione interessata deve rimediare all'eventuale lacuna giuridica creata dall'annullamento dell'atto. Contro la decisione del Tribunale può essere presentata impugnazione alla Corte entro due mesi e dieci giorni a decorrere dalla data della sua notifica, limitatamente alle questioni di diritto.



Shipping Italy

Primo Piano

Proseguono le reazioni degli armatori alla crisi del Mar Rosso: ecco i primi effetti stimati

Altre compagnie abbandonano la rotta per Suez, mentre a Panama la situazione migliora leggermente. da Spediporto e Alix International alcune previsioni

Nicola Capuzzo

Continua a essere in rapidissima evoluzione la situazione dei canali marittimi più importanti al mondo. Mentre da Panama è arrivata una buona notizia per i traffici mondiali - l'autorità che gestisce l'infrastruttura ha infatti annunciato di avere innalzato a 24, dai 20 previsti, i passaggi nave giornalieri nel mese di gennaio - si susseguono a stretto giro (e con qualche ripensamento) gli aggiornamenti delle compagnie relativamente alle attività sul Mar Rosso e via lo Stretto di Bab-Al-Mandeb. Alla lista di vettori container che già stanno evitando il passaggio dalla via marittima e quindi da Suez si è aggiunta la sudcoreana Hmm, che ha segnalato di aver dato alle sue navi già dallo scorso 15 dicembre l'ordine di passare dal Capo di Buona Speranza. La stessa scelta è stata annunciata dalla taiwanese Yang Ming, che ha spiegato come per le sue unità 'attualmente o potenzialmente in transito' nell'area nelle prossime due settimane, l'indicazione è di 'dirigersi immediatamente' verso la rotta che circumnaviga l'Africa o 'attendere in una località sicura'. La connazionale Evergreen ha optato per una strategia più articolata: oltre a 'sospendere' la navigazione nel Mar Rosso 'fino a nuova comunicazione', la compagnia taiwanese ha annunciato anche che 'temporaneamente' - ma 'con effetto immediato' - non accetterà più 'carichi israeliani'. Nel dettaglio le sue portacontainer in servizio tra Asia, Mediterraneo, Europa e la costa est degli Usa saranno prevedibilmente dirottate via il Capo di Buona Speranza. Ancora incerta al momento la politica della cinese Oocl, controllata da Cosco. Nella giornata di ieri la compagnia aveva annunciato l'intenzione 'non accettare più carichi da e per Israele', quindi sostanzialmente accettando di conformarsi alle intimazioni degli Houthi, con una breve nota che però al momento non è più disponibile sul suo sito web. Una decisione che, se confermata, traccerebbe una linea di spartizione tra il vettore cinese e le sue colleghe occidentali (o filo-occidentali). Nessuna comunicazione è inoltre arrivata finora sul tema dalla stessa Cosco Shipping Lines. Nel frattempo, aggiornamenti sono arrivati anche rispetto alla costituenda coalizione marittima per la sicurezza del Mar Rosso. Il dipartimento della Difesa statunitense ha confermato ufficialmente che l'Italia sarà della partita, insieme a Regno Unito, Bahrain, Canada, Francia, Paesi Bassi, Norvegia, Seychelles e Spagna. Secondo quanto riportato da Repubblica, a contribuire alla operazione, già ribattezzata Prosperity Guardian, sarà innanzitutto la fregata Virginio Fasan. Quanto alle conseguenze dell'abbandono della via del Mar Rosso e di Suez sulle attività di import ed export, queste sono state elencate in una nota dal direttore generale di Spediporto, Gianpaolo Botta: 'Ci sarà un aumento del bunker, dei costi assicurativi con riflessi sulle quotazioni dei noli mare per queste tratte' ha previsto, stimando inoltre una percorrenza aggiuntiva 'tra i 7 e i 15 giorni'. Per



Shipping Italy

Primo Piano

quel che riguarda più in particolare i porti liguri, secondo Botta gli effetti del re-routing per il Capo di Buona Speranza si concretizzeranno in 'un aggiornamento dei flussi di merce in arrivo. Alcune navi arriveranno in ritardo e, dunque, andranno riprogrammate le relative operazioni; per ora non credo ci saranno particolari riflessi sui volumi ma ritengo soprattutto sui costi di trasporto'. Più in generale 'i mercati ne risentiranno e il 2024 rischia di aprirsi con prospettive economiche più incerte di quanto auspicato fino a poco tempo fa'. Direttamente 'dal campo' è infine arrivata la voce sul tema di Alice Arduini. L'imprenditrice, a capo della casa di spedizioni Alix International, ha spiegato di avere raccolto i primi riscontri dalle compagnie marittime, concludendo che nel concreto l'abbandono di Suez a favore del Capo di Buona Speranza si tradurrà in un aumento dei noli marittimi (per un valore finale di '6.000 dollari per box da 40 piedi'), dei transit time 'di almeno 10 giorni in media sulla navigazione'. Altre conseguenze indirette potrebbero essere una carenza di container vuoti in Cina ('rientrano i vuoti più tardi e di conseguenza slitta tutta la filiera'), la necessità da parte dei vettori di dislocare più navi sulle rotte interessate per garantire il servizio settimanale e infine un aumento dei carichi in arrivo dal Far East via treno. Confitarma ha fatto sapere che 'c'è un allarme urgente' riguardando la situazione in atto nel Mar Rosso perché un 'mare insicuro significa mare costoso: quando un'area di mare entra in una fase di insicurezza, i costi delle merci che passano di lì aumentano per tutti, in primis per i consumatori finali. Ma gli equipaggi sono ora il nostro primo pensiero e quindi l'attenzione è tutta sulla sicurezza'. Confitarma in una lettera firmata dal suo presidente ha chiesto urgentemente alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero della Difesa la possibilità di valutare il dispiegamento in quell'area di unità navali della Marina Militare Italiana, con una coalizione internazionale. 'Questo è l'allarme urgente che abbiamo rivolto a chi può prendere velocemente questa decisione' dice la Confederazione Italiana Armatori. 'Ringraziamo il Presidente del Consiglio Giorgia Meloni e il Ministro della Difesa Guido Crosetto, che ha confermato che nelle prossime ore l'Italia invierà nel Mar Rosso la Fremm (fregata europea multi-missione) Virginio Fasan, ascoltando il nostro appello' conclude la nota. Preoccupazione per quanto sta accadendo agli scambi commerciali e ai possibili effetti indiretti sui porti italiani è stata espressa anche da **Assoport** che dice: 'Le decisioni dei giorni scorsi da parte delle principali compagnie di navigazione di evitare il passaggio attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez per ragioni di sicurezza della navigazione preoccupa la portualità italiana, considerati gli effetti che potrà avere sui traffici delle merci nel Mediterraneo. Tra l'altro questo duro colpo va ad aggiungersi alla direttiva ETS dell'Unione Europea, già dannosa per i porti dell'area Med'. 'Abbiamo appreso che diverse compagnie del settore contenitori e del settore petrolifero hanno deciso di dirottare le navi su altre rotte, addirittura circumnavigando l'Africa, per evitare possibili rischi connessi al conflitto in atto in quell'area geografica. Naturalmente, queste decisioni ci preoccupano per gli effetti che potranno avere sulla movimentazione delle merci, sui tempi di consegna e sui prezzi dei noli, con conseguente riflesso sul costo dei beni al consumatore finale' ha dichiarato il presidente

Shipping Italy

Primo Piano

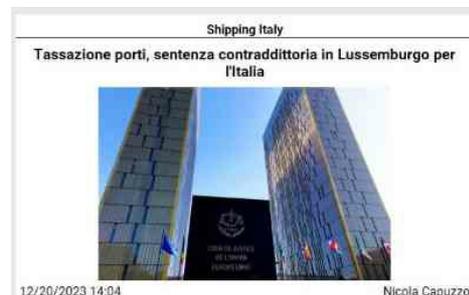
di **Assoport**, Rodolfo Giampieri. 'Il Mediterraneo, ritornato al centro delle rotte di navigazione rendendo l'Italia ancor più strategica, rischia di subire un forzato rallentamento della movimentazione. Se questa decisione si dovesse protrarre nel tempo, per i porti italiani sarebbe un danno serio. L'auspicio è che si possa giungere a una risoluzione di questa criticità nel più breve tempo possibile'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Shipping Italy

Primo Piano

Tassazione porti, sentenza contraddittoria in Lussemburgo per l'Italia

Canoni e tasse portuali (non le autorizzazioni ex 16) sono redditi da tassare, ma per i giudici l'Italia (che in realtà è intervenuta solo sui primi) ha già assolto 20 Dicembre 2023 Apparentemente sembrerebbe una mezza Caporetto per le Autorità di sistema portuale italiane, ma in realtà il passaggio finale della sentenza con cui il Tribunale dell'Unione Europea si è oggi pronunciato sul ricorso dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova, delle altre **Adsp** e di **Assoport** contro la decisione della Commissione Europea del 2020 di contestare la liceità dell'esenzione dei redditi degli enti portuali (da canoni concessori, riscossione tasse portuali e autorizzazioni alle operazioni portuali) dalla tassazione dei redditi di impresa (Ires) lascia un ampio margine di dubbio sulla portata della decisione. Secondo i giudici, infatti, "la Commissione ha dimostrato, in modo giuridicamente adeguato, che i canoni di concessione e i canoni portuali (cioè le tasse portuali, ndr) costituivano il corrispettivo per attività di natura economica svolte dalle **Adsp**". Inoltre per i giudici "esiste una concorrenza tra alcuni porti italiani e alcuni porti di altri Stati membri, atteso che gli operatori di servizi portuali possono utilizzare diversi porti per raggiungere il medesimo entroterra", e "diversi porti sono in concorrenza per attirare concessionari che possono gestire le loro aree demaniali, atteso che potenziali concessionari possono cercare di offrire servizi portuali anche in altri porti", sicché il regime fiscale agevolato delle **Adsp** ha effetti distorsivi: "L'esistenza di detta concorrenza potenziale è sufficiente per concludere che l'esenzione dall'Ires può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri". Insomma, pur nella consolazione che "la Commissione non ha assolto l'onere della prova ad essa incombente in relazione alla qualificazione del rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come servizio fornito sul mercato", il tenore della sentenza sembrerebbe molto negativo per i porti italiani. Non solo i canoni concessori , già assimilati col DI Infrastrutture dell'anno scorso a redditi di impresa e quindi assoggettati ad Ires, ma anche i redditi da tasse portuali, infatti, sono per il Tribunale, come sostenuto dalla Commissione, da tassare. Nel finale, però, il Tribunale pare contraddirsi, perché, nell'annullare la decisione della Commissione per quanto riguarda gli introiti da autorizzazioni ex.art.16 e confermandola per tutto il resto (cioè respingendo la stragrande maggioranza del ricorso), scrive che l'Italia a quella decisione "ha dato esecuzione". Una piena esecuzione, parrebbe di capire e non solo parziale come nei fatti è stato (oggi i canoni sono assoggettati ad Ires, non le tasse portuali). Da vedere, quindi, come l'erario, l'**Adsp** e la Commissione (che potrebbe impugnare) interpreteranno tale cortocircuito. 'Assolta', invece, SHIPPING ITALY. La Commissione, deprecando le anticipazioni sul caso pubblicate dalla nostra testata, ascriveva alla controparte la fuga di notizie e chiedeva quindi



Canoni e tasse portuali (non le autorizzazioni ex 16) sono redditi da tassare, ma per i giudici l'Italia (che in realtà è intervenuta solo sui primi) ha già assolto 20 Dicembre 2023 Apparentemente sembrerebbe una mezza Caporetto per le Autorità di sistema portuale italiane, ma in realtà il passaggio finale della sentenza con cui il Tribunale dell'Unione Europea si è oggi pronunciato sul ricorso dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova, delle altre Adsp e di Assoport contro la decisione della Commissione Europea del 2020 di contestare la liceità dell'esenzione dei redditi degli enti portuali (da canoni concessori, riscossione tasse portuali e autorizzazioni alle operazioni portuali) dalla tassazione dei redditi di impresa (Ires) lascia un ampio margine di dubbio sulla portata della decisione. Secondo i giudici, infatti, "la Commissione ha dimostrato, in modo giuridicamente adeguato, che i canoni di concessione e i canoni portuali (cioè le tasse portuali, ndr) costituivano il corrispettivo per attività di natura economica svolte dalle Adsp". Inoltre per i giudici "esiste una concorrenza tra alcuni porti italiani e alcuni porti di altri Stati membri, atteso che gli operatori di servizi portuali possono utilizzare diversi porti per raggiungere il medesimo entroterra", e "diversi porti sono in concorrenza per attirare concessionari che possono gestire le loro aree demaniali, atteso che potenziali concessionari possono cercare di offrire servizi portuali anche in altri porti", sicché il regime fiscale agevolato delle Adsp ha effetti distorsivi: "L'esistenza di detta concorrenza potenziale è sufficiente per concludere che l'esenzione dall'Ires può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri". Insomma, pur nella consolazione che "la Commissione non ha assolto l'onere della prova ad essa incombente in relazione alla qualificazione del rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come servizio fornito sul mercato", il tenore della sentenza sembrerebbe molto negativo per i porti italiani. Non solo i canoni concessori , già

Shipping Italy

Primo Piano

che ad essa fossero addebitate per questo le spese di causa. Ma per il Tribunale "non è stato possibile determinare con certezza la fonte della fuga di notizie" sicché le spese sono state compensate.

Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, HHLA Italy ottiene certificazione di sicurezza

La UNI ISO 45001:2018, che migliora la sicurezza e la salute del personale del terminal multipurpose HHLA PLT Italy, società controllata da Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), è il primo terminal a **Trieste** a ricevere la certificazione UNI ISO 45001:2018 per il proprio sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro. HHLA PLT Italy gestisce un terminal multi-purpose nel **porto** adriatico di **Trieste**. «Siamo molto orgogliosi di aver raggiunto questo importante traguardo», commenta Tommaso Piras, HSE Manager di HHLA PLT Italy. «Migliorare la sicurezza e preservare la salute dei dipendenti e del personale esterno è considerata una priorità assoluta, pertanto il successo dell'audit per la certificazione secondo la UNI ISO 45001:2018 era un obiettivo importante da raggiungere per l'azienda. Crediamo che il nostro sistema di gestione della salute e della sicurezza sia centrale per un efficace lavoro di prevenzione: le persone sono la più grande risorsa di un'azienda. In PLT la salute e il benessere dei nostri colleghi sono una priorità assoluta. Inoltre, il sistema di gestione permette di affinare i propri processi, di chiarire i compiti degli stakeholder coinvolti in modo strutturato e di minimizzare costantemente le possibili fonti di errore. La società di classificazione tedesca DNV è stato il nostro partner in questo percorso. La UNI ISO 45001:2018 è una norma a livello internazionale che specifica i requisiti per l'implementazione ed il mantenimento di un sistema di gestione della salute e della sicurezza sul lavoro. Lo scopo della certificazione è mantenere e migliorare il livello di prevenzione per tutti i soggetti coinvolti nell'attività del terminal. La certificazione attesta la conformità alla legislazione vigente, supporta la continuità operativa e garantisce una comunicazione trasparente e organizzata con tutte le persone coinvolte». Condividi Tag **trieste** Articoli correlati.



Trieste Prima

Trieste

Bilancio comunale da oltre 700 milioni: focus su lavori pubblici ed edilizia scolastica

L'assessore Bertoli: "Opposizione fa ostruzionismo. Bilancio virtuoso il 31 dicembre, prossima variazione in gennaio". Lodi: "Grandi interventi su Porto Vecchio, scuole e periferie" TRIESTE - Un focus su lavori pubblici, in particolare sul Porto Vecchio, ma con un occhio alle periferie e grandi investimenti nell'edilizia scolastica. Il bilancio comunale da 742 milioni di euro è stato approvato nella notte tra il 18 e il 19 dicembre e, secondo l'assessore al bilancio Everest Bertoli, la discussione sarebbe stata segnata dall'"ostruzionismo" dell'opposizione. Inoltre, ha spiegato l'assessore, "c'è ancora qualcuno che dice che è inutile avere un bilancio al 31 dicembre, mentre significa che per un anno intero si potrà lavorare con tutte le risorse a disposizione. Inoltre ogni volta che arrivano risorse nuove, e la prossima variazione di bilancio sarà già a gennaio, noi siamo pronti a immetterle nel tessuto cittadino". Anche l'assessore Lodi ha parlato di "un'opposizione sterile e ancorata alla narrazione di due opere pubbliche che hanno avuto problemi (la galleria Montebello e il tram di Opicina, ndr), e dimentica casualmente un piano delle opere che prevede grossi investimenti" con "risorse vere e progettazioni in corso". Oltre agli investimenti in Porto Vecchio/Porto Vivo, tra cui il parco lineare per 23 milioni di euro, i 33 milioni per il museo del mare e i quasi 61 milioni di euro per la Cabinovia, sono stati citati i lavori nelle periferie, tra cui i 16 milioni del progetto Pinqua per la riqualificazione di San Giovanni, cinque milioni su Servola per il progetto Por Fesr e "100 milioni di euro per progetti Pnrr, progetti già in piedi o in fase di esecuzione lavori". Particolarmente rilevanti gli oltre 10 milioni per il lotto 2 della piscina Acquamarina, già demolita. "Non siamo stati fermi - ha precisato Lodi - abbiamo dovuto chiedere autorizzazioni al demanio e all'**autorità portuale**". Non ultimi gli investimenti sul Grezar, con i lavori sull'anello da due milioni e la riqualificazione di piazza Libertà e dell'area ex Tripovich per 2,6 milioni. Importanti le risorse stanziare per l'edilizia scolastica e lo sport. Tra questi i 3 milioni di euro per i lavori, già avviati, al nuovo asilo di San Giovanni, la scuola Spaccini e la Sauro di via Tigor, con interventi che inizieranno a gennaio. Oltre a questi la scuola Caprin, la palestra di via Frausin (lavori da 2,6 milioni di euro), e i 4,7 milioni per la Cittadella dello Sport.



L'assessore Bertoli: "Opposizione fa ostruzionismo. Bilancio virtuoso il 31 dicembre, prossima variazione in gennaio". Lodi: "Grandi interventi su Porto Vecchio, scuole e periferie" TRIESTE - Un focus su lavori pubblici, in particolare sul Porto Vecchio, ma con un occhio alle periferie e grandi investimenti nell'edilizia scolastica. Il bilancio comunale da 742 milioni di euro è stato approvato nella notte tra il 18 e il 19 dicembre e, secondo l'assessore al bilancio Everest Bertoli, la discussione sarebbe stata segnata dall'"ostruzionismo" dell'opposizione. Inoltre, ha spiegato l'assessore, "c'è ancora qualcuno che dice che è inutile avere un bilancio al 31 dicembre, mentre significa che per un anno intero si potrà lavorare con tutte le risorse a disposizione. Inoltre ogni volta che arrivano risorse nuove, e la prossima variazione di bilancio sarà già a gennaio, noi siamo pronti a immetterle nel tessuto cittadino". Anche l'assessore Lodi ha parlato di "un'opposizione sterile e ancorata alla narrazione di due opere pubbliche che hanno avuto problemi (la galleria Montebello e il tram di Opicina, ndr), e dimentica casualmente un piano delle opere che prevede grossi investimenti" con "risorse vere e progettazioni in corso". Oltre agli investimenti in Porto Vecchio/Porto Vivo, tra cui il parco lineare per 23 milioni di euro, i 33 milioni per il museo del mare e i quasi 61 milioni di euro per la Cabinovia, sono stati citati i lavori nelle periferie, tra cui i 16 milioni del progetto Pinqua per la riqualificazione di San Giovanni, cinque milioni su Servola per il progetto Por Fesr e "100 milioni di euro per progetti Pnrr, progetti già in piedi o in fase di esecuzione lavori". Particolarmente rilevanti gli oltre 10 milioni per il lotto 2 della piscina Acquamarina, già demolita. "Non siamo stati fermi - ha precisato Lodi - abbiamo dovuto chiedere autorizzazioni al demanio e all'**autorità portuale**". Non ultimi gli investimenti sul Grezar, con i lavori sull'anello da due milioni e la riqualificazione di piazza Libertà e dell'area ex Tripovich per 2,6 milioni. Importanti le risorse stanziare per l'edilizia scolastica e lo sport. Tra questi i 3 milioni di euro per i lavori, già avviati, al nuovo asilo di San Giovanni, la scuola Spaccini e la Sauro di via Tigor, con interventi che inizieranno a gennaio. Oltre a questi la scuola Caprin, la palestra di via Frausin (lavori da 2,6 milioni di euro), e i 4,7 milioni per la Cittadella dello Sport.

Informare

Venezia

Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Venezia è calato del -2,8% Crocieristi in aumento del +84,9%

Nel terzo trimestre di quest'anno è proseguito, attenuandosi, il trend di flessione del traffico delle merci movimentate dal **porto di Venezia** in atto dal terzo trimestre del 2022 essendo passate sulle banchine 5,56 milioni di tonnellate di carichi, con una diminuzione del -2,8% rispetto a 5,68 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre dello scorso anno. Le sole merci allo sbarco sono ammontate a 4,42 milioni di tonnellate (-4,0%) e quelle all'imbarco a 1,13 milioni di tonnellate (+6,1%). Se i dati complessivi delle merci varie e delle rinfuse solide hanno registrato lievi incrementi, nel settore delle rinfuse liquide è stato segnato un calo del -7,4% essendo state movimentate 1,78 milioni di tonnellate, di cui 1,46 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (2,7%), 233mila tonnellate di prodotti chimici (31,0%) e 89mila tonnellate di altri carichi liquidi (+3,2%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 1,38 milioni di tonnellate (+0,7%), incluse 456mila tonnellate di prodotti metallurgici (+40,7%), 409mila tonnellate di minerali (+68,2%), 260mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+33,4%), 111mila tonnellate di carbone (-68,7%), 47mila tonnellate di prodotti chimici (+27,0%), 30mila tonnellate di cereali (-80,4%) e 73mila tonnellate di altre rinfuse solide (+5,3%). Nel comparto delle merci varie il totale è stato di 2,39 milioni di tonnellate (+0,5%), i cui 1,25 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-3,2%), 543mila tonnellate di rotabili (+12,1%) e 596mila tonnellate di altri carichi (-0,7%). Nell'ultimo trimestre estivo il traffico dei passeggeri nel **porto di Venezia** è stato di 332mila persone (+58,7%), di cui 264mila crocieristi (+84,9%) - inclusi 224mila come home port (+94,4%) e 40mila in transito (+45,6%) - e 67mila passeggeri dei servizi marittimi regolari (+1,8%). Nei primi nove mesi del 2023 il traffico delle merci è stato di 17,90 milioni di tonnellate, con un calo del -3,9% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 5,03 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-16,5%), 5,39 milioni di tonnellate di rinfuse secche (+2,5%), 3,90 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-4,9%), 1,68 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (+13,0%) e 1,90 milioni di tonnellate di altre merci varie (+7,5%). I crocieristi sono stati 438mila (+98,4%) e i passeggeri dei servizi di linea 116mila (+5,0%). Intanto nei giorni scorsi a **Venezia** sono iniziati gli incontri di orientamento sulle proposte formative dell'Accademia della Logistica e del Mare, nuova denominazione assunta dallo scorso giugno dall'ITS Marco Polo Academy con l'acquisizione di Ve.Mar.S. (Venice Maritime School), centro di formazione accreditato dal Comando Generale delle Capitanerie di **Porto** per l'addestramento del personale marittimo, aggiungendo ai corsi post-diploma degli operatori portuali e della logistica e dei macchinisti ferroviari, i corsi per gli ufficiali di coperta e di macchina a bordo delle navi mercantili. Inoltre, con la realizzazione



Nel terzo trimestre di quest'anno è proseguito, attenuandosi, il trend di flessione del traffico delle merci movimentate dal porto di Venezia in atto dal terzo trimestre del 2022 essendo passate sulle banchine 5,56 milioni di tonnellate di carichi, con una diminuzione del -2,8% rispetto a 5,68 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre dello scorso anno. Le sole merci allo sbarco sono ammontate a 4,42 milioni di tonnellate (-4,0%) e quelle all'imbarco a 1,13 milioni di tonnellate (+6,1%). Se i dati complessivi delle merci varie e delle rinfuse solide hanno registrato lievi incrementi, nel settore delle rinfuse liquide è stato segnato un calo del -7,4% essendo state movimentate 1,78 milioni di tonnellate, di cui 1,46 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (2,7%), 233mila tonnellate di prodotti chimici (31,0%) e 89mila tonnellate di altri carichi liquidi (+3,2%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 1,38 milioni di tonnellate (+0,7%), incluse 456mila tonnellate di prodotti metallurgici (+40,7%), 409mila tonnellate di minerali (+68,2%), 260mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+33,4%), 111mila tonnellate di carbone (-68,7%), 47mila tonnellate di prodotti chimici (+27,0%), 30mila tonnellate di cereali (-80,4%) e 73mila tonnellate di altre rinfuse solide (+5,3%). Nel comparto delle merci varie il totale è stato di 2,39 milioni di tonnellate (+0,5%), i cui 1,25 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-3,2%), 543mila tonnellate di rotabili (+12,1%) e 596mila tonnellate di altri carichi (-0,7%). Nell'ultimo trimestre estivo il traffico dei passeggeri nel porto di Venezia è stato di 332mila persone (+58,7%), di cui 264mila crocieristi (+84,9%) - inclusi 224mila come home port (+94,4%) e 40mila in transito (+45,6%) - e 67mila passeggeri dei servizi marittimi regolari (+1,8%). Nei primi nove mesi del 2023 il traffico delle merci è stato di 17,90 milioni di tonnellate, con un calo del -3,9% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 5,03 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-16,5%), 5,39 milioni di tonnellate di

Informare

Venezia

entro il prossimo settembre dei nuovi simulatori e l'ampliamento delle aule Fabbricato 16 in zona Santa Marta di **Venezia**, l'Accademia della Logistica e del Mare si candida a diventare uno degli hub formativi logistici e del trasporto più importanti d'Italia.

Tunnel subportuale, ok dal Comitato di Gestione

GENOVA Il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, considerati i profili pianificatori e concessori connessi all'intervento, si è espresso con voto unanime sul progetto del tunnel subportuale. Poi, è giunta anche l'approvazione definitiva da parte della Regione nell'ambito del procedimento Paur. Il presidente della Liguria Giovanni Toti, riferisce che tra le prescrizioni, alcune presentate da Comune e Regione ci sono la gestione dei materiali di risulta, il monitoraggio della torbidità dell'acqua in fase di lavorazioni e i monitoraggi ambientali successivi a tutela dell'ambiente marino. Il parere favorevole del Comitato di Gestione prevede infatti una serie di prescrizioni all'opera volte a limitare al massimo le interferenze che il cantiere potrà creare all'operatività del porto di Sampierdarena, anche in termini di viabilità, essendo già in piena attività i lavori del Programma Straordinario con investimenti complessivi pari a circa in atto per 3 miliardi di euro. Il Comitato ha altresì deliberato che ogni addebito e richiesta di indennizzo da parte di concessionari delle arre interferite sarà a carico di Autostrade per l'Italia, il gruppo che ha progettato e realizzerà il Tunnel. Nella delibera si chiede una verifica prioritaria sulla possibilità di reinserire il Varco Etiopia in quota, previsto dal Programma straordinario e cancellato dal progetto del Tunnel per consentire un più veloce e snello afflusso di veicoli provenienti dall'autostrada A7. In subordine viene richiesto ad Autostrade di coordinare i cantieri del Tunnel con i flussi di traffico. La delibera contiene inoltre alcune prescrizioni in merito ai riempimenti delle Calate. In particolare, nell'ambito del riempimento di Calata Concenter, previsto quale riempimento definitivo, viene chiesto un allineamento tra l'attuale testata di Ponte San Giorgio ed un corrispondente avanzamento dell'attuale testata di Ponte ex Idroscalo, necessario ad assicurare la corretta realizzazione dell'opera marittima anche sotto il profilo delle funzioni di ormeggio mentre, con riferimento al riempimento definitivo di Calata Giaccone, previsto attualmente quale deposito intermedio in luogo di Calata Bengasi, lo stesso potrà essere oggetto del nuovo Piano Regolatore Portuale ovvero di altra procedura di modifica del PRP vigente.



Spinelli: "I camalli della Culmv lavorino nei cantieri delle grandi opere"

La proposta rivoluzionaria durante l'intervista di fine anno a Primocanale di Elisabetta Biancalani GENOVA - Una grande crisi di manodopera , soprattutto italiana, che mette in difficoltà il nostro Paese, e anche la Liguria, nella realizzazione delle grandi opere più che mai numerose grazie ai fondi del Pnrr. La denuncia, forte, arriva dal presidente del gruppo Spinelli, Aldo Spinelli , nel corso dell'intervista di fine anno con Primocanale: "Questa crisi deve essere superata, considerando tutti i lavori che il Comune di Genova, l'**Autorità portuale** e la Regione hanno in cantiere. Serviranno migliaia di persone che lavorino per la diga, per il tunnel, per i riempimenti in porto , e quindi sarebbe opportuno che i camalli venissero impiegati per queste opere, anche attraverso società edili. Perché sono certo che i portuali si possano adattare a lavorare in tutti i rami del porto di Genova. La nostra regione ha 7 miliardi di investimenti quindi, se non si trova manodopera, credo che si possano impiegare in questi lavori . Sto pensando alla Culmv : io credo che sia una grande opportunità per questi due o tre anni, in cui ci sarà un po' di crisi nel settore **portuale** , anche per via delle guerre, perchè gli uomini della Compagnia, sono capaci a lavorare in tutti tutti i settori e a tutti livelli".



I camalli nei cantieri del porto? La Culmv: "Impossibile, per regolamento"

Dopo la proposta lanciata a Primocanale da Aldo Spinelli, vista la crisi delle chiamate della Culmv per il calo dei traffici nel porto di Genova di Elisabetta Biancalani Noi della Culmv, come art. 17 della legge sui porti, siamo autorizzati ad operare come unico fornitore di lavoro portuale temporaneo a chiamata nelle operazioni portuali, non possiamo, per regolamento, operare in servizi portuali quali quelli citati da Aldo Spinelli. Casomai credo che sarebbe positivo poter collocare, in quel lavoro stabilizzato nei cantieri in porto, i lavoratori interinali Intempo, di cui si sta discutendo da tempo, non avendo trovato una soluzione per tutti e considerando quindi che una quota non trova attualmente collocazione. Sarebbe una bella idea per quella trentina di lavoratori, facendoli uscire dal precariato del contratto giornaliero, con mesi a 2/3 turni chiamati da Culmv quando ci sono picchi di lavoro (ma visto il calo delle chiamate nel 2023 e nelle previsioni 2024....)". Così il console della Culmv, Antonio Benvenuti, ha replicato alla proposta di Aldo Spinelli, presidente del gruppo Spinelli, che a Primocanale ha lanciato la proposta di impiegare lavoratori della Culmv per le grandi opere, come diga, tunnel subportuale e riempimenti, visto il calo di traffici in porto e quindi la conseguente diminuzione delle chiamate, sia per la difficoltà a reperire manodopera (LEGGI QUI.



Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna. Una petizione a sostegno alla produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico

(AGENPARL) - mer 20 dicembre 2023 **Ravenna** 20 dicembre 2023 Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna. Una petizione a sostegno alla produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico Il sindaco e presidente della Provincia di **Ravenna** Michele de Pascale, con il sostegno della Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna** e delle associazioni economiche e sindacali del territorio, ha promosso la petizione Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna, a supporto della produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e

fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico. La petizione è rivolta al Governo e al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica dell'Italia Gilberto Pichetto Fratin e intende: sostenere la produzione di energia da impianti eolici e fotovoltaici offshore nell'alto Adriatico al largo dalle coste, riducendo al minimo gli impatti paesaggistici e tutelando e promuovendo il turismo; esprimere il pieno sostegno all'hub energetico Agnes come progettualità strategica per il territorio e per il Paese e, nel rispetto di tutte le norme di settore, sbloccare la burocrazia velocizzando al massimo l'iter di

approvazione, garantendo al contempo sicurezza e qualità del lavoro; garantire alle imprese di pesca e acquacoltura del territorio della Romagna la possibilità di continuare a svolgere le proprie attività anche all'interno delle aree dedicate all'impianto, definendo protocolli specifici tra le parti interessate e adeguate compensazioni. Chiunque può sostenere la petizione sottoscrivendola sulla piattaforma Change.org al link <https://chng.it/QMvTncPzky> Di seguito si riporta il testo completo della petizione Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna Sostegno alla produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico **Ravenna** è una capitale europea dell'Energia da almeno settant'anni e vuole essere un punto di riferimento internazionale anche nell'ambito delle energie rinnovabili, facendo convivere positivamente cultura, ambiente, industria e turismo. La transizione energetica si può realizzare solo grazie all'impegno convinto di tutti gli attori comprese le grandi aziende strutturate, che con competenze, risorse ed eccellenze tecnologiche e ingegneristiche intervengano fattivamente nel processo di decarbonizzazione. Ogni giorno che passa abbiamo sempre più bisogno di grandi impianti di energia rinnovabile, in questo senso anche nel nostro territorio c'è la necessità e l'urgenza di realizzare impianti che ci permettano di sfruttare le fonti eoliche e fotovoltaiche. Proprio a **Ravenna** è in via di autorizzazione il più grande progetto in Italia di produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore. L'hub energetico AGNES è localizzato oltre le 12 miglia nautiche dalla costa di **Ravenna**. Si tratta del primo impianto interamente offshore, unico nel panorama nazionale grazie alle sue innovazioni, integrando in maniera



Agenparl

Ravenna

sinergica 700 MWp di potenza totale distribuita su due impianti eolici con fondazioni fisse e un impianto fotovoltaico galleggiante, supportati da 60 MW di elettrolizzatori per la produzione di idrogeno verde a terra e 50 MW di sistemi per lo stoccaggio di energia elettrica attraverso batterie. Il progetto gode di un alto livello di approvazione da parte delle istituzioni ed è stato accolto molto positivamente e con grande consenso dalla comunità ravennate e dagli stakeholder. In considerazione dell'entità e del ruolo fondamentale che il progetto Agnes potrà rivestire nel processo di transizione energetica e di decarbonizzazione del nostro paese, abbiamo chiesto più volte ai diversi Governi che si sono succeduti in questi anni, di stabilire anche in questo caso la stessa procedura straordinaria indicata per il rigassificatore (fsru) - anch'esso previsto al largo delle coste di **Ravenna** - il cui iter autorizzativo, guidato dal commissario Stefano Bonaccini nominato appositamente, si è svolto nel tempo record di 120 giorni, ovviamente nel rispetto assoluto di ogni singolo passaggio necessario. Purtroppo la risposta è sempre stata negativa e il rigassificatore ha viaggiato spedito sul binario accelerato garantito dal commissario straordinario, mentre Agnes ha percorso il processo autorizzativo con le tempistiche tradizionali. L'iter autorizzativo del progetto Agnes Agnes s.r.l. ha avviato l'articolato iter di autorizzazione dell'hub energetico nel 2021, a seguito dell'accettazione del preventivo di connessione alla rete elettrica di Terna e dell'istanza di concessione demaniale alla Capitaneria di **Porto di Ravenna**. L'istruttoria si è conclusa positivamente a giugno del 2022, con più di 20 pareri pervenuti, nessuno dei quali ostativo. La società, nel frattempo, ha effettuato i complessi lavori per lo studio di impatto ambientale, che l'hanno portata nel febbraio 2023 a presentare istanza di VIA (Valutazione impatto ambientale) al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Dopo una prima consultazione pubblica, la società ha controdedotto a circa 20 osservazioni pervenute. Successivamente, la commissione tecnica PNRR-PNIEC, la regione Emilia-Romagna e ISPRA hanno richiesto una serie di integrazioni documentali, a cui la società proponente ha prontamente riscontrato. A seguito del parere della commissione tecnica, si attenderà il provvedimento di compatibilità ambientale del Ministero. A procedura di VIA conclusa, verrà avviata la terza ed ultima fase dell'iter, ovvero l'Autorizzazione unica che prevede al termine il rilascio dei titoli per la costruzione ed esercizio degli impianti. Al netto di eventuali ritardi delle amministrazioni, si prevede di concludere l'iter nel secondo semestre del 2024. È opportuno evidenziare che, parallelamente a quanto sopra descritto, si è reso necessario attivare alcuni endoprocedimenti, tra cui, per esempio, la procedura di Seveso III per il rischio industriale, la pratica antincendio e la procedura di valutazione ostacoli per la navigazione aerea. Gli esiti di tali procedure confluiranno nell'istruttoria di Autorizzazione Unica. Ad oggi dunque è stata presentata tutta la documentazione necessaria per l'approvazione definitiva sul piano ambientale del progetto e sono state controdedotte tutte le osservazioni ricevute. Dunque al momento non ci sono motivazioni tecniche per rallentare il progetto Agnes. Un'intera città e un'intera regione contano su questo progetto; l'Italia ne ha urgente bisogno. Questa petizione intende: sostenere la produzione di energia da impianti eolici e fotovoltaici offshore nell'alto Adriatico al

Agenparl

Ravenna

largo dalle coste, riducendo al minimo gli impatti paesaggistici e tutelando e promuovendo il turismo; esprimere il pieno sostegno all'hub energetico Agnes come progettualità strategica per il territorio e per il Paese e, nel rispetto di tutte le norme di settore, sbloccare la burocrazia velocizzando al massimo l'iter di approvazione, garantendo al contempo sicurezza e qualità del lavoro; garantire alle imprese di pesca e acquacoltura del territorio della Romagna la possibilità di continuare a svolgere le proprie attività anche all'interno delle aree dedicate all'impianto, definendo protocolli specifici tra le parti interessate e adeguate compensazioni. Petizione promossa dal sindaco e presidente della Provincia di **Ravenna** Michele de Pascale, sostenuta e sottoscritta dalla Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna** e dalle associazioni economiche e sindacali del territorio. Elenco delle associazioni aderenti Confindustria Romagna Confimi industria Romagna Copagri AGCI E-R Confcooperative Romagna Legacoop Romagna Confcommercio **Ravenna** Confesercenti **Ravenna** Confagricoltura **Ravenna** Confartigianato **Ravenna** Cna **Ravenna** Cisl Romagna Cgil **Ravenna** Uil **Ravenna**.

Ok del Comune al bilancio di previsione, Pd: "Investimenti su sociale, scuole e servizi"

Il capogruppo del PD Marco Montanari: "Il bilancio si confronta con il tempo difficile che stiamo vivendo, ma le finalità rimangono quelle di mantenere i servizi a tutela delle fasce deboli, tenendo conto dell'aumento delle disuguaglianze sociali". Nella seduta di martedì il Consiglio comunale di **Ravenna** ha discusso e votato l'approvazione del bilancio di previsione 2024-2026. Il consigliere e segretario comunale del PD Lorenzo Margotti ha sottolineato come il Comune di **Ravenna** con il bilancio 2024 "è in grado di dare corpo a una visione di città che dedica attenzione a tre pilastri principali: servizi sociali, investimenti in istruzione, attività culturali e promozione del turismo locale". "Il Governo - ha detto Margotti - dopo sette anni è tornato a colpire i comuni, sottraendo 200 milioni al fondo di solidarietà comunale che è la principale entrata di derivazione statale con la quale vengono finanziati servizi sociali, l'infanzia e la disabilità. Nonostante questo siamo qui ad approvare a dicembre il bilancio 2024 con un'ampia maggioranza che ha visto 20 voti favorevoli e 6 voti contrari. Siamo contenti perché con il bilancio 2024 implementiamo gli investimenti nella rete di assistenza sociale, per esempio con il raddoppio del fondo per l'appoggio educativo scolastico degli alunni con disabilità". "Siamo davanti a una situazione socioeconomica nazionale complicata - prosegue il segretario comunale dem - che vede un progressivo aumento delle persone e delle famiglie a rischio povertà. In questo quadro l'innalzamento dei tassi d'interesse, a cui si aggiungono gli effetti dell'inflazione sui prezzi dell'energia dei beni alimentari, ha creato un ulteriore impoverimento dei redditi fissi che siano lavoratori o pensionati. Abbiamo difeso e implementato l'investimento in istruzione, biblioteche e attività culturali per favorire lo sviluppo intellettuale e creativo della nostra comunità. Il bilancio promuove il turismo locale attraverso eventi culturali, infrastrutture turistiche e iniziative che mettono in luce le risorse della città. Veniamo da un periodo che ha segnato l'economia in maniera significativa: guerra in Ucraina, crisi finanziaria, e ora la crisi mediorientale. Tutto questo ha inevitabilmente avuto un forte impatto sul **porto** di **Ravenna** considerando che il 70-80 per cento delle merci viaggia via mare, perciò è importante sostenere l'iniziativa economica del **porto** di **Ravenna**, a partire dalle infrastrutture. **Ravenna** - ha concluso Margotti - sta facendo la sua parte nella transizione energetica e per questo accogliamo con favore la petizione che verrà lanciata a sostegno della produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste di fronte a **Ravenna** con il progetto Agnes". "Il bilancio del Comune - ha aggiunto il capogruppo del PD Marco Montanari - si confronta con il tempo difficile che stiamo vivendo, ma le finalità rimangono quelle di mantenere i servizi a tutela delle fasce deboli, tenendo conto dell'aumento delle disuguaglianze sociali. Le politiche



Ravenna Today

Ravenna

oculate che si sono succedute negli anni consentono oggi di non cancellare nessuno degli interventi previsti dal PNRR nonostante una compartecipazione comunale che nel tempo è aumentata rispetto alle originarie previsioni. A **Ravenna** c'è la volontà politica di reperire ogni finanziamento pubblico, europeo, statale e regionale. Il futuro che vogliamo costruire è quello di una città che rinnova, che rinforza la mobilità sostenibile e la transizione energetica." L'intervento di Fiorenza Campidelli si è concentrato sul welfare. "L'anno che si sta per concludere - ha detto la consigliera Campidelli - è stato caratterizzato da notevoli difficoltà. Dopo il Covid ci siamo trovati ad affrontare l'alluvione, la tromba d'aria, lo sforzo per accogliere chi fuggiva dalla guerra in Ucraina, l'accoglienza delle navi con migranti e le pesanti conseguenze lasciate dalla pandemia. Le difficoltà economiche dovute al caro energia, l'inflazione che pesa sui consumi, il prezzo della benzina e del gasolio che grava sul trasporto pubblico, il gravissimo problema della casa, del costo degli affitti, incombono pesantemente sulle famiglie ravennati". "Il reddito di cittadinanza, pur con tutte le correzioni che sarebbero state necessarie, ha dato una risposta a tante famiglie. Ora, l'eliminazione di questo contributo creerà ancora più difficoltà, visto che la cosiddetta 'carta di inclusione' è soggetta a una procedura troppo contorta e difficoltosa, senza che ci sia una campagna informativa dal ministero del lavoro né un decreto attuativo. Così è molto grave la riduzione degli interventi statali a supporto degli affitti e più in generale del welfare, che produce forti tensioni sui servizi sociali. Il Governo ha tagliato i fondi per la non autosufficienza, che già erano scarsi e, in questo quadro così preoccupante, il Comune sta faticando a garantire il livello dei servizi sociali con propri finanziamenti e fondi regionali. Sono previsti 11.800.000 euro destinati ai servizi sociali, contrasto alla povertà, interventi sulla disabilità e servizi territoriali. L'obiettivo - conclude Campidelli - resta quello di rafforzare il sistema di welfare universale, equo, partecipato, radicato nel territorio. Investire sull'accoglienza, l'ascolto e la capacità di risposta ai bisogni delle persone e famiglie che hanno visto peggiorare la loro situazione economica e sociale, nonché sul mantenimento e sviluppo proattivo del livello di salute e benessere sociale di persone e famiglie residenti in città".

Da Ravenna parte la petizione per l'avvio del progetto Agnes: "L'Italia ne ha urgente bisogno"

La petizione è rivolta al Governo e al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica per chiedere di sostenere l'impianto eolico e fotovoltaico offshore al largo di **Ravenna** e velocizzarne l'iter autorizzativo. Sostegno alla produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore e velocizzare l'iter autorizzativo del progetto Agnes: questo è quanto viene chiesto al Governo. Il sindaco e presidente della Provincia di **Ravenna** Michele de Pascale, con il sostegno della Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna** e delle associazioni economiche e sindacali del territorio, ha promosso infatti la petizione "Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna", a supporto della produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico. La petizione è rivolta al Governo e al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica dell'Italia Gilberto Pichetto Fratin. La petizione può essere sostenuta sulla piattaforma Change.org.

"**Ravenna** è una capitale europea dell'Energia da almeno settant'anni e vuole essere un punto di riferimento internazionale anche nell'ambito delle energie rinnovabili, facendo convivere positivamente cultura, ambiente, industria e turismo - si legge nella petizione - La transizione energetica si può realizzare solo grazie all'impegno convinto di tutti gli attori comprese le grandi aziende strutturate, che con competenze, risorse ed eccellenze tecnologiche e ingegneristiche intervengano fattivamente nel processo di decarbonizzazione. Ogni giorno che passa abbiamo sempre più bisogno di grandi impianti di energia rinnovabile, in questo senso anche nel nostro territorio c'è la necessità e l'urgenza di realizzare impianti che ci permettano di sfruttare le fonti eoliche e fotovoltaiche. Proprio a **Ravenna** è in via di autorizzazione il più grande progetto in Italia di produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore". "Agnes s.r.l. ha avviato l'articolato iter di autorizzazione dell'hub energetico nel 2021, a seguito dell'accettazione del preventivo di connessione alla rete elettrica di Terna e dell'istanza di concessione demaniale alla Capitaneria di **Porto** di **Ravenna**. L'istruttoria si è conclusa positivamente a giugno del 2022, con più di 20 pareri pervenuti, nessuno dei quali ostativo - si dichiara nella petizione - La società, nel frattempo, ha effettuato i complessi lavori per lo studio di impatto ambientale, che l'hanno portata nel febbraio 2023 a presentare istanza di VIA (Valutazione impatto ambientale) al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Dopo una prima consultazione pubblica, la società ha controdedotto a circa 20 osservazioni pervenute. Successivamente, la commissione tecnica PNRR-PNIEC, la regione Emilia-Romagna e ISPRA hanno richiesto una serie di integrazioni documentali, a cui la società proponente ha prontamente riscontrato. A seguito del parere della commissione tecnica, si attenderà il provvedimento di compatibilità ambientale del Ministero". Una volta che la procedura di VIA sarà



La petizione è rivolta al Governo e al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica per chiedere di sostenere l'impianto eolico e fotovoltaico offshore al largo di Ravenna e velocizzarne l'iter autorizzativo. Sostegno alla produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore e velocizzare l'iter autorizzativo del progetto Agnes: questo è quanto viene chiesto al Governo. Il sindaco e presidente della Provincia di Ravenna Michele de Pascale, con il sostegno della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna e delle associazioni economiche e sindacali del territorio, ha promosso infatti la petizione "Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna", a supporto della produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico. La petizione è rivolta al Governo e al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica dell'Italia Gilberto Pichetto Fratin. La petizione può essere sostenuta sulla piattaforma Change.org. "Ravenna è una capitale europea dell'Energia da almeno settant'anni e vuole essere un punto di riferimento internazionale anche nell'ambito delle energie rinnovabili, facendo convivere positivamente cultura, ambiente, industria e turismo - si legge nella petizione - La transizione energetica si può realizzare solo grazie all'impegno convinto di tutti gli attori comprese le grandi aziende strutturate, che con competenze, risorse ed eccellenze tecnologiche e ingegneristiche intervengano fattivamente nel processo di decarbonizzazione. Ogni giorno che passa abbiamo sempre più bisogno di grandi impianti di energia rinnovabile, in questo senso anche nel nostro territorio c'è la necessità e l'urgenza di realizzare impianti che ci permettano di sfruttare le fonti eoliche e fotovoltaiche.

Ravenna Today

Ravenna

conclusa, verrà avviata la terza ed ultima fase dell'iter, ovvero l'Autorizzazione unica che prevede al termine il rilascio dei titoli per la costruzione ed esercizio degli impianti. Al netto di eventuali ritardi delle amministrazioni, si prevede di concludere l'iter nel secondo semestre del 2024. Inoltre "si è reso necessario attivare alcuni endoprocedimenti, tra cui, per esempio, la procedura di Seveso III per il rischio industriale, la pratica antincendio e la procedura di valutazione ostacoli per la navigazione aerea. Gli esiti di tali procedure confluiranno nell'istruttoria di Autorizzazione Unica - si legge nella petizione - Ad oggi dunque è stata presentata tutta la documentazione necessaria per l'approvazione definitiva sul piano ambientale del progetto e sono state controdedotte tutte le osservazioni ricevute. Dunque al momento non ci sono motivazioni tecniche per rallentare il progetto Agnes. Un'intera città e un'intera regione contano su questo progetto; l'Italia ne ha urgente bisogno". Tre in particolare sono gli obiettivi del documento: sostenere la produzione di energia da impianti eolici e fotovoltaici offshore nell'alto Adriatico al largo dalle coste, riducendo al minimo gli impatti paesaggistici e tutelando e promuovendo il turismo; esprimere il pieno sostegno all'hub energetico Agnes come progettualità strategica per il territorio e per il Paese e, nel rispetto di tutte le norme di settore, sbloccare la burocrazia velocizzando al massimo l'iter di approvazione, garantendo al contempo sicurezza e qualità del lavoro; garantire alle imprese di pesca e acquacoltura del territorio della Romagna la possibilità di continuare a svolgere le proprie attività anche all'interno delle aree dedicate all'impianto, definendo protocolli specifici tra le parti interessate e adeguate compensazioni.

Sì a eolico e a fotovoltaico offshore in Romagna. Da Ravenna una petizione a sostegno della produzione di energia rinnovabile nell'alto Adriatico

Il sindaco e presidente della Provincia di Ravenna Michele de Pascale, con il sostegno della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna e delle associazioni economiche e sindacali del territorio, ha promosso la petizione Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna, a supporto della produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo delle coste nell'alto Adriatico. La petizione è rivolta al Governo e al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica dell'Italia, Gilberto Pichetto Fratin e intende: - sostenere la produzione di energia da impianti eolici e fotovoltaici offshore nell'alto Adriatico al largo delle coste, riducendo al minimo gli impatti paesaggistici e tutelando e promuovendo il turismo; - esprimere il pieno sostegno all'hub energetico Agnes come progettualità strategica per il territorio e per il Paese e, nel rispetto di tutte le norme di settore, sbloccare la burocrazia velocizzando al massimo l'iter di approvazione, garantendo al contempo sicurezza e qualità del lavoro; - garantire alle imprese di pesca e acquacoltura del territorio della Romagna la possibilità di continuare a svolgere le proprie attività anche all'interno delle

aree dedicate all'impianto, definendo protocolli specifici tra le parti interessate e adeguate compensazioni. Chiunque può sostenere la petizione sottoscrivendola sulla piattaforma Change.org al link <https://chng.it/QMvTNcPzKY> La petizione Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna Sostegno alla produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo delle coste nell'alto Adriatico Ravenna è una capitale europea dell'Energia da almeno settant'anni e vuole essere un punto di riferimento internazionale anche nell'ambito delle energie rinnovabili, facendo convivere positivamente cultura, ambiente, industria e turismo. La transizione energetica si può realizzare solo grazie all'impegno convinto di tutti gli attori comprese le grandi aziende strutturate, che con competenze, risorse ed eccellenze tecnologiche e ingegneristiche intervengano fattivamente nel processo di decarbonizzazione. Ogni giorno che passa abbiamo sempre più bisogno di grandi impianti di energia rinnovabile, in questo senso anche nel nostro territorio c'è la necessità e l'urgenza di realizzare impianti che ci permettano di sfruttare le fonti eoliche e fotovoltaiche. Proprio a Ravenna è in via di autorizzazione il più grande progetto in Italia di produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore. L'hub energetico AGNES è localizzato oltre le 12 miglia nautiche dalla costa di Ravenna. Si tratta del primo impianto interamente offshore, unico nel panorama nazionale grazie alle sue innovazioni, integrando in maniera sinergica 700 MWp di potenza totale distribuita su due impianti eolici con fondazioni fisse e un impianto fotovoltaico galleggiante, supportati da 60 MW di elettrolizzatori per la produzione di idrogeno verde a terra e 50 MW di sistemi per lo stoccaggio di energia elettrica attraverso batterie. Il progetto gode di un alto livello di approvazione



da parte delle istituzioni ed è stato accolto molto positivamente e con grande consenso dalla comunità ravennate e dagli stakeholder. In considerazione dell'entità e del ruolo fondamentale che il progetto Agnes potrà rivestire nel processo di transizione energetica e di decarbonizzazione del nostro paese, abbiamo chiesto più volte ai diversi Governi che si sono succeduti in questi anni, di stabilire anche in questo caso la stessa procedura straordinaria indicata per il rigassificatore (fsru) - anch'esso previsto al largo delle coste di Ravenna - il cui iter autorizzativo, guidato dal commissario Stefano Bonaccini nominato appositamente, si è svolto nel tempo record di 120 giorni, ovviamente nel rispetto assoluto di ogni singolo passaggio necessario. Purtroppo la risposta è sempre stata negativa e il rigassificatore ha viaggiato spedito sul binario accelerato garantito dal commissario straordinario, mentre Agnes ha percorso il processo autorizzativo con le tempistiche tradizionali. L'iter autorizzativo del progetto Agnes Agnes s.r.l. ha avviato l'articolato iter di autorizzazione dell'hub energetico nel 2021, a seguito dell'accettazione del preventivo di connessione alla rete elettrica di Terna e dell'istanza di concessione demaniale alla Capitaneria di Porto di Ravenna. L'istruttoria si è conclusa positivamente a giugno del 2022, con più di 20 pareri pervenuti, nessuno dei quali ostativo. La società, nel frattempo, ha effettuato i complessi lavori per lo studio di impatto ambientale, che l'hanno portata nel febbraio 2023 a presentare istanza di VIA (Valutazione impatto ambientale) al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Dopo una prima consultazione pubblica, la società ha controdedotto a circa 20 osservazioni pervenute. Successivamente, la commissione tecnica PNRR-PNIEC, la regione Emilia-Romagna e ISPRA hanno richiesto una serie di integrazioni documentali, a cui la società proponente ha prontamente riscontrato. A seguito del parere della commissione tecnica, si attenderà il provvedimento di compatibilità ambientale del Ministero. A procedura di VIA conclusa, verrà avviata la terza ed ultima fase dell'iter, ovvero l'Autorizzazione unica che prevede al termine il rilascio dei titoli per la costruzione ed esercizio degli impianti. Al netto di eventuali ritardi delle amministrazioni, si prevede di concludere l'iter nel secondo semestre del 2024. È opportuno evidenziare che, parallelamente a quanto sopra descritto, si è reso necessario attivare alcuni endoprocedimenti, tra cui, per esempio, la procedura di Seveso III per il rischio industriale, la pratica antincendio e la procedura di valutazione ostacoli per la navigazione aerea. Gli esiti di tali procedure confluiranno nell'istruttoria di Autorizzazione Unica. Ad oggi dunque è stata presentata tutta la documentazione necessaria per l'approvazione definitiva sul piano ambientale del progetto e sono state controdedotte tutte le osservazioni ricevute. Dunque al momento non ci sono motivazioni tecniche per rallentare il progetto Agnes. Un'intera città e un'intera regione contano su questo progetto; l'Italia ne ha urgente bisogno. Questa petizione intende sostenere la produzione di energia da impianti eolici e fotovoltaici offshore nell'alto Adriatico al largo delle coste, riducendo al minimo gli impatti paesaggistici e tutelando e promuovendo il turismo; esprimere il pieno sostegno all'hub energetico Agnes come progettualità strategica per il territorio e per il Paese e, nel rispetto di tutte le norme di settore, sbloccare la burocrazia velocizzando al massimo l'iter di approvazione, garantendo al contempo sicurezza e qualità

del lavoro; garantire alle imprese di pesca e acquacoltura del territorio della Romagna la possibilità di continuare a svolgere le proprie attività anche all'interno delle aree dedicate all'impianto, definendo protocolli specifici tra le parti interessate e adeguate compensazioni. Petizione promossa dal sindaco e presidente della Provincia di Ravenna Michele de Pascale, sostenuta e sottoscritta dalla Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna e dalle associazioni economiche e sindacali del territorio. Elenco delle associazioni aderenti Confindustria Romagna Confimi industria Romagna Copagri AGCI E-R Confcooperative Romagna Legacoop Romagna Confcommercio Ravenna Confesercenti Ravenna Confagricoltura Ravenna Confartigianato Ravenna Cna Ravenna Cisl Romagna Cgil Ravenna Uil Ravenna.

Si a eolico e a fotovoltaico offshore in Romagna. Da Ravenna una petizione a sostegno della produzione di energia rinnovabile nell'alto Adriatico

Il sindaco e presidente della Provincia di **Ravenna** Michele de Pascale, con il sostegno della Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna** e delle associazioni economiche e sindacali del territorio, ha promosso la petizione Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna, a supporto della produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico. La petizione è rivolta al Governo e al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica dell'Italia, Gilberto Pichetto Fratin e intende: - sostenere la produzione di energia da impianti eolici e fotovoltaici offshore nell'alto Adriatico al largo dalle coste, riducendo al minimo gli impatti paesaggistici e tutelando e promuovendo il turismo; - esprimere il pieno sostegno all'hub energetico Agnes come progettualità strategica per il territorio e per il Paese e, nel rispetto di tutte le norme di settore, sbloccare la burocrazia velocizzando al massimo l'iter di approvazione, garantendo al contempo sicurezza e qualità del lavoro; - garantire alle imprese di pesca e acquacoltura del territorio della Romagna la possibilità di continuare a svolgere le proprie attività anche all'interno delle aree dedicate all'impianto, definendo protocolli specifici tra le parti interessate e adeguate compensazioni. Chiunque può sostenere la petizione sottoscrivendola sulla piattaforma Change.org al link <https://chng.it/QMvTNcPzky> La petizione Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna Sostegno alla produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico **Ravenna** è una capitale europea dell'Energia da almeno settant'anni e vuole essere un punto di riferimento internazionale anche nell'ambito delle energie rinnovabili, facendo convivere positivamente cultura, ambiente, industria e turismo. La transizione energetica si può realizzare solo grazie all'impegno convinto di tutti gli attori comprese le grandi aziende strutturate, che con competenze, risorse ed eccellenze tecnologiche e ingegneristiche intervengano fattivamente nel processo di decarbonizzazione. Ogni giorno che passa abbiamo sempre più bisogno di grandi impianti di energia rinnovabile, in questo senso anche nel nostro territorio c'è la necessità e l'urgenza di realizzare impianti che ci permettano di sfruttare le fonti eoliche e fotovoltaiche. Proprio a **Ravenna** è in via di autorizzazione il più grande progetto in Italia di produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore. L'hub energetico AGNES è localizzato oltre le 12 miglia nautiche dalla costa di **Ravenna**. Si tratta del primo impianto interamente offshore, unico nel panorama nazionale grazie alle sue innovazioni, integrando in maniera sinergica 700 MWp di potenza totale distribuita su due impianti eolici con fondazioni fisse e un impianto fotovoltaico galleggiante, supportati da 60 MW di elettrolizzatori per la produzione di idrogeno verde a terra e 50 MW di sistemi per lo stoccaggio di energia elettrica attraverso batterie. Il progetto gode di un alto livello di approvazione



Noi e i nostri fornitori archiviamo informazioni quali cookie su un dispositivo (e/o vi accediamo) e trattiamo i dati personali, quali gli identificativi unici e informazioni generali inviate da un dispositivo, per personalizzare gli annunci e i contenuti, misurare le prestazioni di annunci e contenuti, ricavare informazioni sul pubblico e anche per sviluppare e migliorare i prodotti. Il sindaco e presidente della Provincia di Ravenna Michele de Pascale, con il sostegno della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna e delle associazioni economiche e sindacali del territorio, ha promosso la petizione Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna, a supporto della produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico. La petizione è rivolta al Governo e al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica dell'Italia, Gilberto Pichetto Fratin e intende: - sostenere la produzione di energia da impianti eolici e fotovoltaici offshore nell'alto Adriatico al largo dalle coste, riducendo al minimo gli impatti paesaggistici e tutelando e promuovendo il turismo; - esprimere il pieno sostegno all'hub energetico Agnes come progettualità strategica per il territorio e per il Paese e, nel rispetto di tutte le norme di settore, sbloccare la burocrazia velocizzando al massimo l'iter di approvazione, garantendo al contempo sicurezza e qualità del lavoro; - garantire alle imprese di pesca e acquacoltura del territorio della Romagna la possibilità di continuare a svolgere le proprie attività anche all'interno delle aree dedicate all'impianto, definendo protocolli specifici tra le parti interessate e adeguate compensazioni. Chiunque può sostenere la petizione sottoscrivendola sulla piattaforma Change.org al link <https://chng.it/QMvTNcPzky> La petizione Sì all'eolico e al fotovoltaico offshore in Romagna Sostegno alla produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste nell'alto Adriatico **Ravenna** è una capitale europea dell'Energia da almeno settant'anni e vuole essere un punto di riferimento internazionale anche nell'ambito delle energie rinnovabili, facendo convivere positivamente cultura, ambiente, industria e turismo. La transizione energetica si può realizzare solo grazie all'impegno convinto di tutti gli attori comprese le grandi aziende strutturate, che con competenze, risorse ed eccellenze tecnologiche e ingegneristiche intervengano fattivamente nel processo di decarbonizzazione. Ogni giorno che passa abbiamo sempre più bisogno di grandi impianti di energia rinnovabile, in questo senso anche nel nostro territorio c'è la necessità e l'urgenza di realizzare impianti che ci permettano di sfruttare le fonti eoliche e fotovoltaiche. Proprio a **Ravenna** è in via di autorizzazione il più grande progetto in Italia di produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore. L'hub energetico AGNES è localizzato oltre le 12 miglia nautiche dalla costa di **Ravenna**. Si tratta del primo impianto interamente offshore, unico nel panorama nazionale grazie alle sue innovazioni, integrando in maniera sinergica 700 MWp di potenza totale distribuita su due impianti eolici con fondazioni fisse e un impianto fotovoltaico galleggiante, supportati da 60 MW di elettrolizzatori per la produzione di idrogeno verde a terra e 50 MW di sistemi per lo stoccaggio di energia elettrica attraverso batterie. Il progetto gode di un alto livello di approvazione

da parte delle istituzioni ed è stato accolto molto positivamente e con grande consenso dalla comunità ravennate e dagli stakeholder. In considerazione dell'entità e del ruolo fondamentale che il progetto Agnes potrà rivestire nel processo di transizione energetica e di decarbonizzazione del nostro paese, abbiamo chiesto più volte ai diversi Governi che si sono succeduti in questi anni, di stabilire anche in questo caso la stessa procedura straordinaria indicata per il rigassificatore (fsru) - anch'esso previsto al largo delle coste di **Ravenna** - il cui iter autorizzativo, guidato dal commissario Stefano Bonaccini nominato appositamente, si è svolto nel tempo record di 120 giorni, ovviamente nel rispetto assoluto di ogni singolo passaggio necessario. Purtroppo la risposta è sempre stata negativa e il rigassificatore ha viaggiato spedito sul binario accelerato garantito dal commissario straordinario, mentre Agnes ha percorso il processo autorizzativo con le tempistiche tradizionali. L'iter autorizzativo del progetto Agnes Agnes s.r.l. ha avviato l'articolato iter di autorizzazione dell'hub energetico nel 2021, a seguito dell'accettazione del preventivo di connessione alla rete elettrica di Terna e dell'istanza di concessione demaniale alla Capitaneria di **Porto di Ravenna**. L'istruttoria si è conclusa positivamente a giugno del 2022, con più di 20 pareri pervenuti, nessuno dei quali ostativo. La società, nel frattempo, ha effettuato i complessi lavori per lo studio di impatto ambientale, che l'hanno portata nel febbraio 2023 a presentare istanza di VIA (Valutazione impatto ambientale) al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Dopo una prima consultazione pubblica, la società ha controdedotto a circa 20 osservazioni pervenute. Successivamente, la commissione tecnica PNRR-PNIEC, la regione Emilia-Romagna e ISPRA hanno richiesto una serie di integrazioni documentali, a cui la società proponente ha prontamente riscontrato. A seguito del parere della commissione tecnica, si attenderà il provvedimento di compatibilità ambientale del Ministero. A procedura di VIA conclusa, verrà avviata la terza ed ultima fase dell'iter, ovvero l'Autorizzazione unica che prevede al termine il rilascio dei titoli per la costruzione ed esercizio degli impianti. Al netto di eventuali ritardi delle amministrazioni, si prevede di concludere l'iter nel secondo semestre del 2024. È opportuno evidenziare che, parallelamente a quanto sopra descritto, si è reso necessario attivare alcuni endoprocedimenti, tra cui, per esempio, la procedura di Seveso III per il rischio industriale, la pratica antincendio e la procedura di valutazione ostacoli per la navigazione aerea. Gli esiti di tali procedure confluiranno nell'istruttoria di Autorizzazione Unica. Ad oggi dunque è stata presentata tutta la documentazione necessaria per l'approvazione definitiva sul piano ambientale del progetto e sono state controdedotte tutte le osservazioni ricevute. Dunque al momento non ci sono motivazioni tecniche per rallentare il progetto Agnes. Un'intera città e un'intera regione contano su questo progetto; l'Italia ne ha urgente bisogno. Questa petizione intende sostenere la produzione di energia da impianti eolici e fotovoltaici offshore nell'alto Adriatico al largo dalle coste, riducendo al minimo gli impatti paesaggistici e tutelando e promuovendo il turismo; esprimere il pieno sostegno all'hub energetico Agnes come progettualità strategica per il territorio e per il Paese e, nel rispetto di tutte le norme di settore, sbloccare la burocrazia velocizzando al massimo

RavennaNotizie.it

Ravenna

l'iter di approvazione, garantendo al contempo sicurezza e qualità del lavoro; garantire alle imprese di pesca e acquacoltura del territorio della Romagna la possibilità di continuare a svolgere le proprie attività anche all'interno delle aree dedicate all'impianto, definendo protocolli specifici tra le parti interessate e adeguate compensazioni. Petizione promossa dal sindaco e presidente della Provincia di **Ravenna** Michele de Pascale, sostenuta e sottoscritta dalla Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna** e dalle associazioni economiche e sindacali del territorio. Elenco delle associazioni aderenti Confindustria Romagna Confimi industria Romagna Copagri AGCI E-R Confcooperative Romagna Legacoop Romagna Confcommercio **Ravenna** Confesercenti **Ravenna** Confagricoltura **Ravenna** Confartigianato **Ravenna** Cna **Ravenna** Cisl Romagna Cgil **Ravenna** Uil **Ravenna**.

Approvato il bilancio del Comune di Ravenna: gli interventi del segretario e dei consiglieri PD

di Redazione - 20 Dicembre 2023 - 14:25 Commenta Stampa Invia notizia 3 min Nella seduta di martedì 19 dicembre il Consiglio comunale di **Ravenna** ha discusso e votato l'approvazione del bilancio di previsione 2024-2026. Il consigliere e segretario comunale del PD Lorenzo Margotti ha sottolineato come il Comune di **Ravenna** con il bilancio 2024 è in grado di dare corpo a una visione di città che dedica attenzione a tre pilastri principali: servizi sociali, investimenti in istruzione, attività culturali e promozione del turismo locale. "Il Governo - ha detto Margotti - dopo sette anni è tornato a colpire i comuni, sottraendo 200 milioni al fondo di solidarietà comunale che è la principale entrata di derivazione statale con la quale vengono finanziati servizi sociali, l'infanzia e la disabilità. Nonostante questo siamo qui ad approvare a dicembre il bilancio 2024 con un'ampia maggioranza che ha visto 20 voti favorevoli e 6 voti contrari. Siamo contenti perché con il bilancio 2024 implementiamo gli investimenti nella rete di assistenza sociale, per esempio con il raddoppio del fondo per l'appoggio educativo scolastico degli alunni con disabilità. Siamo davanti a una situazione socioeconomica nazionale complicata che vede un progressivo aumento delle persone e delle famiglie a rischio povertà. In questo quadro l'innalzamento dei tassi d'interesse, a cui si aggiungono gli effetti dell'inflazione sui prezzi dell'energia dei beni alimentari, ha creato un ulteriore impoverimento dei redditi fissi che siano lavoratori o pensionati. Abbiamo difeso e implementato l'investimento in istruzione, biblioteche e attività culturali per favorire lo sviluppo intellettuale e creativo della nostra comunità. Il bilancio promuove il turismo locale attraverso eventi culturali, infrastrutture turistiche e iniziative che mettono in luce le risorse della città. Veniamo da un periodo che ha segnato l'economia in maniera significativa: guerra in Ucraina, crisi finanziaria, e ora la crisi mediorientale. Tutto questo ha inevitabilmente avuto un forte impatto sul **porto di Ravenna** considerando che il 70-80 per cento delle merci viaggia via mare, perciò è importante sostenere l'iniziativa economica del **porto di Ravenna**, a partire dalle infrastrutture". **Ravenna** - ha concluso Margotti - sta facendo la sua parte nella transizione energetica e per questo accogliamo con favore la petizione che verrà lanciata a sostegno della produzione di energia rinnovabile con impianti eolici e fotovoltaici offshore al largo dalle coste di fronte a **Ravenna** con il progetto Agnes". "Il bilancio del Comune - ha aggiunto il capogruppo del PD Marco Montanari - si confronta con il tempo difficile che stiamo vivendo, ma le finalità rimangono quelle di mantenere i servizi a tutela delle fasce deboli, tenendo conto dell'aumento delle diseguaglianze sociali. Le politiche oculte che si sono succedute negli anni consentono oggi di non cancellare nessuno degli interventi previsti dal PNRR nonostante una compartecipazione comunale



di Redazione - 20 Dicembre 2023 - 14:25 Commenta Stampa Invia notizia 3 min Nella seduta di martedì 19 dicembre il Consiglio comunale di Ravenna ha discusso e votato l'approvazione del bilancio di previsione 2024-2026. Il consigliere e segretario comunale del PD Lorenzo Margotti ha sottolineato come il Comune di Ravenna con il bilancio 2024 è in grado di dare corpo a una visione di città che dedica attenzione a tre pilastri principali: servizi sociali, investimenti in istruzione, attività culturali e promozione del turismo locale. "Il Governo - ha detto Margotti - dopo sette anni è tornato a colpire i comuni, sottraendo 200 milioni al fondo di solidarietà comunale che è la principale entrata di derivazione statale con la quale vengono finanziati servizi sociali, l'infanzia e la disabilità. Nonostante questo siamo qui ad approvare a dicembre il bilancio 2024 con un'ampia maggioranza che ha visto 20 voti favorevoli e 6 voti contrari. Siamo contenti perché con il bilancio 2024 implementiamo gli investimenti nella rete di assistenza sociale, per esempio con il raddoppio del fondo per l'appoggio educativo scolastico degli alunni con disabilità. Siamo davanti a una situazione socioeconomica nazionale complicata che vede un progressivo aumento delle persone e delle famiglie a rischio povertà. In questo quadro l'innalzamento dei tassi d'interesse, a cui si aggiungono gli effetti dell'inflazione sui prezzi dell'energia dei beni alimentari, ha creato un ulteriore impoverimento dei redditi fissi che siano lavoratori o pensionati. Abbiamo difeso e implementato l'investimento in istruzione, biblioteche e attività culturali per favorire lo sviluppo intellettuale e creativo della nostra comunità. Il bilancio promuove il turismo locale attraverso eventi culturali, infrastrutture turistiche e iniziative che

che nel tempo è aumentata rispetto alle originarie previsioni. A **Ravenna** c'è la volontà politica di reperire ogni finanziamento pubblico, europeo, statale e regionale. il futuro che vogliamo costruire è quello di una città che rinnova, che rinforza la mobilità sostenibile e la transizione energetica." L'intervento di Fiorenza Campidelli si è concentrato sul welfare. "L'anno che si sta per concludere - ha detto la consigliera Campidelli - è stato caratterizzato da notevoli difficoltà. Dopo il Covid ci siamo trovati ad affrontare l'alluvione, la tromba d'aria, lo sforzo per accogliere chi fuggiva dalla guerra in Ucraina, l'accoglienza delle navi con migranti e le pesanti conseguenze lasciate dalla pandemia. Le difficoltà economiche dovute al caro energia, l'inflazione che pesa sui consumi, il prezzo della benzina e del gasolio che grava sul trasporto pubblico, il gravissimo problema della casa, del costo degli affitti, incombono pesantemente sulle famiglie ravennati. Il reddito di cittadinanza, pur con tutte le correzioni che sarebbero state necessarie, ha dato una risposta a tante famiglie. Ora, l'eliminazione di questo contributo creerà ancora più difficoltà, visto che la cosiddetta 'carta di inclusione' è soggetta a una procedura troppo contorta e difficoltosa, senza che ci sia una campagna informativa dal ministero del lavoro né un decreto attuativo. Così è molto grave la riduzione degli interventi statali a supporto degli affitti e più in generale del welfare, che produce forti tensioni sui servizi sociali. Il Governo ha tagliato i fondi per la non autosufficienza, che già erano scarsi e, in questo quadro così preoccupante, il Comune sta faticando a garantire il livello dei servizi sociali con propri finanziamenti e fondi regionali. Sono previsti 11.800.000 euro destinati ai servizi sociali, contrasto alla povertà, interventi sulla disabilità e servizi territoriali. L'obiettivo resta quello di rafforzare il sistema di welfare universale, equo, partecipato, radicato nel territorio. investire sull'accoglienza, l'ascolto e la capacità di risposta ai bisogni delle persone e famiglie che hanno visto peggiorare la loro situazione economica e sociale, nonché sul mantenimento e sviluppo proattivo del livello di salute e benessere sociale di persone e famiglie residenti in città".

Settesere

Ravenna

Ravenna, Rossi (AdspRa): «Porto, traffici merci in calo, più criticità dal canale di Suez»

Utilizziamo i cookie, inclusi quelli di terze parti, per raccogliere informazioni sull'utilizzo del nostro sito web da parte dei visitatori. I dati personali raccolti sono utilizzati per la personalizzazione degli annunci pubblicitari. I cookie sono utili per garantire agli utenti un'esperienza di navigazione ottimale, per migliorare costantemente il nostro sito e, previo consenso, possono essere utilizzati dai nostri partner per mostrare pubblicità personalizzata mostrando agli utenti offerte adatte ai loro interessi. Elena Nencini Si chiude un anno denso per il porto di Ravenna, dai lavori degli escavi, al terminal Crociere, passando per il rigassificatore, tanti progetti in corso per il porto di Ravenna ma anche una situazione internazionale di difficoltà economiche che ha inciso anche sul porto bizantino. I dati pubblicati per i primi 10 mesi del 2023 riguardo alle merci movimentate registrano un calo del 6,5% (quasi 1,5 milioni di tonnellate in meno) rispetto all'anno precedente. **Daniele Rossi**, presidente di **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centro-settentrionale**, fa il punto della situazione Un anno difficile il 2023 per il porto di Ravenna come si chiude l'anno? «Si chiude con un calo di merce movimentata rispetto allo scorso anno nonostante le condizioni infrastrutturali del porto siano già migliorate significativamente. È un calo generalizzato che ha colpito tutta l'economia nazionale e tutti i porti, sostanzialmente dovuto a un rallentamento dell'economia a livello mondiale con un impatto particolarmente importante a livello italiano e ancora di più sul porto di Ravenna. Il nostro porto ha dovuto sommare agli elementi negativi che hanno colpito l'economia internazionale - le guerre in corso, il conseguente rallentamento dell'economia, gli alti tassi di inflazione, la riduzione della spesa sia per gli investimenti che per i consumi delle famiglie - la recente alluvione che ha danneggiato famiglie e imprese ma ha anche creato problemi logistici significativi per la movimentazione delle merci in porto. Tutto questo non poteva non trasformarsi nella riduzione della movimentazione delle merci in porto. La perdita che andremo a consolidare a fine anno, in termini di volumi, si dovrebbe attestare intorno al 5% sulla base delle stime disponibili fino ad oggi, comparato al 2022, anno record del porto di Ravenna. Quindi un risultato che non è soddisfacente, ma una perdita ragionevolmente contenuta e destinata da esser ampiamente recuperata appena le condizioni del contesto saranno migliorate». Sull'Hub quale è la situazione del primo stralcio dei lavori? «Stanno procedendo i lavori di rifacimento delle banchine e di approfondimento dei fondali fino ai -12,50 m: i primi saranno conclusi a giugno 2024, mentre gli escavi saranno terminati tra giugno e dicembre del 2024. Finiremo i lavori con 12 mesi di anticipo sulle date previste, un caso rarissimo per una opera pubblica in Italia». Il prossimo anno dovrebbe quindi partire anche il secondo stralcio dei lavori? «Sì, comprende l'approfondimento



Utilizziamo i cookie, inclusi quelli di terze parti, per raccogliere informazioni sull'utilizzo del nostro sito web da parte dei visitatori. I dati personali raccolti sono utilizzati per la personalizzazione degli annunci pubblicitari. I cookie sono utili per garantire agli utenti un'esperienza di navigazione ottimale, per migliorare costantemente il nostro sito e, previo consenso, possono essere utilizzati dai nostri partner per mostrare pubblicità personalizzata mostrando agli utenti offerte adatte ai loro interessi. Elena Nencini Si chiude un anno denso per il porto di Ravenna, dai lavori degli escavi, al terminal Crociere, passando per il rigassificatore, tanti progetti in corso per il porto di Ravenna ma anche una situazione internazionale di difficoltà economiche che ha inciso anche sul porto bizantino. I dati pubblicati per i primi 10 mesi del 2023 riguardo alle merci movimentate registrano un calo del 6,5% (quasi 1,5 milioni di tonnellate in meno) rispetto all'anno precedente. Daniele Rossi, presidente di Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centro-settentrionale, fa il punto della situazione Un anno difficile il 2023 per il porto di Ravenna come si chiude l'anno? «Si chiude con un calo di merce movimentata rispetto allo scorso anno nonostante le condizioni infrastrutturali del porto siano già migliorate significativamente. È un calo generalizzato che ha colpito tutta l'economia nazionale e tutti i porti, sostanzialmente dovuto a un rallentamento dell'economia a livello mondiale con un impatto particolarmente importante a livello italiano e ancora di più sul porto di Ravenna. Il nostro porto ha dovuto sommare agli elementi negativi che hanno colpito l'economia internazionale - le guerre in corso, il conseguente rallentamento dell'economia, gli alti tassi di inflazione, la riduzione

Settesere

Ravenna

dei fondali fino a -14.50 m. e la realizzazione dell'impianto di trattamento dei fanghi di escavo. I lavori sono già partiti: la procedura per la realizzazione dell'impianto è già in corso siamo in Conferenza dei servizi e speriamo che si chiuda al più presto, dopo un anno dalla presentazione del progetto. Appena la Conferenza avrà dato l'ok partiranno i lavori per la realizzazione dell'impianto, mentre gli escavi a -14.50 m partiranno appena saranno completati quelli a -12.50. Entrambi i lavori andranno realizzati entro il 31 dicembre 2026, con i soldi del Pnrr. L'impianto di depurazione dei fanghi sarà realizzato nell'area "Piomboni" e localizzato all'interno delle esistenti casse di colmata Nadep». A che punto siamo con i collegamenti ferroviari? «Stiamo aspettando anche qui la chiusura della procedura nella Conferenza dei servizi per la realizzazione di entrambe le stazioni merci sul lato destro e sinistro del canale portuale, consentendo ai convogli di non transitare più per la Stazione ferroviaria cittadina. La prima a partire sarà quella in sinistra Candiano perché la fase del passaggio in Conferenza dei servizi è quasi terminata, per quella in destra Candiano invece bisognerà attendere ancora, ma auspichiamo possa concludersi in maniera rapida». Ultimo punto il terminal crociere, i lavori quando? «E' stato pubblicato il bando di gara per la valorizzazione del terminal, ad aprile si dovrebbe quindi fare l'aggiudicazione e subito dopo partire con i lavori. Posso dire che tutte le opere non sono più in fase di programmazione ma di realizzazione». La situazione internazionale dei conflitti quanto influirà sul 2024? «La situazione che si è creata nella zona vicina al canale di Suez, con gli attacchi di droni da parte delle milizie yemenite degli Houthi, sta portando le principali società di trasporti marittimi, come Maersk, Cma Cgm e Msc, ha deviare il tragitto delle navi circumnavigando l'Africa, per approdare nei porti del Nord Europa fino a quando l'allarme non rientrerà. Questo comporterà una grave crisi per i porti del Mediterraneo, in primis Trieste e Goia Tauro, ma anche per Ravenna».

Port News

Livorno

Livorno, il porto testa i "super-portuali"

di Redazione Port News

Immaginate un lavoratore che grazie all'ausilio di una moderna tecnologia sia in grado di spostare carichi pesanti in banchina riducendo il rischio di contrarre col tempo malattie professionali croniche invalidanti, così comuni tra chi lavora in ambito portuale. Sembra fantascienza ma tutto questo potrebbe presto diventare realtà. Ne è convinta l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che nei mesi scorsi ha fatto testare sul campo, presso il Terminal Darsena Toscana, due tipi di esoscheletri high tech prodotti dalla Comau, società leader dell'automazione industriale: il MATE-XT, che permette di sostenere gli arti superiori di chi lo indossa replicando i movimenti fisiologici di spalle e braccia, e il nuovissimo MATE-XB, che non si occupa soltanto della parte superiore del corpo ma è in grado di fornire un supporto passivo ai muscoli della parte inferiore della schiena, utilizzati durante il sollevamento e la movimentazione. Lo studio pilota, tra i primi realizzati in Europa e nel mondo, è stato condotto da IUVO, azienda spin-off spin-off della Scuola Superiore Sant'Anna (Pisa), di cui Comau detiene la maggioranza attraverso una joint venture con Össur, realtà specializzata nel campo delle soluzioni protesiche. Per sei mesi, 12 lavoratori della Compagnia Portuale di Livorno (CPL) hanno indossato e utilizzato queste armature futuristiche e hanno avuto la possibilità di valutare direttamente la sensazione di fatica percepita durante il proprio lavoro quotidiano. I risultati dello studio sono stati decisamente positivi, tanto che gli operatori hanno accolto con favore queste nuove tecnologie, riconoscendone l'impatto positivo sulla loro salute e benessere durante le attività lavorative e così dimostrando l'apertura del settore portuale ad ogni innovazione possa risultare utile a migliorare le condizioni di lavoro. Entrambi i dispositivi, concepiti per migliorare il benessere degli operatori in attività lavorative faticose, hanno dimostrato di essere efficaci nel ridurre lo stress sulle spalle e sulla schiena, diminuendo in modo significativo lo sforzo fisico e l'affaticamento. Secondo i dati precedentemente raccolti e verificati da IUVO e Comau, assieme ad aziende che utilizzano questa tecnologia da diversi anni, è stato infatti dimostrato che l'esoscheletro per gli arti superiori MATE-XT e il dispositivo per l'area lombare MATE-XB possono ridurre lo sforzo degli operatori fino al 30%. 'Lo studio condotto assieme ad **AdSP** MTS e CPL ha l'obiettivo di valutare l'effetto di tecnologie esoscheletriche per il miglioramento del benessere e della sicurezza dei lavoratori del sistema portuale ha affermato il ceo di IUVO, Duilio Amico. La loro apertura all'innovazione e attenzione per la salute dei lavoratori sono state un'opportunità unica per testare questi dispositivi in un settore come quello portuale. Questo progetto conferma l'impegno di IUVO e Comau nella creazione di un ecosistema per lo sviluppo e l'adozione di tecnologie di robotica indossabile che favoriscano il benessere dei lavoratori ha aggiunto. Soddisfatto anche Nicola Vitiello,

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Ambiente [Menu](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)



Port News

Livorno

professore ordinario della Scuola Superiore Sant'Anna e co-fondatore di IUVO, per il quale: 'Lo studio pilota avviato nell'area portuale di Livorno è stata un'opportunità importante per continuare a testare e perfezionare direttamente sul campo, in applicazioni e settori sempre nuovi, le soluzioni di robotica indossabile sviluppate con Comau'. Dello stesso tenore le dichiarazioni del presidente della Compagnia Portuale di Livorno, Enzo Raugei, che si è detto entusiasta dell'iniziativa: 'La sicurezza e il benessere dei nostri soci e dipendenti sono una priorità assoluta per la nostra cooperativa, e questa iniziativa dimostra il nostro impegno continuo per garantirla' ha detto. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Luciano Guerrieri ha sottolineato come la sicurezza e la prevenzione della salute dei lavoratori siano fondamentali per l'AdSP: La costante attenzione verso questi aspetti, unita all'apertura e all'interesse verso l'innovazione, ci ha permesso di essere uno dei primi sistemi portuali in Europa a testare queste tecnologie innovative, con l'obiettivo di ribadire e migliorare l'impegno che rivolgiamo verso la sicurezza e il benessere dei nostri lavoratori'.

Shipping Italy

Livorno

L'Antitrust ufficializza l'acquisizione di Terminal Darsena Toscana da parte di Grimaldi

Grimaldi Euromed S.p.A. acquisirà l'80% e Grimaldi Deep Sea il 20% del capitale da Gruppo Investimenti Portuali (Infracapital, Infravia e famiglia Schenone) 20 Dicembre 2023 L'anticipazione pubblicata lo scorso 10 dicembre da SHIPPING ITALY è diventata una notizia ufficiale: il Terminal Darsena Toscana diventerà (salvo sorprese) del Gruppo Grimaldi di Napoli. A confermarlo è l'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato che si è vista trasmettere e sottoporre gli atti dell'affare per approvazione; il termine ultimo per l'invio di osservazioni da parte di terze parti potenzialmente interessate alla questione è stato fissato al 27 dicembre prossimo. "L'operazione si sostanzierà nell'acquisizione da parte di Grimaldi Euromed S.p.A. e di Grimaldi Deep Sea S.p.A. del controllo esclusivo su Terminal Darsena Toscana S.r.l. In particolare, Grimaldi Euromed S.p.A. acquisirà l'80% e Grimaldi Deep Sea il 20% della target" fa sapere l'authority. A vendere è Gruppo Investimenti Portuali (Gip), società controllata dai fondi d'investimenti Infravia e Infracapital e partecipata al 5% dall'amministratore delegato Giulio Schenone. La stessa Gip, secondo quanto reso noto questa volta dall'Autorità Antitrust tedesca, sta contestualmente vendendo ad Axa la propria partecipazione di minoranza (38%) in Psa Genoa Investments Sa, la subholding che controlla a **Genova** i terminal container Psa Ge Pra', Psa Sech e a Marghera il Psa Venice Vecon. Per Grimaldi l'acquisizione del Terminal Darsena Toscana (il prezzo dovrebbe aggirarsi intorno ai 150 milioni di euro ed equivalere a quanto aveva messo sul piatto Msc per rilevare la stessa banchina, salvo essere poi stoppata dalla stessa Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato) significa guadagnare metri quadrati preziosi in Alto Tirreno e in uno scalo strategico sia per le proprie autostrade del mare che per i collegamenti marittimi ro-ro e passeggeri con la Sardegna. Tanto più avrà a disposizione acosti e spazi di manovra in grado di accogliere comodamente tutte le proprie navi di ultima generazione sia car carrier, che ro-ro che traghetti. Nel porto toscano l'azienda opera già da anni ma su diverse banchine e con spazi di piazzali e banchine d'ormeggio meno generose rispetto agli spazi garantiti da Terminal Darsena Toscana. Il grande interrogativo ora sarà quello di capire se, quanto e come questo terminal continuerà a servire anche le navi e i traffici container che fino ad oggi sono stati il core business dell'infratruttura. Il Gruppo Grimaldi sia in Europa che in Africa da tempo opera terminal multipurpose, per cui avrebbe le competenze per poter operare anche le navi degli armatori che oggi scalano a Livorno il Tdt, ma il gruppo partenopeo tradizionalmente preferisce privilegiare i propri traffici nella movimentazione dei carichi sviluppando un'attività da terminal portuale dedicato al proprio carico. N.C.



Grimaldi Euromed S.p.A. acquisirà l'80% e Grimaldi Deep Sea il 20% del capitale da Gruppo Investimenti Portuali (Infracapital, Infravia e famiglia Schenone) 20 Dicembre 2023 L'anticipazione pubblicata lo scorso 10 dicembre da SHIPPING ITALY è diventata una notizia ufficiale: il Terminal Darsena Toscana diventerà (salvo sorprese) del Gruppo Grimaldi di Napoli. A confermarlo è l'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato che si è vista trasmettere e sottoporre gli atti dell'affare per approvazione; il termine ultimo per l'invio di osservazioni da parte di terze parti potenzialmente interessate alla questione è stato fissato al 27 dicembre prossimo. "L'operazione si sostanzierà nell'acquisizione da parte di Grimaldi Euromed S.p.A. e di Grimaldi Deep Sea S.p.A. del controllo esclusivo su Terminal Darsena Toscana S.r.l. In particolare, Grimaldi Euromed S.p.A. acquisirà l'80% e Grimaldi Deep Sea il 20% della target" fa sapere l'authority. A vendere è Gruppo Investimenti Portuali (Gip), società controllata dai fondi d'investimenti Infravia e Infracapital e partecipata al 5% dall'amministratore delegato Giulio Schenone. La stessa Gip, secondo quanto reso noto questa volta dall'Autorità Antitrust tedesca, sta contestualmente vendendo ad Axa la propria partecipazione di minoranza (38%) in Psa Genoa Investments Sa, la subholding che controlla a Genova i terminal container Psa Ge Pra', Psa Sech e a Marghera il Psa Venice Vecon. Per Grimaldi l'acquisizione del Terminal Darsena Toscana (il prezzo dovrebbe aggirarsi intorno ai 150 milioni di euro ed equivalere a quanto aveva messo sul piatto Msc per rilevare la stessa banchina, salvo essere poi stoppata dalla stessa Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato) significa guadagnare metri quadrati preziosi in Alto Tirreno e in uno scalo strategico sia per le proprie autostrade del mare che per i collegamenti marittimi ro-ro e passeggeri con la Sardegna. Tanto più avrà a disposizione acosti e spazi di manovra in grado di accogliere comodamente tutte le

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Biossido di azoto, gli ambientalisti lanciano l'allarme: "L'aria di Ancona? Malata"

Ascolta questo articolo ora... "Ancona? Sta male". Parole di Maurizio Sebastiani (Italia Nostra Ancona), a commento dei dati sull'inquinamento nel capoluogo rilevati tra giugno e luglio 2023. Dati presentati oggi da "Italia Nostra" e "Associazione NoFumi". L'indagine è stata realizzata parallelamente ad altre città portuali. "Ci sono valori di biossido di azoto superiori ai limiti dell'Oms, sia per quanto riguarda la media annuale che per i picchi giornalieri" continua Sebastiani. Secondo le rilevazioni fatte dalle associazioni, insieme a "Cittadini per l'Aria" e con la collaborazione della tedesca NABU, il picco giornaliero raccolto in via XXIX Settembre è pari a 35 microgrammi per metro cubo, a fronte di un limite stabilito di 25 microgrammi. Tra il 26 giugno e il 7 agosto, spiegano i comitati, la centralina Arpam ha rilevato 285 microgrammi per metro cubo per quattro ore. "Bisogna spostare il porto commerciale, non realizzare al molo Clementino il porto turistico- continua Sebastiani- bisogna poi riaprire la stazione marittima nel senso di metropolitana di superficie e ridurre le attività delle navi davanti al porto storico". Sulla questione centrale: "Quella della Cittadella non rivela quello che accade in città e al porto- continua Sebastiani- oltre a quella ce n'è una alla stazione, noi chiediamo che ne venga messa un'altra nel Piano Ambiente".



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Iniziano le feste, potenziati i controlli in città e stazioni

ANCONA - Controlli potenziati per le festività Natalizia. E' stato deciso questa mattina Comitato Ordine e sicurezza Pubblica in Prefettura. Presenza delle forze dell'ordine nei principali luoghi di aggregazione e di culto saranno caratterizzati dalla visibilità e prossimità al cittadino. Per quanto riguarda il movimento dei viaggiatori, la Polizia Ferroviaria ha incrementato le risorse di personale per potenziare i presidi nelle stazioni di Fabriano e Falconara Marittima. Previsti servizi combinati su convogli regionali ed Intercity. Sulle principali arterie della provincia, SS.76 e SS16, verranno intensificati i controlli per garantire la fluidità e sicurezza della circolazione e contenere l'incidentalità stradale. Nel **porto** di **Ancona** la Polizia di Frontiera e il personale della Capitaneria di **Porto** concorreranno, nell'ambito delle rispettive competenze, a verificare la regolarità del transito dei passeggeri e merci che si intensifica nel periodo. ci. Specifici controlli sono in atto sulla filiera per la commercializzazione dei prodotti ittici.



Ancona, vongole per le feste, pesca esagerata: sequestrate 7,5 tonnellate, 40mila euro di multa

2 Minuti di Lettura Mercoledì 20 Dicembre 2023, 16:39 - Ultimo aggiornamento: ANCONA - La vigilia si mangia il pesce, ma a qualche pescatore anconetano è scappata la mano con le vongole per i calssici spaghetti: la Finanza di Ancona e la Capitaneria ne hanno sequestrato 7,5 tonnellate, pescate in eccesso, comminando multe per più 40mila euro

Macerata, il mondo della cultura in lutto: si è spento a 59 anni l'editore e filosofo Gino Giometti I militari della Capitaneria di **porto** di Ancona e i finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Ancona hanno accertato che alcune barche da pesca professionali detenevano prodotto ittico appartenente alla specie della "vongola" oltre il limite giornaliero consentito per la pesca di tale specie ed in assenza di qualsivoglia documentazione per l'immissione in commercio attestante la provenienza del pescato e che due società detenevano prodotto ittico destinato alla immissione in commercio in assenza di documentazione commerciale comprovante la tracciabilità dello stesso. Fano, strappano le collanine dal collo degli anziani: un arrestato e 2 denunciati per almeno 5 colpi. Tra le vittime anche un turista Grazie alla sinergica attività di Guardia Costiera e Guardia di Finanza, si procedeva al sequestro di circa 7500 chilogrammi di prodotto ittico, dei quali circa 600 venivano rinvenuti abbandonati in banchina del **porto** e venivano contestate sanzioni amministrative per un ammontare complessivo pari a 40.500. Successivamente, il prodotto ittico rinvenuto, privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, nonché delle informazioni previste dalla normativa vigente in materia di tutela del commercio al dettaglio veniva interamente rigettato in mare in quanto ancora in stato vitale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



12/20/2023 16:40

2 Minuti di Lettura Mercoledì 20 Dicembre 2023, 16:39 - Ultimo aggiornamento: ANCONA - La vigilia si mangia il pesce, ma a qualche pescatore anconetano è scappata la mano con le vongole per i calssici spaghetti: la Finanza di Ancona e la Capitaneria ne hanno sequestrato 7,5 tonnellate, pescate in eccesso, comminando multe per più 40mila euro Macerata, il mondo della cultura in lutto: si è spento a 59 anni l'editore e filosofo Gino Giometti I militari della Capitaneria di porto di Ancona e i finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Ancona hanno accertato che alcune barche da pesca professionali detenevano prodotto ittico appartenente alla specie della "vongola" oltre il limite giornaliero consentito per la pesca di tale specie ed in assenza di qualsivoglia documentazione per l'immissione in commercio attestante la provenienza del pescato e che due società detenevano prodotto ittico destinato alla immissione in commercio in assenza di documentazione commerciale comprovante la tracciabilità dello stesso. Fano, strappano le collanine dal collo degli anziani: un arrestato e 2 denunciati per almeno 5 colpi. Tra le vittime anche un turista Grazie alla sinergica attività di Guardia Costiera e Guardia di Finanza, si procedeva al sequestro di circa 7500 chilogrammi di prodotto ittico, dei quali circa 600 venivano rinvenuti abbandonati in banchina del porto e venivano contestate sanzioni amministrative per un ammontare complessivo pari a € 40.500. Successivamente, il prodotto ittico rinvenuto, privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, nonché delle informazioni previste dalla normativa vigente in materia di tutela del commercio al dettaglio veniva interamente rigettato in mare in quanto ancora in stato vitale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona, Zannini: «L'isola? Per noi è la benvenuta ma recuperiamo park altrove». Commercianti favorevoli: «Sfruttare lo scalo e la via Sottomare»

di Andrea Maccarone Giovedì 21 Dicembre 2023, 02:05 3 Minuti di Lettura ANCONA Piazza della Repubblica pedonale? Il colpo d'occhio conquista subito i commercianti, specie quelli che si affacciano sull'area in questione. Ma a fare da contraltare all'entusiasmo è la preoccupazione per il taglio dei parcheggi: «Serve una soluzione alternativa e nelle vicinanze» fa subito presente Michele Zannini, titolare del Caffè Giuliani. Posizione condivisa anche dal gallerista Giancarlo Gioacchini: «Bene snellire il traffico - afferma -, ma si tenga bene a mente che se si vuole far decollare la città bisogna prima risolvere l'annoso problema dei parcheggi». Criticità a parte, la svolta impressa dal sindaco Daniele Silvetti, nel solco delle linee di indirizzo proposte dal consulente al decoro urbano Riccardo Picciafuoco, fa breccia nel cuore degli operatori. Un ostacolo in meno per il primo cittadino, visto che ha già annunciato un passaggio con le associazioni di categoria per condividere il progetto. L'entusiasmo Il cambio di viabilità e la pedonalizzazione della piazza incontrano il favore degli esercenti: «Trovo assolutamente valide queste proposte - sottolinea Zannini -. Un modo per liberare e riqualificare l'area ai piedi del Teatro delle Muse, ci sta». «Lo scorrimento delle auto da via Gramsci a via Sacramento? Se ne parla da tempo, magari si realizzasse in tempi brevi - replica Gioacchini -. Un bel segnale di accoglienza che valuto in maniera molto positiva». Gioacchini ricorda anche quando un gruppo di commercianti aveva suggerito di trasferire la statua del Grande Cavallo Reale di Aligi Sassu proprio davanti alle Muse. Era il 2014 e l'allora vicesindaco Pierpaolo Sediari aveva abbracciato l'idea rilanciandola, finendo però in un nulla di fatto. Altri tempi. Non si parla di statue adesso, ma di panchine per favorire l'aggregazione. Le perplessità Seppure favorevole ad un restyling generale della piazza, è più prudente Giorgio Pavani titolare della boutique Lay Line in via Sacramento. La stazione dei taxi, infatti, andrebbe a finire proprio davanti all'ingresso del suo negozio. «Non che cambi qualcosa tra i taxi o le attuali auto dei residenti - spiega - ma ho qualche perplessità sul divieto di svolta per le auto che provengono da via XXIX Settembre». Il rischio, in effetti, è di creare un imbuto in via della Loggia. Fermo restando che siamo ancora su un impianto prettamente teorico, le suggestioni dei commercianti potranno intanto restituire all'Amministrazione un primo specchio di impressioni utili a migliorare la proposta. Perché al netto dei benefici che il centro potrà trarre dalla pedonalizzazione di piazza della Repubblica, è la problematica dei parcheggi a suscitare qualche agitazione. Gli spazi «Bisogna sfruttare meglio via Sottomare» auspica Pavani. «I park scambiatori non funzionano - sottolinea Gioacchini -, purtroppo è stato nuovamente dimostrato in questi giorni. La gente non vuole andarci e preferisce arrivare più vicino possibile al centro. Costi quel che costi, realizzare il parcheggio multipiano in via San Martino



di Andrea Maccarone Giovedì 21 Dicembre 2023, 02:05 3 Minuti di Lettura ANCONA Piazza della Repubblica pedonale? Il colpo d'occhio conquista subito i commercianti, specie quelli che si affacciano sull'area in questione. Ma a fare da contraltare all'entusiasmo è la preoccupazione per il taglio dei parcheggi: «Serve una soluzione alternativa e nelle vicinanze» fa subito presente Michele Zannini, titolare del Caffè Giuliani. Posizione condivisa anche dal gallerista Giancarlo Gioacchini: «Bene snellire il traffico - afferma -, ma si tenga bene a mente che se si vuole far decollare la città bisogna prima risolvere l'annoso problema dei parcheggi». Criticità a parte, la svolta impressa dal sindaco Daniele Silvetti, nel solco delle linee di indirizzo proposte dal consulente al decoro urbano Riccardo Picciafuoco, fa breccia nel cuore degli operatori. Un ostacolo in meno per il primo cittadino, visto che ha già annunciato un passaggio con le associazioni di categoria per condividere il progetto. L'entusiasmo Il cambio di viabilità e la pedonalizzazione della piazza incontrano il favore degli esercenti: «Trovo assolutamente valide queste proposte - sottolinea Zannini -. Un modo per liberare e riqualificare l'area ai piedi del Teatro delle Muse, ci sta». «Lo scorrimento delle auto da via Gramsci a via Sacramento? Se ne parla da tempo, magari si realizzasse in tempi brevi - replica Gioacchini -. Un bel segnale di accoglienza che valuto in maniera molto positiva». Gioacchini ricorda anche quando un gruppo di commercianti aveva suggerito di trasferire la statua del Grande Cavallo Reale di Aligi Sassu proprio davanti alle Muse. Era il 2014 e l'allora vicesindaco Pierpaolo Sediari aveva abbracciato l'idea rilanciandola, finendo però in un nulla di fatto. Altri tempi. Non si parla di statue adesso, ma di panchine per favorire l'aggregazione. Le perplessità Seppure favorevole ad un restyling generale della piazza, è più prudente Giorgio Pavani titolare della boutique Lay Line in via Sacramento. La stazione dei taxi, infatti, andrebbe a finire proprio davanti all'ingresso del suo negozio. «Non che cambi qualcosa tra i taxi o le attuali auto dei residenti - spiega - ma ho qualche perplessità sul divieto di svolta per le auto che provengono da via XXIX Settembre». Il rischio, in effetti, è di creare un imbuto in via della Loggia. Fermo restando che siamo ancora su un impianto prettamente teorico, le suggestioni dei commercianti potranno intanto restituire all'Amministrazione un primo specchio di impressioni utili a migliorare la proposta. Perché al netto dei benefici che il centro potrà trarre dalla pedonalizzazione di piazza della Repubblica, è la problematica dei parcheggi a suscitare qualche agitazione. Gli spazi «Bisogna sfruttare meglio via Sottomare» auspica Pavani. «I park scambiatori non funzionano - sottolinea Gioacchini -, purtroppo è stato nuovamente dimostrato in questi giorni. La gente non vuole andarci e preferisce arrivare più vicino possibile al centro. Costi quel che costi, realizzare il parcheggio multipiano in via San Martino

è la chiave vincente». Sulla stessa lunghezza d'onda Zannini del Caffè Giuliani: «La soluzione è trovare un'area vicina al centro. Vedrei bene la zona del porto che, secondo me, andrebbe gestita in maniera diversa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Piazza delle Muse, la svolta di Ancona: via le auto, sarà pedonale. «Partiamo subito da qui». Primo step, cambio di viabilità

Addio pensilina horror, taxi in via Sacramento. Il sindaco: «Interventi entro il 2024» di Andrea Maccarone Giovedì 21 Dicembre 2023, 02:05 | 3 Minuti di Lettura ANCONA Piazza della Repubblica ad un passo dalla svolta. Cambia pelle e conformazione. Seppure le idee che compongono il restyling, corredato di elementi di vario genere, siano ancora sul piano teorico, come confermato già ieri dal sindaco Daniele Silvetti, è altrettanto vero, però, che le prime mosse risolutive possono essere attuate a stretto giro. «Entro il 2024» aveva annunciato prudentemente il sindaco per non imbrigliarsi in un rigido cronoprogramma. Ma fuori dai denti ha lasciato intendere che, previa condivisione con le associazioni di categoria e gli ordini professionali, si potrebbe immaginare una prima rivoluzione già entro il primo semestre del nuovo anno. La distinzione fatta dal sindaco, sulla base delle ipotesi redatte dal consulente al decoro urbano, l'architetto Riccardo Picciafuoco, separa gli interventi a basso e ad alto impatto economico e architettonico. Opere a breve termine Si parte subito da quelli a basso impatto, o come ha detto Silvetti: «A costo zero». Nel senso che posso essere realizzati senza spese da parte del Comune. Nell'ordine: cambio di viabilità (le auto provenienti da via Gramsci proseguiranno in direzione via Sacramento per poi immettersi su piazza Kennedy, senza tagliare piazza della Repubblica davanti al Teatro delle Muse), spostamento dei taxi su via Sacramento, via la pensilina horror e il cassonetto Igenio, divieto di svolta a destra per le auto provenienti da via XXIX settembre con obbligo di prosecuzione verso via della Loggia e spostamento del gabbiotto della guardiania dall'ingresso del porto al centro della carreggiata per consentire il recupero della pedana d'accesso pedonale eliminando anche la siepe «per dare una maggiore apertura tra la piazza e il porto - specifica Picciafuoco -. Così la città si riappropria di quel varco che diventa parte integrante della piazza. Con tanto di modifica della pavimentazione e nuovi elementi di arredo che andranno a sostituire la siepe». Ecco le cinque mosse di partenza. Poi ci sono gli interventi ad impatto maggiore, per cui si procederà con il concorso di progettazione. Gli elementi di novità «Le linee di indirizzo da me elaborate - continua Picciafuoco - prevedono l'inserimento all'interno della piazza di isole di panchine». Innesti che saranno sottoposti in anteprima agli operatori per una condivisione di intenti, così come l'intervento più consistente alla pavimentazione della piazza che andrà a riscoprire gli antichi sampietrini «in continuità con la pavimentazione di via della Loggia» ha espressamente detto Silvetti. Ma per questi interventi i tempi si allungano un po', visto che dovranno essere soggetti non solo al concorso di progettazione, ma anche ad un appalto per la consegna dei cantieri. Insomma, passaggi obbligatori che per forza di cose necessitano di step burocratici. Ma la vision del sindaco è chiara e ben delineata: piazza della Repubblica si appresta, dopo anni di incuria, ad essere



12/21/2023 02:06 Andrea-Maccarone

Addio pensilina horror, taxi in via Sacramento. Il sindaco: «Interventi entro il 2024» di Andrea Maccarone Giovedì 21 Dicembre 2023, 02:05 | 3 Minuti di Lettura ANCONA Piazza della Repubblica ad un passo dalla svolta. Cambia pelle e conformazione. Seppure le idee che compongono il restyling, corredato di elementi di vario genere, siano ancora sul piano teorico, come confermato già ieri dal sindaco Daniele Silvetti, è altrettanto vero, però, che le prime mosse risolutive possono essere attuate a stretto giro. «Entro il 2024» aveva annunciato prudentemente il sindaco per non imbrigliarsi in un rigido cronoprogramma. Ma fuori dai denti ha lasciato intendere che, previa condivisione con le associazioni di categoria e gli ordini professionali, si potrebbe immaginare una prima rivoluzione già entro il primo semestre del nuovo anno. La distinzione fatta dal sindaco, sulla base delle ipotesi redatte dal consulente al decoro urbano, l'architetto Riccardo Picciafuoco, separa gli interventi a basso e ad alto impatto economico e architettonico. Opere a breve termine Si parte subito da quelli a basso impatto, o come ha detto Silvetti: «A costo zero». Nel senso che posso essere realizzati senza spese da parte del Comune. Nell'ordine: cambio di viabilità (le auto provenienti da via Gramsci proseguiranno in direzione via Sacramento per poi immettersi su piazza Kennedy, senza tagliare piazza della Repubblica davanti al Teatro delle Muse), spostamento dei taxi su via Sacramento, via la pensilina horror e il cassonetto Igenio, divieto di svolta a destra per le auto provenienti da via XXIX settembre con obbligo di prosecuzione verso via della Loggia e spostamento del gabbiotto della guardiania dall'ingresso del porto al centro della carreggiata per consentire il recupero della pedana d'accesso pedonale eliminando anche la siepe «per dare una maggiore apertura tra la piazza e il porto - specifica Picciafuoco -. Così la città si riappropria di quel varco che diventa parte integrante della piazza.

riqualificata in un'ottica più ampia di valorizzazione del percorso da mare a mare. Rebus parcheggi Nel disegno dell'architetto Picciafuoco, piazza della Repubblica si trasformerà ufficialmente in un'area pedonale, senza più auto che andranno a spezzarne l'armonia. Ma si apre un fronte: niente più parcheggi a spina di pesce e tanto meno sul fianco della chiesa. «Il Comune dialogherà con l'**autorità portuale** per valutare la possibilità di recuperare quei posti lungo via Sottomare» spiega Picciafuoco che, con orgoglio, rivendica il proprio operato: «Gli anconetani devono capire che sta per succedere qualcosa di importante». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Albano, sottosegretaria al Mef: «Finalmente le Marche nell'agenda del Governo. Roma mai così vicina»

«I fondi per la Penisola al porto di Ancona nella Finanziaria? No, è prematuro» di Maria Cristina Benedetti Giovedì 21 Dicembre 2023, 02:15 3 Minuti di Lettura Avanza lungo tre direttrici, Lucia Albano . «Una cabina di regia per valorizzare il patrimonio immobiliare pubblico; una filiera istituzionale che ci lega sempre più al governo centrale; la nostra regione che rientra nell'agenda dell'esecutivo». La sottosegretaria al ministero dell'Economia torna alle origini, le sue. «Mai stata così palese la vicinanza alle Marche », rilegge il dato in chiave emozionale. Partiamo dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. La sua rimodulazione sottende a ricadute locali? «Sono stati raggiunti i 52 obiettivi richiesti dalla Commissione europea per ottenere la quinta rata. Un'azione, chiara e forte, che verrà declinata sui territori. Nessun passo indietro, i progetti messi in campo procederanno». Cambio. La Legge di bilancio, che verrà votata a giorni, cosa ci riserverà? «Sarà una manovra concentrata su lavoro, famiglie e, attraverso Pnrr e Fondo complementare, sulle imprese. È ovvio che tutto ciò implicherà un ritorno». Saranno contemplati i 300 milioni per realizzare, nel porto dorico, la Penisola, la madre di tutte le banchine? «Siamo alla fase del progetto di fattibilità, è prematuro. Mi permetta di modificare la prospettiva». Proceda. «Vorrei mettere in evidenza ciò che 14 mesi di governo hanno generato in questa terra orlata di Adriatico». Tiri le somme. «Nove milioni per la continuità territoriale, per garantire i servizi di trasporto ai cittadini di regioni disagiate; 400 milioni per l'alluvione; 532 milioni per l'accordo di coesione, che guida e monitora gli interventi di sviluppo. Tutte risorse che andranno impegnate da qui al 2025». La tesi che vuole dimostrare? «Al di là del singolo progetto, le Marche, ribadisco, sono tornate nell'agenda del governo». Frutto della catena istituzionale rafforzata? Un altro scatto? «Attraverso le mie deleghe, Agenzia del Demanio e valorizzazione degli immobili pubblici, ho impresso una accelerata alla ristrutturazione post-terremoto dei beni collettivi». Estrapoli un esempio. «La rigenerazione e la creazione di nuove caserme nella zona del cratere. Sono presidi essenziali per la sicurezza e per arginare lo spopolamento. L'elenco non si esaurisce qui». Prosegua. «Undici sono i cantieri avviati nel 2023. Con fondi Mef, si lavora sul palazzo della Finanza di Ancona, su quello Ducale di Pesaro e sulla Loggia di Genga. Col denaro della ricostruzione si opera sulle sedi dell'Arma di Pieve Torina, Fiastra e Arquata del Tronto. Con quello del Pnrr, l'azione si concentra sulle Casermette di Camerino, su cineteatro e uffici comunali di Amandola e sulla struttura ricettiva e residenziale ad Acquasanta». Disegni il futuro prossimo. «Nel 2024 ne partiranno almeno il doppio, di cantieri. Particolare rilevanza avrà il Piano Città Ascoli». Restiamo sul fronte dell'edilizia. Rassicuri le associazioni di categoria che confidano in una proroga del superbonus 110%, gli incentivi



12/21/2023 02:18

«I fondi per la Penisola al porto di Ancona nella Finanziaria? No, è prematuro» di Maria Cristina Benedetti Giovedì 21 Dicembre 2023, 02:15 3 Minuti di Lettura Avanza lungo tre direttrici, Lucia Albano . «Una cabina di regia per valorizzare il patrimonio immobiliare pubblico; una filiera istituzionale che ci lega sempre più al governo centrale; la nostra regione che rientra nell'agenda dell'esecutivo». La sottosegretaria al ministero dell'Economia torna alle origini, le sue. «Mai stata così palese la vicinanza alle Marche », rilegge il dato in chiave emozionale. Partiamo dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. La sua rimodulazione sottende a ricadute locali? «Sono stati raggiunti i 52 obiettivi richiesti dalla Commissione europea per ottenere la quinta rata. Un'azione, chiara e forte, che verrà declinata sui territori. Nessun passo indietro, i progetti messi in campo procederanno». Cambio. La Legge di bilancio, che verrà votata a giorni, cosa ci riserverà? «Sarà una manovra concentrata su lavoro, famiglie e, attraverso Pnrr e Fondo complementare, sulle imprese. È ovvio che tutto ciò implicherà un ritorno». Saranno contemplati i 300 milioni per realizzare, nel porto dorico, la Penisola, la madre di tutte le banchine? «Siamo alla fase del progetto di fattibilità, è prematuro. Mi permetta di modificare la prospettiva». Proceda. «Vorrei mettere in evidenza ciò che 14 mesi di governo hanno generato in questa terra orlata di Adriatico». Tiri le somme. «Nove milioni per la continuità territoriale, per garantire i servizi di trasporto ai cittadini di regioni disagiate; 400 milioni per l'alluvione; 532 milioni per l'accordo di coesione, che guida e monitora gli interventi di sviluppo. Tutte risorse che andranno impegnate da qui al 2025». La tesi che vuole dimostrare? «Al di là del singolo progetto, le Marche, ribadisco, sono tornate nell'agenda del governo». Frutto della catena istituzionale rafforzata? Un altro scatto? «Attraverso le mie deleghe, Agenzia del Demanio e valorizzazione degli immobili pubblici, ho impresso una accelerata alla

introdotti dal governo Conte. «Siamo condizionati dall'eredità, pesante, che ci portiamo dietro: finora sono stati spesi 140 miliardi. Considerando che la manovra sarà da 24 miliardi, sarà necessaria un'azione di normalizzazione». Quindi, niente da fare? «Stiamo lavorando sullo stato d'avanzamento dei lavori per permettere alle ditte di non restare nel limbo alla scadenza del 31 dicembre. Una decisione che verrà inserita in un decreto prima di Capodanno». Una soddisfazione su tutte? «Aver attivato la cabina di regia per recuperare, a livello economico, sociale e ambientale, il patrimonio immobiliare pubblico che vanta fabbricati per 263 miliardi». La logica della sua scelta? «Ristrutturare e riqualificare crea valore. Un volano». L'obiettivo? «Portare a zero il consumo di suolo e strappare al degrado contenitori preziosi». Traduca in fatti il "mattoncino di Stato". «Lavoreremo lungo la traiettoria delle tre "S": studentati universitari; social housing, per supportare le famiglie in difficoltà; senior living, per realizzare luoghi a misura di over 65. Il patrimonio pubblico è patrimonio di famiglia». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ORTONA: ADSP AFFIDA IL CONSOLIDAMENTO DELLA BANCHINA DI RIVA

Con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i lavori sul primo tratto e sul relativo piazzale interessano una lunghezza di 230 metri. Il Presidente **Garofalo**, un'opera necessaria e tanto attesa dagli operatori portuali Ortona, 19 dicembre 2023 - L'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale** ha affidato oggi i lavori nel porto di Ortona per il consolidamento della banchina di Riva che saranno realizzati con i fondi degli interventi per la coesione territoriale e per le Zone economiche speciali del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'intervento programmato sulla banchina di Riva ha l'obiettivo del consolidamento del primo tratto e del relativo piazzale, pari ad una lunghezza di 230 metri e una larghezza di 30 metri. L'appalto è stato affidato al raggruppamento temporaneo d'impresa, in fase di costituzione, composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo Srl, Seacon e Acale per un importo di aggiudicazione di 8.574.000 euro, a fronte di un ribasso del 21,73%. I lavori dell'**Autorità di sistema portuale** porteranno alla riqualificazione e al potenziamento delle strutture di banchina esistenti per adeguarne la funzionalità ai moderni standard dei traffici commerciali marittimi, per poter successivamente procedere all'approfondimento dei fondali portuali per adeguarli alle esigenze dei nuovi vettori commerciali dello shipping. Il progetto dell'opera prevede la realizzazione di un consolidamento tramite un "rifodero" dell'attuale fronte del primo tratto della banchina di Riva oltre che la costruzione di una pavimentazione semirigida ad alte prestazioni per garantire una opportuna resistenza e funzionalità anche per carichi eccezionali. Il tratto di banchina sarà arredato con bitte, parabordi cilindrici, paraspigolo e scalette alla marinara in acciaio inox. Nel porto di Ortona si sta, inoltre, procedendo al completamento del secondo stralcio dell'intervento di manutenzione straordinaria della scogliera del molo nord, con un investimento Adsp complessivo di 2.340.000 euro. Nel 2021 sono stati effettuati i lavori del primo stralcio con 840 mila euro, per una lunghezza di 180 metri della scogliera, nella parte più esposta alle mareggiate. In questi mesi, si sta realizzando il secondo intervento di completamento con 1,5 milioni di risorse, su una lunghezza di 250 metri. La manutenzione della scogliera del molo nord, già da anni in condizioni di precaria conservazione, era indispensabile per la protezione del bacino **portuale** di Ortona e della banchina commerciale nord in particolare come dimostrato anche dalle recenti mareggiate. "Procediamo con il primo intervento di consolidamento della banchina di Riva, un'opera fondamentale per l'operatività **portuale** di Ortona e tanto attesa dalle imprese, e completiamo i lavori di manutenzione della scogliera del molo nord - dice il Presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del



12/20/2023 10:26

Con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i lavori sul primo tratto e sul relativo piazzale interessano una lunghezza di 230 metri. Il Presidente Garofalo, un'opera necessaria e tanto attesa dagli operatori portuali Ortona, 19 dicembre 2023 - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha affidato oggi i lavori nel porto di Ortona per il consolidamento della banchina di Riva che saranno realizzati con i fondi degli interventi per la coesione territoriale e per le Zone economiche speciali del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'intervento programmato sulla banchina di Riva ha l'obiettivo del consolidamento del primo tratto e del relativo piazzale, pari ad una lunghezza di 230 metri e una larghezza di 30 metri. L'appalto è stato affidato al raggruppamento temporaneo d'impresa, in fase di costituzione, composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo Srl, Seacon e Acale per un importo di aggiudicazione di 8.574.000 euro, a fronte di un ribasso del 21,73%. I lavori dell'Autorità di sistema portuale porteranno alla riqualificazione e al potenziamento delle strutture di banchina esistenti per adeguarne la funzionalità ai moderni standard dei traffici commerciali marittimi, per poter successivamente procedere all'approfondimento dei fondali portuali per adeguarli alle esigenze dei nuovi vettori commerciali dello shipping. Il progetto dell'opera prevede la realizzazione di un consolidamento tramite un "rifodero" dell'attuale fronte del primo tratto della banchina di Riva oltre che la costruzione di una pavimentazione semirigida ad alte prestazioni per garantire una opportuna resistenza e funzionalità anche per carichi eccezionali. Il tratto di banchina sarà arredato con bitte, parabordi cilindrici, paraspigolo e scalette alla marinara in acciaio inox. Nel porto di Ortona si sta, inoltre, procedendo al completamento del

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lavori che fanno parte del progetto per il miglioramento logistico e infrastrutturale dello scalo, riferimento indispensabile del sistema produttivo, commerciale e manifatturiero dell'Abruzzo".

Porto di Ortona, ok al consolidamento della banchina di Riva

ANCONA L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha affidato i lavori nel porto di Ortona per il consolidamento della banchina di Riva che saranno realizzati con i fondi degli interventi per la coesione territoriale e per le Zone economiche speciali del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'intervento programmato sulla banchina di Riva ha l'obiettivo del consolidamento del primo tratto e del relativo piazzale, pari ad una lunghezza di 230 metri e una larghezza di 30 metri. L'appalto è stato affidato al raggruppamento temporaneo d'impresa, in fase di costituzione, composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo Srl, Seacon e Acale per un importo di aggiudicazione di 8.574.000 euro, a fronte di un ribasso del 21,73%. I lavori dell'Autorità di sistema portuale porteranno alla riqualificazione e al potenziamento delle strutture di banchina esistenti per adeguarne la funzionalità ai moderni standard dei traffici commerciali marittimi, per poter successivamente procedere all'approfondimento dei fondali portuali per adeguarli alle esigenze dei nuovi vettori commerciali dello

shipping. Il progetto dell'opera prevede la realizzazione di un consolidamento tramite un rifodero dell'attuale fronte del primo tratto della banchina di Riva oltre che la costruzione di una pavimentazione semirigida ad alte prestazioni per garantire una opportuna resistenza e funzionalità anche per carichi eccezionali. Il tratto di banchina sarà arredato con bitte, parabordi cilindrici, paraspigolo e scalette alla marinara in acciaio inox. porto di orton Nel porto di Ortona si sta, inoltre, procedendo al completamento del secondo stralcio dell'intervento di manutenzione straordinaria della scogliera del molo nord, con un investimento **Adsp** complessivo di 2.340.000 euro. Nel 2021 sono stati effettuati i lavori del primo stralcio con 840 mila euro, per una lunghezza di 180 metri della scogliera, nella parte più esposta alle mareggiate. In questi mesi, si sta realizzando il secondo intervento di completamento con 1,5 milioni di risorse, su una lunghezza di 250 metri. La manutenzione della scogliera del molo nord, già da anni in condizioni di precaria conservazione, era indispensabile per la protezione del bacino portuale di Ortona e della banchina commerciale nord in particolare come dimostrato anche dalle recenti mareggiate. Procediamo con il primo intervento di consolidamento della banchina di Riva, un'opera fondamentale per l'operatività portuale di Ortona e tanto attesa dalle imprese, e completiamo i lavori di manutenzione della scogliera del molo nord dice il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lavori che fanno parte del progetto per il miglioramento logistico e infrastrutturale dello scalo, riferimento indispensabile del sistema produttivo, commerciale e manifatturiero dell'Abruzzo. Inoltre, l'**AdSp** segnala l'adozione di un innovativo strumento per contribuire a supportare il benessere dei dipendenti



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e delle loro famiglie. Il Comitato di gestione ha approvato il regolamento che disciplina il welfare aziendale e le modalità di erogazione del contributo anno previsto per ciascun dipendente e dirigente **Adsp**. Il regolamento, su cui hanno espresso parere favorevole il Collegio dei revisori dei conti e l'Organismo di partenariato della risorsa mare, è parte integrante degli accordi della contrattazione di secondo livello 2023-2025, sottoscritti nel 2023 dall'Autorità di sistema portuale e dalle rappresentanze sindacali. L'obiettivo è di consolidare, nel sistema di welfare contrattuale, un programma di benefici per accrescere il benessere individuale e familiare dei dipendenti **Adsp** attraverso la possibilità di fruire di un ampio paniere di prestazioni e servizi personalizzabili. Il welfare aziendale dell'Autorità di sistema portuale prevede l'assistenza sanitaria integrativa, l'istruzione ed educazione per i famigliari, i servizi di assistenza ai famigliari anziani o non autosufficienti, gli abbonamenti per il trasporto pubblico, i servizi con finalità di istruzione, ricreazione e assistenza sociale, la previdenza complementare, i buoni spesa o carburante. Siamo fieri di presentare questo regolamento che è uno strumento attuativo di una partecipata contrattazione aziendale, portata avanti in questi mesi nel confronto con le parti sindacali, che ringraziamo per la collaborazione costruttiva ha detto il Presidente Garofalo -. Un elemento innovativo dell'Ente con il quale contribuire a dare ai lavoratori **Adsp** e alle loro famiglie uno strumento di arricchimento del benessere e di crescita, un'opportunità di miglioramento condiviso e di integrazione della parte contrattuale economica anche come elemento rafforzativo per realizzare al meglio gli obiettivi che ci poniamo. Il Comitato di gestione ha poi adottato il Manuale di gestione documentale dell'Ente, che ha lo scopo di costruire ed identificare il percorso digitale interno e la tracciabilità di tutti i documenti elaborati, con la previsione di una graduale creazione dell'archivio digitale **Adsp**. Ha inoltre approvato l'aggiornamento annuale del Piano dell'organico del porto, previsto dalla legge 84 del 1994 e che riguarda i lavoratori delle imprese portuali degli articoli 16, 17 e 18. Un documento costruito in sintonia con le specificità e i bisogni delle aziende dei porti, che ha valore di documento strategico di ricognizione e di analisi dei fabbisogni lavorativi.

Primo Magazine

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ortona: Adsp affida il consolidamento della banchina di Riva

Porto di Ortona: Adsp affida il consolidamento della banchina di Riva 20 dicembre 2023 - L'Autorità di **sistema portuale** del **mare Adriatico centrale** ha affidato i lavori nel porto di Ortona per il consolidamento della banchina di Riva che saranno realizzati con i fondi degli interventi per la coesione territoriale e per le Zone economiche speciali del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'intervento programmato sulla banchina di Riva ha l'obiettivo del consolidamento del primo tratto e del relativo piazzale, pari ad una lunghezza di 230 metri e una larghezza di 30 metri. L'appalto è stato affidato al raggruppamento temporaneo d'impresa, in fase di costituzione, composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo Srl, Seacon e Acale per un importo di aggiudicazione di 8.574.000 euro, a fronte di un ribasso del 21,73%. I lavori dell'Autorità di **sistema portuale** porteranno alla riqualificazione e al potenziamento delle strutture di banchina esistenti per adeguarne la funzionalità ai moderni standard dei traffici commerciali marittimi, per poter successivamente procedere all'approfondimento dei fondali portuali per adeguarli alle esigenze dei nuovi vettori commerciali dello shipping. Il progetto dell'opera prevede la realizzazione di un consolidamento tramite un "rifodero" dell'attuale fronte del primo tratto della banchina di Riva oltre che la costruzione di una pavimentazione semirigida ad alte prestazioni per garantire una opportuna resistenza e funzionalità anche per carichi eccezionali. Il tratto di banchina sarà arredato con bitte, parabordi cilindrici, paraspigolo e scalette alla marinara in acciaio inox. "Procediamo con il primo intervento di consolidamento della banchina di Riva, un'opera fondamentale per l'operatività **portuale** di Ortona e tanto attesa dalle imprese, e completiamo i lavori di manutenzione della scogliera del molo nord - dice il Presidente dell'Autorità di **sistema portuale** del **mare Adriatico centrale**, **Vincenzo Garofalo** - Lavori che fanno parte del progetto per il miglioramento logistico e infrastrutturale dello scalo, riferimento indispensabile del **sistema** produttivo, commerciale e manifatturiero dell'Abruzzo".



12/20/2023 16:43

Porto di Ortona: Adsp affida il consolidamento della banchina di Riva 20 dicembre 2023 - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha affidato i lavori nel porto di Ortona per il consolidamento della banchina di Riva che saranno realizzati con i fondi degli interventi per la coesione territoriale e per le Zone economiche speciali del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'intervento programmato sulla banchina di Riva ha l'obiettivo del consolidamento del primo tratto e del relativo piazzale, pari ad una lunghezza di 230 metri e una larghezza di 30 metri. L'appalto è stato affidato al raggruppamento temporaneo d'impresa, in fase di costituzione, composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo Srl, Seacon e Acale per un importo di aggiudicazione di 8.574.000 euro, a fronte di un ribasso del 21,73%. I lavori dell'Autorità di sistema portuale porteranno alla riqualificazione e al potenziamento delle strutture di banchina esistenti per adeguarne la funzionalità ai moderni standard dei traffici commerciali marittimi, per poter successivamente procedere all'approfondimento dei fondali portuali per adeguarli alle esigenze dei nuovi vettori commerciali dello shipping. Il progetto dell'opera prevede la realizzazione di un consolidamento tramite un "rifodero" dell'attuale fronte del primo tratto della banchina di Riva oltre che la costruzione di una pavimentazione semirigida ad alte prestazioni per garantire una opportuna resistenza e funzionalità anche per carichi eccezionali. Il tratto di banchina sarà arredato con bitte, parabordi cilindrici, paraspigolo e scalette alla marinara in acciaio inox. "Procediamo con il primo intervento di consolidamento della banchina di Riva, un'opera fondamentale per l'operatività portuale di Ortona e tanto attesa dalle imprese, e completiamo i lavori di manutenzione della scogliera del molo nord - dice il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

Aria inquinata nei porti di Villa San Giovanni, Napoli, Livorno, La Spezia, Genova, Savona, Chioggia e Ancona

Villa San Giovanni, Napoli, Livorno, La Spezia, Genova, Savona, Chioggia (Venezia) e Ancona: le misurazioni delle emissioni navali effettuate nei porti di queste città hanno rivelato concentrazioni di biossido di azoto dannose per la salute umana sia nel nostro Paese che negli altri porti europei lungo le rotte marittime più popolari del Mediterraneo come Atene, Valencia e Malta. Monitoraggi i cui risultati rappresentano un campanello d'allarme per le popolazioni che vivono sulle sponde del Mediterraneo e in particolare nelle città di porto. Dati che devono indurre ad alzare la voce nei confronti dell'industria marittima e dei governi, affinché si agisca al più presto per l'adozione di norme e misure che riducano rapidamente le emissioni di inquinanti atmosferici e gas serra provenienti dalle navi. I dati rilevati nelle città italiane sono scioccanti. A Villa San Giovanni, un'area portuale in cui si prevedono più di 100 approdi di navi e aliscafi al giorno, nel periodo che va dal 16 luglio al 13 agosto è stata registrata una media di $94 \mu\text{g}/\text{m}^3$ di NO_2 , ovvero una concentrazione quasi 10 volte più elevata della soglia annua indicata dalle nuove linee guida dell'OMS a tutela della salute umana e circa 4

volte quella che i ricercatori indicano a tutela della salute umana sulle 24 ore. A Napoli, dove la misurazione nell'area portuale è avvenuta a ottobre, le concentrazioni a Porta di Massa, sono arrivate addirittura $73 \mu\text{g}/\text{m}^3$, quindi quasi due volte il vigente limite annuo di legge e tre volte la soglia giornaliera ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$) al superamento della quale i ricercatori associano un danno certo alla salute umana. Parimenti allarmanti sono i dati raccolti dai cittadini di La Spezia, Livorno, Genova e Ancona, città dove le navi sostano per ore con i motori accesi a poche decine di metri dalle finestre degli abitanti. Fra luglio e ottobre i cittadini di 15 città portuali del Mediterraneo hanno condotto rilevazioni dell'inquinamento atmosferico nelle aree intorno ai porti. La campagna di scienza partecipata, si è svolta in Italia nell'ambito della rete 'Facciamo respirare il Mediterraneo' - coordinata da Cittadini per l'aria e che raggruppa numerosi comitati e associazioni attivi sul tema delle emissioni navali nelle città di porto italiane - e in Europa della coalizione europea di ONG (NABU, Cittadini per l'aria, Ecologistas en Acción, ZERO, Ornitologiki e BirdLifeMalta) che da diversi anni sostiene l'attivazione di un'Area a Controllo delle Emissioni navali nel Mediterraneo. Il monitoraggio - che si è svolto durante quattro settimane nelle città di porto di Italia, Spagna, Grecia, Malta e Portogallo - ha riguardato il biossido di azoto (NO_2), un inquinante che proviene dalla combustione dei carburanti fossili diesel e, in particolare, dai motori delle navi che, bruciando il cosiddetto 'Olio Pesante' (HFO), producono quantità molto elevate di questo inquinante. L'esposizione al biossido di azoto è associata all'incremento di asma, infarti, disturbi cardio circolatori e mortalità generale [1], oltre che ad alterazioni dello sviluppo cognitivo nei bambini. Gli ossidi di azoto, inoltre,



danneggiano le piante e le colture e rappresentano precursori dell'ozono troposferico, a sua volta altamente tossico e causa di frequenti allarmi smog nelle città portuali particolarmente nel periodo estivo in cui il traffico navale è particolarmente intenso. L'ozono è, inoltre, un gas a effetto serra che accelera il riscaldamento globale. Eppure, le soluzioni tecniche per prevenire le emissioni di NOx esistono così come, nel Mare del Nord e nel Mar Baltico, esistono già i limiti per questo inquinante per le navi che vi si spostano. La rete di ONG di Italia, Spagna, Francia, Grecia, Malta, Portogallo e Germania chiede agli Stati che si affacciano sul Mediterraneo di istituire un'area di controllo delle emissioni di azoto (NECA) per il Mar Mediterraneo. Una misura che limiterebbe le emissioni di NOx e porterebbe a una riduzione delle emissioni nocive delle navi fino al 70%. 'Vogliamo che i nostri politici agiscano finalmente per proteggere la nostra salute e l'ambiente. È quindi un'occasione persa che la priorità di giungere al più presto all'attivazione dell'Area a Controllo delle Emissioni di NOx non sia stata messa in cima all'agenda della riunione della Conferenza di Barcellona appena conclusasi in Slovenia' dice Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'aria. "Gli abitanti delle città di porto del Mar Mediterraneo si ammalano e perdono la vita a causa di pratiche avide dell'industria navale. È urgente che i governi agiscano per proteggere la salute e l'ambiente di chi vive nelle aree portuali e nel bacino del Mediterraneo che conta circa 250 milioni di abitanti". L'esperto di navigazione della ONG tedesca NABU, Sönke Diesener, afferma: "L'uso di combustibili fossili da parte delle navi senza che vi si accompagnino regole efficaci rappresenta il problema principale. Le aree di controllo delle emissioni (ECA) sono già in vigore nel Mare del Nord e nel Mar Baltico e hanno dimostrato di migliorare drasticamente la qualità dell'aria. I Paesi rivieraschi del Mediterraneo dovrebbero agire per proteggere le persone, l'ambiente e il clima. Un'area di controllo delle emissioni potrebbe evitare 10.000 morti premature all'anno entro il 2050. I benefici attesi per la salute superano di 4,4 volte i costi di tale misura, mentre i tassi di trasporto sulla terraferma non aumenterebbero oltre le normali fluttuazioni del mercato". Le tante associazioni e i comitati italiani che hanno partecipato alla campagna di scienza partecipata misurando l'NO2 nei porti, l'Associazione Livorno Porto Pulito, We are here Venice (in collaborazione con dei cittadini di Chioggia), Ecoistituto di Reggio Emilia e Genova, il Comitato Tutela Ambientale Genova Centro-Ovest, Italia Nostra Ancona, No Fumi Ancona, Rete Ambiente Altro Turismo La Spezia, il Gruppo Volontari Greenpeace di Napoli e il Comitato Vivibilità Cittadina di Napoli, si battono ogni giorno per dare dignità e tutela ai cittadini che crescono e vivono nelle città di porto deprivati di una buona qualità dell'aria indispensabile alla vita e commentano i dati pubblicati oggi e le criticità che affliggono le loro città su questo fronte. 'A Livorno si conferma che il biossido di azoto presente in atmosfera nelle aree più vicine al porto è più elevato dei valori riscontrati dalla centralina Arpat nella seconda strada più inquinata della Toscana'. Luca Ribechini, Associazione Livorno Porto Pulito. 'Genova è stata premiata di recente come città più virtuosa del Mediterraneo sulla sostenibilità, la lotta ai cambiamenti climatici e lo sviluppo sostenibile (Istanbul Environmentally Friendly City Award),

ma la realtà è tragicamente diversa. Ad esempio, l'inquinamento dell'aria è superiore ai limiti consentiti e buona parte di questo inquinamento che va a danneggiare la salute di noi genovesi è causato dalle navi in porto con i motori sempre accesi. Secondo i dati pubblicati su IS Global - Ranking of Cities, Genova è la 34esima città più inquinata d'Europa sugli NO2 e questo causa oltre 300 morti premature ogni anno (di cui circa la metà è causato dall'inquinamento navale). È urgente concludere l'elettificazione delle banchine e spegnere i motori delle navi in porto per tutelare la salute dei cittadini genovesi. Abbiamo le soluzioni per avere un'aria più pulita, adottiamole.' Enzo Tortello, Comitato Tutela Ambientale Genova Centro-Ovest 'Notiamo con grandissima preoccupazione che, nei giorni in cui stazionano le navi da crociera, i picchi di inquinamento, soprattutto del biossido di azoto, si innalzano enormemente. L'attuale legge che definisce i valori limite degli inquinanti atmosferici è obsoleta; è stata fatta nel 2010 sulla base di linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità del 2005. Oggi l'OMS ci dice che con quei valori si muore e il limite indicato nelle nuove linee guida è ampiamente superato ogni volta che abbiamo una grande nave ormeggiata. Le analisi fatte alla Spezia per la zona prospiciente i moli di ormeggio delle grandi navi da crociera indicano 7 morti premature a breve termine ogni mille abitanti e 5 morti premature a lungo termine ogni cento abitanti imputabili al biossido di azoto, fatevi due conti e meditate' Vittorio Gasparini Rete Ambiente Altro Turismo La Spezia 'A Napoli, dove il porto è al centro della città e uno dei cuori pulsanti del trasporto di merci e persone, è davvero impattante il livello di emissioni rilevate. Queste rivelano un grosso rischio per la salute di cittadine e cittadini e pregiudicano tantissimo la qualità dell'aria di una città come la nostra che ha visto negli anni diminuire gli spazi verdi mentre aumentava il traffico automobilistico. È sempre più necessario intraprendere azioni che tutelino la qualità dell'aria e la salute di cittadini e cittadine' Francesca Zazzera Greenpeace Gruppo Locale di Napoli. Secondo Rosario Previtiera, presidente di SAVE YOUR GLOBE: 'Ancora una volta Villa San Giovanni (RC) si rivela tra le città portuali più inquinate del Paese, nonostante l'elevata ventilazione naturale presente sullo Stretto di Messina. Le migliaia di tratte Villa San Giovanni-Messina e viceversa percorse ogni mese sullo Stretto da parte di navi con motori per gran parte obsoleti sono causa di emissioni di NO2 e polveri sottili i cui effetti sono crescenti anche a causa dell'aumento delle temperature generalizzate. A ciò si aggiungano gli scarichi di circa 5 milioni di veicoli che ogni anno attraversano la città di Villa San Giovanni e di Messina e sostano nei pressi del porto. L'Associazione SAVE YOUR GLOBE ha più volte monitorato negli anni tale stato con centraline di vario tipo, rinnovando periodicamente l'allarme tumori il cui livello di diffusione è da decenni in crescita esponenziale. Sarà fondamentale nel nostro caso sia spostare a sud il porto cittadino e allontanarlo dalle aree abitate sia sensibilizzare le compagnie di navigazione verso una corretta transizione energetica ed ecologica, scevra dal greenwashing come richiesto in tutta Europa, per tutelare l'ecosistema ma anche la salute dei numerosi lavoratori del comparto'. ' Italia Nostra, No Fumi e le altre associazioni ambientaliste stanno conducendo da alcuni anni una dura battaglia pubblica contro il progetto dell'Autorità Portuale

vivereancona.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di realizzare un home port della MSC sul Molo Clementino dove Traiano partì per la conquista della Dacia e dove, 1600 anni dopo, Vanvitelli realizzò il suo porto. La nuova amministrazione comunale è contraria, a differenza di quella precedente, e dopo un primo parere sfavorevole della sottocommissione VIA VAS, si attende il parere definitivo. Lo studio PIA ha dimostrato come in Ancona vi siano 110 morti in più di quelle attese, causa l'inquinamento atmosferico dovuto anche alle navi' Maurizio Sebastiani, Italia Nostra Ancona 'Collaborando a questa iniziativa ha confermato ulteriormente la povertà delle informazioni pubblicamente disponibili anche per questioni delicate come l'inquinamento del traffico navale. Speriamo di stimolare le autorità a migliorare il monitoraggio delle emissioni portuali.' Jane da Mosto, We are here Venice. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp aggiungere il numero 350.0532033 alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona . Seguici su Facebook e Twitter

Controlli congiunti di Guardia Costiera e GDF: sequestrati circa 7500 kg di molluschi privi di indicazioni obbligatorie

Nelle prime ore della mattinata odierna, i militari della Capitaneria di **porto** di Ancona e i finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Ancona hanno proseguito l'attività di controllo congiunta a tutela della risorsa ittica e del consumatore avviata nei giorni precedenti nella zona del Mandracchio del **porto** dorico. All'esito dei controlli, veniva accertato che alcune barche da pesca professionali detenevano prodotto ittico appartenente alla specie della "vongola" oltre il limite giornaliero consentito per la pesca di tale specie ed in assenza di qualsivoglia documentazione per l'immissione in commercio attestante la provenienza del pescato e che n. 2 (due) società detenevano prodotto ittico destinato alla immissione in commercio in assenza di documentazione commerciale comprovante la tracciabilità dello stesso. Grazie alla sinergica attività di Guardia Costiera e Guardia di Finanza, si procedeva al sequestro di circa 7500 chilogrammi di prodotto ittico, dei quali circa 600 venivano rinvenuti abbandonati in banchina del **porto** e venivano contestate sanzioni amministrative per un ammontare complessivo pari a 40.500. Successivamente, il prodotto ittico rinvenuto, privo delle obbligatorie

indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, nonché delle informazioni previste dalla normativa vigente in materia di tutela del commercio al dettaglio veniva interamente rigettato in mare in quanto ancora in stato vitale. I controlli proseguiranno nelle prossime giornate a tutela dei consumatori, ai quali si raccomanda sempre di prestare la massima attenzione e di acquistare esclusivamente prodotto ittico che assicuri il rispetto della normativa vigente relativa alla corretta tracciabilità del pescato, evitando di acquistare pescato di dubbia provenienza o illecitamente venduto. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 20-12-2023 alle 15:52 sul giornale del 21 dicembre 2023 0 letture In questo articolo si parla di cronaca vivere ancona comunicato stampa Commenti.



12/20/2023 15:56

Nelle prime ore della mattinata odierna, i militari della Capitaneria di porto di Ancona e i finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Ancona hanno proseguito l'attività di controllo congiunta a tutela della risorsa ittica e del consumatore avviata nei giorni precedenti nella zona del Mandracchio del porto dorico. All'esito dei controlli, veniva accertato che alcune barche da pesca professionali detenevano prodotto ittico appartenente alla specie della "vongola" oltre il limite giornaliero consentito per la pesca di tale specie ed in assenza di qualsivoglia documentazione per l'immissione in commercio attestante la provenienza del pescato e che n. 2 (due) società detenevano prodotto ittico destinato alla immissione in commercio in assenza di documentazione commerciale comprovante la tracciabilità dello stesso. Grazie alla sinergica attività di Guardia Costiera e Guardia di Finanza, si procedeva al sequestro di circa 7500 chilogrammi di prodotto ittico, dei quali circa 600 venivano rinvenuti abbandonati in banchina del porto e venivano contestate sanzioni amministrative per un ammontare complessivo pari a € 40.500. Successivamente, il prodotto ittico rinvenuto, privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, nonché delle informazioni previste dalla normativa vigente in materia di tutela del commercio al dettaglio veniva interamente rigettato in mare in quanto ancora in stato vitale. I controlli proseguiranno nelle prossime giornate a tutela dei consumatori, ai quali si raccomanda sempre di prestare la massima attenzione e di acquistare esclusivamente prodotto ittico che assicuri il rispetto della normativa vigente relativa alla corretta tracciabilità del pescato, evitando di acquistare pescato di dubbia provenienza o illecitamente venduto. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso

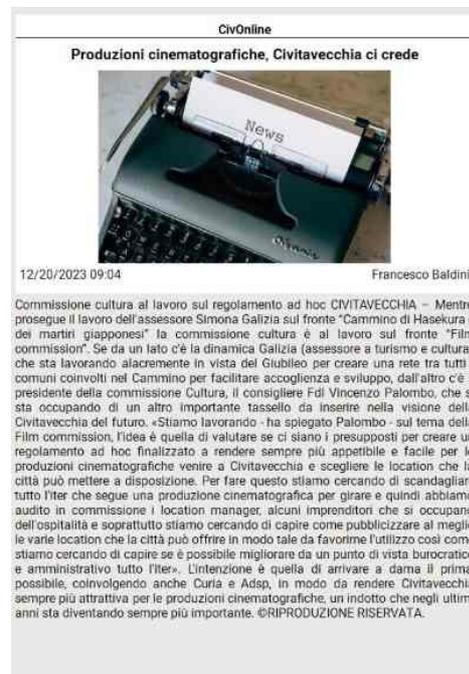
Riunione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica: misure per le festività natalizie e di fine anno

Presieduta dal nuovo Prefetto di Ancona, Saverio Ordine, si è svolta oggi una riunione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica. Nell'incontro sono state esaminate la situazione del territorio e le misure da adottare per affrontare con serenità le prossime Festività Natalizie e di fine d'Anno. Alla riunione hanno partecipato il Questore Capocasa, i Comandanti Provinciali dei Carabinieri e della Guardia di Finanza, del Compartimento Polizia ferroviaria, della Polizia stradale e di Frontiera, il Comandante dei Vigili del fuoco, il Presidente dell'**Autorità di Sistema portuale**, il Comandante della Capitaneria di Porto, il Presidente della Provincia, l'Assessore alla sicurezza del Comune di Ancona e il Vice Comandante della Polizia locale. Il Comitato ha esaminato la situazione della provincia, individuando eventuali obiettivi sensibili su cui orientare il complesso e articolato dispositivo di prevenzione e controllo che le forze dell'ordine mettono in campo nel periodo delle Festività Natalizie. Su analogo indirizzo del Ministro dell'Interno, i servizi di prevenzione nei centri storici nei principali luoghi di aggregazione e di culto saranno caratterizzati dalla visibilità e prossimità al cittadino. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 20-12-2023 alle 16:17 sul giornale del 21 dicembre 2023 0 letture In questo articolo si parla di attualità vivere ancona comunicato stampa Commenti.



Produzioni cinematografiche, Civitavecchia ci crede

Commissione cultura al lavoro sul regolamento ad hoc CIVITAVECCHIA - Mentre prosegue il lavoro dell'assessore Simona Galizia sul fronte "Cammino di Hasekura e dei martiri giapponesi" la commissione cultura è al lavoro sul fronte "Film commission". Se da un lato c'è la dinamica Galizia (assessore a turismo e cultura) che sta lavorando alacremente in vista del Giubileo per creare una rete tra tutti i comuni coinvolti nel Cammino per facilitare accoglienza e sviluppo, dall'altro c'è il presidente della commissione Cultura, il consigliere FdI Vincenzo Palombo, che si sta occupando di un altro importante tassello da inserire nella visione della Civitavecchia del futuro. «Stiamo lavorando - ha spiegato Palombo - sul tema della Film commission, l'idea è quella di valutare se ci siano i presupposti per creare un regolamento ad hoc finalizzato a rendere sempre più appetibile e facile per le produzioni cinematografiche venire a Civitavecchia e scegliere le location che la città può mettere a disposizione. Per fare questo stiamo cercando di scandagliare tutto l'iter che segue una produzione cinematografica per girare e quindi abbiamo audito in commissione i location manager, alcuni imprenditori che si occupano dell'ospitalità e soprattutto stiamo cercando di capire come pubblicizzare al meglio le varie location che la città può offrire in modo tale da favorirne l'utilizzo così come stiamo cercando di capire se è possibile migliorare da un punto di vista burocratico e amministrativo tutto l'iter». L'intenzione è quella di arrivare a darla il prima possibile, coinvolgendo anche Curia e Adsp, in modo da rendere Civitavecchia sempre più attrattiva per le produzioni cinematografiche, un indotto che negli ultimi anni sta diventando sempre più importante. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ansa

Napoli

"RiLOVuzione", la rivoluzione delle donne con le parole d'amore

Raccontare la 'guerra' che combattono le donne partendo dalla guerra russo-ucraina che fra le prime vittime vide la piccola Polina, mondi legati da un filo unico di dolore rispetto al quale occorre riproporre l'Amore: è il tentativo che l'attrice e regista napoletana Cristina Donadio lancia con il suo "RiLOVuzione", spettacolo, con 7 attrici, che prospetta la rivoluzione delle donne attraverso le parole d'amore, presentato oggi in anteprima a bordo della Msc Fantasia nello scalo partenopeo nel ciclo "Mare d'incontri" voluto dalla compagnia per avvicinare le sue navi alle città e ai **porti** d'attracco coinvolgendo le comunità cittadine attraverso gli eventi culturali. Un collegamento guerra-violenza sulle donne "inevitabile" come spiega all'ANSA la Donadio nota al grande pubblico per aver interpretato 'Scianel' in Gomorra. "Inevitabile e ogni giorno più contemporaneo" aggiunge ricordando l'ennesimo femminicidio. "E' una storia che non finisce mai, una guerra di cui non intravediamo neppure un nemico vero. Troppo facile dire che è colpa degli uomini. Sono loro ad agire ma la situazione è molto più complicata. Perché gli uomini arrivano ad avere così tanta paura da uccidere? Come è possibile che ancora esistano conflitti insensati come quello in Ucraina?". La risposta a tutto ciò? "Non ho soluzioni - dice Donadio - forse verrà dal tempo". Ma con questo spettacolo l'attrice scommette sull'Amore: "L'idea nasce qui da un uomo, da **Ciro Vespa**, manager Msc, che ha sentito il bisogno di fare qualcosa per le donne, di scrivere poesie, con un omaggio alla piccola Polina. Insieme con lui ho creato un contenitore con 7 meravigliose attrici. Spero di portarlo in giro per raccontare, partendo dalla guerra, la guerra quotidiana delle donne". Sul palco si alternano le attrici raccontando storie di donne famose - nel mondo dell'Altrove dove è giunta Polina dopo la morte - fra amore e sofferenza, violenza collettiva e storie intime: **Enheduanna**, **Saffo**, **Eleonora De Fonseca Pimentel**, **Frida Kahlo**, **Alda Merini**, **Audre Lorde**, **Farough Farrokhzad**. Miscellanea di personaggi che hanno fatto la storia attraverso le parole d'amore, storie di donne che hanno contribuito a cambiare il mondo. Riproduzione riservata © Copyright ANSA Da non perdere.



Raccontare la 'guerra' che combattono le donne partendo dalla guerra russo-ucraina che fra le prime vittime vide la piccola Polina, mondi legati da un filo unico di dolore rispetto al quale occorre riproporre l'Amore: è il tentativo che l'attrice e regista napoletana Cristina Donadio lancia con il suo "RiLOVuzione", spettacolo, con 7 attrici, che prospetta la rivoluzione delle donne attraverso le parole d'amore, presentato oggi in anteprima a bordo della Msc Fantasia nello scalo partenopeo nel ciclo "Mare d'incontri" voluto dalla compagnia per avvicinare le sue navi alle città e ai porti d'attracco coinvolgendo le comunità cittadine attraverso gli eventi culturali. Un collegamento guerra-violenza sulle donne "inevitabile" come spiega all'ANSA la Donadio nota al grande pubblico per aver interpretato 'Scianel' in Gomorra. "Inevitabile e ogni giorno più contemporaneo" aggiunge ricordando l'ennesimo femminicidio. "E' una storia che non finisce mai, una guerra di cui non intravediamo neppure un nemico vero. Troppo facile dire che è colpa degli uomini. Sono loro ad agire ma la situazione è molto più complicata. Perché gli uomini arrivano ad avere così tanta paura da uccidere? Come è possibile che ancora esistano conflitti insensati come quello in Ucraina?". La risposta a tutto ciò? "Non ho soluzioni - dice Donadio - forse verrà dal tempo". Ma con questo spettacolo l'attrice scommette sull'Amore: "L'idea nasce qui da un uomo, da **Ciro Vespa**, manager Msc, che ha sentito il bisogno di fare qualcosa per le donne, di scrivere poesie, con un omaggio alla piccola Polina. Insieme con lui ho creato un contenitore con 7 meravigliose attrici. Spero di portarlo in giro per raccontare, partendo dalla guerra, la guerra quotidiana delle donne". Sul palco si alternano le attrici raccontando storie di donne famose - nel mondo dell'Altrove dove è giunta Polina dopo la morte - fra amore e

Ansa

Napoli

Massa (MSC Crociere), dai crocieristi impulso per crescita Napoli

"Quest'anno a **Napoli** abbiamo movimentato 415mila ospiti avendo due navi fisse per tutta l'estate ogni settimana e anche durante l'inverno a **Napoli** c'è stata, per ogni settimana, una presenza fissa di una nave MSC; da un recente studio è emerso che ogni crocierista lascia sul territorio dello scalo ospite una media pro-capite di 115 euro il che significa oltre 47 milioni di euro in un anno a **Napoli** solo tenendo conto dei nostri ospiti. Un impulso per lo sviluppo della città e della Campania. Nel 2024 ci saranno tre navi fisse MSC per settimana durante l'estate nel **porto di Napoli**". Così Leonardo Massa, managing director di MSC Crociere, intervenendo oggi a bordo della nave MSC Fantasia, dove è stato presentato lo spettacolo di Cristina Donadio "RiLOVuzione". "Da quest'anno abbiamo inaugurato con grande successo di pubblico questi appuntamenti - ha aggiunto Massa - che vogliono offrire ai cittadini partenopei teatro, musica, comicità, in uno scenario suggestivo e inedito. MSC Fantasia diventa un vero palcoscenico affacciato sul **porto di Napoli** e concludiamo il 2023 con una performance dedicata alle donne in un momento in cui è proprio necessario fare, come dice il titolo dello spettacolo, una riLOVuzione".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA Da non perdere.



12/20/2023 20:41

"Quest'anno a Napoli abbiamo movimentato 415mila ospiti avendo due navi fisse per tutta l'estate ogni settimana e anche durante l'inverno a Napoli c'è stata, per ogni settimana, una presenza fissa di una nave MSC; da un recente studio è emerso che ogni crocierista lascia sul territorio dello scalo ospite una media pro-capite di 115 euro il che significa oltre 47 milioni di euro in un anno a Napoli solo tenendo conto dei nostri ospiti. Un impulso per lo sviluppo della città e della Campania. Nel 2024 ci saranno tre navi fisse MSC per settimana durante l'estate nel porto di Napoli". Così Leonardo Massa, managing director di MSC Crociere, intervenendo oggi a bordo della nave MSC Fantasia, dove è stato presentato lo spettacolo di Cristina Donadio "RiLOVuzione". Da quest'anno abbiamo inaugurato con grande successo di pubblico questi appuntamenti - ha aggiunto Massa - che vogliono offrire ai cittadini partenopei teatro, musica, comicità, in uno scenario suggestivo e inedito. MSC Fantasia diventa un vero palcoscenico affacciato sul porto di Napoli e concludiamo il 2023 con una performance dedicata alle donne in un momento in cui è proprio necessario fare, come dice il titolo dello spettacolo, una riLOVuzione".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA Da non perdere.

Il futuro dei porti? Sostenibilità e digitalizzazione. Genova e Napoli, confronto promosso da Infosfera

Presso la sede di Confindustria Genova, si è tenuto il convegno "Driving Innovation(s): porti, tecnologie e nuove rotte", organizzato da Digital Innovation Hub - DIH Liguria e Campania DIH, nodi della rete dei Digital Innovation Hub di Confindustria, in collaborazione con il Centro di Competenza Start 4.0 e con l'European Digital Innovation Hub PRIDE, per un confronto sulle sfide dell'innovazione nella logistica dei trasporti. L'evento fra le iniziative di divulgazione scientifica promosse dal Magazine Infosfera, strumento della rete nazionale dei Digital Innovation Hub. I lavori sono stati aperti da Paolo Piccini, presidente Digital Innovation Hub Liguria, che ha introdotto gli interventi di Gianluigi Viscardi, coordinatore della rete nazionale dei Digital Innovation Hub di Confindustria, di Edoardo Imperiale, ceo del Campania DIH-Rete Confindustria e direttore del Magazine Infosfera, e di Guido Conforti, direttore del DIH Liguria. Sono seguite due tavole rotonde: la prima, dal titolo "Transizione green e innovazione tecnologica al servizio del **sistema portuale**", alla quale hanno preso parte: Enrico Rossi Ferrari, Presidente consorzio terminalisti PCS, Paola Girdinio, Presidente Centro di Competenza Start 4.0, Maurizio Manfellotto, Presidente Campania DIH Rete Confindustria Scarl e Presidente Hitachi Rail Italy, Alessandro Panaro, Capo servizio dell'Area di Ricerca di SRM "Maritime & Energy", ed Enrico Rizzuto, Vice Presidente Centro del Mare. La seconda tavola rotonda, dal titolo "Smart Port: sfide ed opportunità", ha visto come protagoniste le **Autorità di Sistema Portuale** con Bruno Vestri (**AdSP** del Mar Tirreno centrale), Zeno D'Agostino (Presidente **AdSP** Mare Adriatico orientale), Federica Montaresi (Segretario generale **AdSP** Mar Ligure orientale). Dal dibattito emerge come, in un contesto di rapida evoluzione, diventi imprescindibile il legame tra sostenibilità e digitalizzazione, fattori che incideranno in modo significativo sull'operatività del comparto marittimo. Secondo una ricerca dell'UNCTAD, saranno necessari ingenti investimenti per decarbonizzare le navi a livello mondiale, stimati in 28 miliardi di dollari annui, oltre a ulteriori 90 miliardi per adattare le infrastrutture portuali. Perché questo processo si realizzi efficacemente, è fondamentale la cooperazione tra diversi livelli decisionali e istituzionali. In questa direzione va il Port Community System (PCS), attivo da due decenni, che ha rivoluzionato la digitalizzazione dei processi portuali, promuovendo la raccolta e la condivisione dei dati. «La transizione green e l'innovazione tecnologica sono tra gli obiettivi più urgenti da perseguire - ha dichiarato Gianluigi Viscardi -. Parliamo di "nuove rotte" non perché si stia percorrendo una strada sbagliata, ma perché è tempo, per tutti, di innovare». «I DIH di Confindustria - ha aggiunto Edoardo Imperiale - potranno dare il proprio contributo all'innovazione delle infrastrutture portuali, anche attraverso forme di collaborazione tra i singoli DIH, centrali nella digitalizzazione



Presso la sede di Confindustria Genova, si è tenuto il convegno "Driving Innovation(s): porti, tecnologie e nuove rotte", organizzato da Digital Innovation Hub - DIH Liguria e Campania DIH, nodi della rete dei Digital Innovation Hub di Confindustria, in collaborazione con il Centro di Competenza Start 4.0 e con l'European Digital Innovation Hub PRIDE, per un confronto sulle sfide dell'innovazione nella logistica dei trasporti. L'evento fra le iniziative di divulgazione scientifica promosse dal Magazine Infosfera, strumento della rete nazionale dei Digital Innovation Hub. I lavori sono stati aperti da Paolo Piccini, presidente Digital Innovation Hub Liguria, che ha introdotto gli interventi di Gianluigi Viscardi, coordinatore della rete nazionale dei Digital Innovation Hub di Confindustria, di Edoardo Imperiale, ceo del Campania DIH-Rete Confindustria e direttore del Magazine Infosfera, e di Guido Conforti, direttore del DIH Liguria. Sono seguite due tavole rotonde: la prima, dal titolo "Transizione green e innovazione tecnologica al servizio del sistema portuale", alla quale hanno preso parte: Enrico Rossi Ferrari, Presidente consorzio terminalisti PCS, Paola Girdinio, Presidente Centro di Competenza Start 4.0, Maurizio Manfellotto, Presidente Campania DIH Rete Confindustria Scarl e Presidente Hitachi Rail Italy, Alessandro Panaro, Capo servizio dell'Area di Ricerca di SRM "Maritime & Energy", ed Enrico Rizzuto, Vice Presidente Centro del Mare. La seconda tavola rotonda, dal titolo "Smart Port: sfide ed opportunità", ha visto come protagoniste le Autorità di Sistema Portuale con Bruno Vestri (AdSP del Mar Tirreno centrale), Zeno D'Agostino (Presidente AdSP Mare Adriatico orientale), Federica Montaresi (Segretario generale AdSP Mar Ligure orientale). Dal dibattito emerge come, in un contesto di rapida evoluzione, diventi imprescindibile il legame tra sostenibilità e digitalizzazione, fattori che incideranno in modo significativo sull'operatività del comparto marittimo. Secondo una ricerca

Ildenaro.it

Napoli

dei porti, strategici nello sviluppo dell'economia del mare". «I temi trattati - ha sottolineato Guido Conforti - partono dal presupposto che la componente logistica è legata alla manifattura e questa, a sua volta, è legata all'innovazione. In questo contesto, la rete dei DIH rappresenta un valore aggiunto per il **sistema** Confindustria».

Alleanza Genova-Napoli, i Digital Innovation Hub in campo per digitalizzare i porti

Presso la sede di Confindustria Genova, si è tenuto il convegno "Driving Innovation(s): porti, tecnologie e nuove rotte", organizzato da Digital Innovation Hub - DIH Liguria e Campania DIH, nodi della rete dei Digital Innovation Hub di Confindustria, in collaborazione con il Centro di Competenza Start 4.0 e con l'European Digital Innovation Hub PRIDE, per un confronto sulle sfide dell'innovazione nella logistica dei trasporti. L'evento fra le iniziative di divulgazione scientifica promosse dal Magazine INFOSFERA, strumento della rete nazionale dei Digital Innovation Hub. I lavori sono stati aperti da Paolo Piccini, Presidente Digital Innovation Hub Liguria, che ha introdotto gli interventi di Gianluigi Viscardi, coordinatore della rete nazionale dei Digital Innovation Hub di Confindustria, di Edoardo Imperiale, Ceo del Campania DIH-Rete Confindustria e direttore del Magazine Infosfera, e di Guido Conforti, direttore del DIH Liguria. Sono seguite due tavole rotonde: la prima, dal titolo "Transizione green e innovazione tecnologica al servizio del **sistema portuale**", alla quale hanno preso parte: Enrico Rossi Ferrari, Presidente consorzio terminalisti PCS, Paola Girdinio, Presidente Centro di Competenza Start 4.0, Maurizio Manfellotto, Presidente Campania DIH Rete Confindustria Scarl e Presidente Hitachi Rail Italy, Alessandro Panaro, Capo servizio dell'Area di Ricerca di SRM "Maritime & Energy", ed Enrico Rizzuto, Vice Presidente Centro del Mare. La seconda tavola rotonda, dal titolo "Smart Port: sfide ed opportunità", ha visto come protagoniste le **Autorità di Sistema Portuale** con Bruno Vestri (**AdSP** del Mar Tirreno centrale), Zeno D'Agostino (Presidente **AdSP** Mare Adriatico orientale), Federica Montaresi (Segretario generale **AdSP** Mar Ligure orientale). Dal dibattito emerge come, in un contesto di rapida evoluzione, diventi imprescindibile il legame tra sostenibilità e digitalizzazione, fattori che incideranno in modo significativo sull'operatività del comparto marittimo. Secondo una ricerca dell'UNCTAD, saranno necessari ingenti investimenti per decarbonizzare le navi a livello mondiale, stimati in 28 miliardi di dollari annui, oltre a ulteriori 90 miliardi per adattare le infrastrutture portuali. Perché questo processo si realizzi efficacemente, è fondamentale la cooperazione tra diversi livelli decisionali e istituzionali. In questa direzione va il Port Community System (PCS), attivo da due decenni, che ha rivoluzionato la digitalizzazione dei processi portuali, promuovendo la raccolta e la condivisione dei dati. «La transizione green e l'innovazione tecnologica sono tra gli obiettivi più urgenti da perseguire - ha dichiarato Gianluigi Viscardi -. Parliamo di "nuove rotte" non perché si stia percorrendo una strada sbagliata, ma perché è tempo, per tutti, di innovare». «I DIH di Confindustria - ha aggiunto Edoardo Imperiale - potranno dare il proprio contributo all'innovazione delle infrastrutture portuali, anche attraverso forme di collaborazione tra i singoli DIH, centrali nella digitalizzazione



Presso la sede di Confindustria Genova, si è tenuto il convegno "Driving Innovation(s): porti, tecnologie e nuove rotte", organizzato da Digital Innovation Hub - DIH Liguria e Campania DIH, nodi della rete dei Digital Innovation Hub di Confindustria, in collaborazione con il Centro di Competenza Start 4.0 e con l'European Digital Innovation Hub PRIDE, per un confronto sulle sfide dell'innovazione nella logistica dei trasporti. L'evento fra le iniziative di divulgazione scientifica promosse dal Magazine INFOSFERA, strumento della rete nazionale dei Digital Innovation Hub. I lavori sono stati aperti da Paolo Piccini, Presidente Digital Innovation Hub Liguria, che ha introdotto gli interventi di Gianluigi Viscardi, coordinatore della rete nazionale dei Digital Innovation Hub di Confindustria, di Edoardo Imperiale, Ceo del Campania DIH-Rete Confindustria e direttore del Magazine Infosfera, e di Guido Conforti, direttore del DIH Liguria. Sono seguite due tavole rotonde: la prima, dal titolo "Transizione green e innovazione tecnologica al servizio del sistema portuale", alla quale hanno preso parte: Enrico Rossi Ferrari, Presidente consorzio terminalisti PCS, Paola Girdinio, Presidente Centro di Competenza Start 4.0, Maurizio Manfellotto, Presidente Campania DIH Rete Confindustria Scarl e Presidente Hitachi Rail Italy, Alessandro Panaro, Capo servizio dell'Area di Ricerca di SRM "Maritime & Energy", ed Enrico Rizzuto, Vice Presidente Centro del Mare. La seconda tavola rotonda, dal titolo "Smart Port: sfide ed opportunità", ha visto come protagoniste le Autorità di Sistema Portuale con Bruno Vestri (AdSP del Mar Tirreno centrale), Zeno D'Agostino (Presidente AdSP Mare Adriatico orientale), Federica Montaresi (Segretario generale AdSP Mar Ligure orientale). Dal dibattito emerge come, in un contesto di rapida evoluzione, diventi imprescindibile il legame tra sostenibilità e digitalizzazione, fattori che incideranno in modo significativo sull'operatività del comparto marittimo. Secondo una ricerca

Ildenaro.it

Napoli

dei porti, strategici nello sviluppo dell'economia del mare". «I temi trattati - ha sottolineato Guido Conforti - partono dal presupposto che la componente logistica è legata alla manifattura e questa, a sua volta, è legata all'innovazione. In questo contesto, la rete dei DIH rappresenta un valore aggiunto per il **sistema** Confindustria».

Informatore Navale

Napoli

IL GRUPPO GRIMALDI PRENDE IN CONSEGNA LA GREAT TEMA

La terza unità dell'innovativa classe "G5" si distingue per capacità di carico e rispetto dell'ambiente. Presto sarà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale. È stata consegnata al Gruppo Grimaldi questa mattina, presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd di Ulsan (Corea del Sud), la terza unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe "G5" **Napoli**, 20 dicembre 2023 - Si chiama Great Tema, e come tutte e sei le unità di questa serie è destinata a migliorare ulteriormente la qualità dei servizi di trasporto marittimo offerti dalla compagnia partenopea tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale. Lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Tema e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del Gruppo e di quelle della sua clientela: grazie ad una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare ben 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 CEU (Car Equivalent Unit) e 2.000 TEU (Twenty foot Equivalent Unit). Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container. Oltre che per la sua capacità di carico, la Great Tema si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Sia il motore principale che i generatori ausiliari diesel soddisfano i livelli di NOx imposti dal regolamento IMO Tier III, mentre il sistema di propulsione integrato tra timone ed elica permette di minimizzare le perdite vorticose e, di conseguenza, ottimizzare l'efficienza propulsiva e ridurre i consumi di carburante. La nave è, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto. Il consumo elettrico delle apparecchiature di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) è, invece, ridotto grazie all'installazione dei dispositivi variable frequency drive, mentre l'applicazione di pitture innovative a bassa rugosità sulla carena permette di ridurre la resistenza all'avanzamento, incrementando l'efficienza delle unità. Infine, la nave è dotata di sistemi ibridi di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. A dimostrazione della sua elevata efficienza energetica ed ambientale, la Great Tema è capace di ridurre le emissioni di CO₂. L'ingresso in flotta e l'impiego di navi come la Great Tema ci avvicina sempre più al grande, prioritario obiettivo del trasporto sostenibile", ha affermato Gian Luca Grimaldi, Presidente di Grimaldi Group S.p.A. "D'altra parte, da anni i nostri investimenti puntano chiaramente e concretamente in questa direzione: soddisfare al meglio le esigenze dei nostri clienti riducendo ulteriormente l'impatto ambientale del trasporto marittimo". La Great Tema sarà operativa sulla rotta Nord Europa-Africa Occidentale a partire da febbraio 2024. Come le sue



Informatore Navale

Napoli

gemelle Great Antwerp e Great Lagos, consegnate al Gruppo rispettivamente ad aprile e agosto 2023, servirà i porti di Amsterdam, Amburgo, Tilbury, Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Freetown, Cotonou, Lagos, Tema, Takoradi, Abidjan e San Pedro.

Napoli Village

Napoli

Alleanza Genova Napoli, i Digital Innovation Hub in campo per digitalizzare i porti

NAPOLI - Presso la sede di Confindustria Genova, si è tenuto il convegno "Driving Innovation(s): porti, tecnologie e nuove rotte", organizzato da Digital Innovation Hub - DIH Liguria e Campania DIH, nodi della rete dei Digital Innovation Hub di Confindustria, in collaborazione con il Centro di Competenza Start 4.0 e con l'European Digital Innovation Hub PRIDE, per un confronto sulle sfide dell'innovazione nella logistica dei trasporti. L'evento fra le iniziative di divulgazione scientifica promosse dal Magazine INFOSFERA, strumento della rete nazionale dei Digital Innovation Hub. I lavori sono stati aperti da Paolo Piccini, Presidente Digital Innovation Hub Liguria, che ha introdotto gli interventi di Gianluigi Viscardi, coordinatore della rete nazionale dei Digital Innovation Hub di Confindustria, di Edoardo Imperiale, Ceo del Campania DIH-Rete Confindustria e direttore del Magazine Infosfera, e di Guido Conforti, direttore del DIH Liguria. Sono seguite due tavole rotonde: la prima, dal titolo "Transizione green e innovazione tecnologica al servizio del **sistema portuale**", alla quale hanno preso parte: Enrico Rossi Ferrari, Presidente consorzio terminalisti PCS, Paola Girdinio, Presidente Centro di Competenza Start 4.0, Maurizio Manfellotto, Presidente Campania DIH Rete Confindustria Scarl e Presidente Hitachi Rail Italy, Alessandro Panaro, Capo servizio dell'Area di Ricerca di SRM "Maritime & Energy", ed Enrico Rizzuto, Vice Presidente Centro del Mare. La seconda tavola rotonda, dal titolo "Smart Port: sfide ed opportunità", ha visto come protagoniste le **Autorità di Sistema Portuale** con Bruno Vestri (**AdSP** del Mar Tirreno centrale), Zeno D'Agostino (Presidente **AdSP** Mare Adriatico orientale), Federica Montaresi (Segretario generale **AdSP** Mar Ligure orientale). Dal dibattito emerge come, in un contesto di rapida evoluzione, diventi imprescindibile il legame tra sostenibilità e digitalizzazione, fattori che incideranno in modo significativo sull'operatività del comparto marittimo. Secondo una ricerca dell'UNCTAD, saranno necessari ingenti investimenti per decarbonizzare le navi a livello mondiale, stimati in 28 miliardi di dollari annui, oltre a ulteriori 90 miliardi per adattare le infrastrutture portuali. Perché questo processo si realizzi efficacemente, è fondamentale la cooperazione tra diversi livelli decisionali e istituzionali. In questa direzione va il Port Community System (PCS), attivo da due decenni, che ha rivoluzionato la digitalizzazione dei processi portuali, promuovendo la raccolta e la condivisione dei dati. «La transizione green e l'innovazione tecnologica sono tra gli obiettivi più urgenti da perseguire - ha dichiarato Gianluigi Viscardi -. Parliamo di "nuove rotte" non perché si stia percorrendo una strada sbagliata, ma perché è tempo, per tutti, di innovare». «I DIH di Confindustria - ha aggiunto Edoardo Imperiale - potranno dare il proprio contributo all'innovazione delle infrastrutture portuali, anche attraverso forme di collaborazione tra i singoli



NAPOLI - Presso la sede di Confindustria Genova, si è tenuto il convegno "Driving Innovation(s): porti, tecnologie e nuove rotte", organizzato da Digital Innovation Hub - DIH Liguria e Campania DIH, nodi della rete dei Digital Innovation Hub di Confindustria, in collaborazione con il Centro di Competenza Start 4.0 e con l'European Digital Innovation Hub PRIDE, per un confronto sulle sfide dell'innovazione nella logistica dei trasporti. L'evento fra le iniziative di divulgazione scientifica promosse dal Magazine INFOSFERA, strumento della rete nazionale dei Digital Innovation Hub. I lavori sono stati aperti da Paolo Piccini, Presidente Digital Innovation Hub Liguria, che ha introdotto gli interventi di Gianluigi Viscardi, coordinatore della rete nazionale dei Digital Innovation Hub di Confindustria, di Edoardo Imperiale, Ceo del Campania DIH-Rete Confindustria e direttore del Magazine Infosfera, e di Guido Conforti, direttore del DIH Liguria. Sono seguite due tavole rotonde: la prima, dal titolo "Transizione green e innovazione tecnologica al servizio del sistema portuale", alla quale hanno preso parte: Enrico Rossi Ferrari, Presidente consorzio terminalisti PCS, Paola Girdinio, Presidente Centro di Competenza Start 4.0, Maurizio Manfellotto, Presidente Campania DIH Rete Confindustria Scarl e Presidente Hitachi Rail Italy, Alessandro Panaro, Capo servizio dell'Area di Ricerca di SRM "Maritime & Energy", ed Enrico Rizzuto, Vice Presidente Centro del Mare. La seconda tavola rotonda, dal titolo "Smart Port: sfide ed opportunità", ha visto come protagoniste le Autorità di Sistema Portuale con Bruno Vestri (AdSP del Mar Tirreno centrale), Zeno D'Agostino (Presidente AdSP Mare Adriatico orientale), Federica Montaresi (Segretario generale AdSP Mar Ligure orientale). Dal dibattito emerge come, in un contesto di rapida evoluzione, diventi imprescindibile il legame tra sostenibilità e digitalizzazione, fattori che incideranno in modo significativo sull'operatività del comparto marittimo. Secondo una ricerca

Napoli Village

Napoli

DIH, centrali nella digitalizzazione dei porti, strategici nello sviluppo dell'economia del mare". «I temi trattati - ha sottolineato Guido Conforti - partono dal presupposto che la componente logistica è legata alla manifattura e questa, a sua volta, è legata all'innovazione. In questo contesto, la rete dei DIH rappresenta un valore aggiunto per il **sistema Confindustria**».

Ship Mag

Napoli

Consegnata a Grimaldi la terza nave ro-ro multipurpose di classe "G5"

La Great Tema, costruita in Corea del Sud, sarà operativa sulla rotta Nord Europa-Africa Occidentale a partire da febbraio 2024 **Napoli** - Continua la politica di espansione della flotta del Gruppo Grimaldi. È stata consegnata oggi, presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Ulsan (Corea del Sud), la terza unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe "G5". Si chiama Great Tema, e come tutte e sei le unità di questa serie è destinata a migliorare ulteriormente la qualità dei servizi di trasporto marittimo offerti dalla compagnia partenopea tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale. "Lunga 250 metri, larga 38 e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Tema e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del Gruppo e di quelle della sua clientela: grazie ad una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare ben 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 ceu (Car Equivalent Unit) e 2.000 teu. Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container", si legge in una nota dell'armatore. "Oltre che per la sua capacità di carico, la Great Tema si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Sia il motore principale che i generatori ausiliari diesel soddisfano i livelli di NO imposti dal regolamento Imo Tier III, mentre il sistema di propulsione integrato tra timone ed elica permette di minimizzare le perdite vorticose e, di conseguenza, ottimizzare l'efficienza propulsiva e ridurre i consumi di carburante". La nave è, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio. Il consumo elettrico delle apparecchiature di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) è, invece, ridotto grazie all'installazione dei dispositivi variable frequency drive, mentre l'applicazione di pitture innovative a bassa rugosità sulla carena permette di ridurre la resistenza all'avanzamento, incrementando l'efficienza delle unità. Infine, la nave è dotata di sistemi ibridi di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. A dimostrazione della sua elevata efficienza energetica ed ambientale, la Great Tema è capace di ridurre le emissioni di CO per tonnellata trasportata fino al 43% rispetto alle altre navi con-ro multipurpose della flotta Grimaldi. "L'ingresso in flotta e l'impiego di navi come la Great Tema ci avvicina sempre più al grande, prioritario obiettivo del trasporto sostenibile", ha affermato Gian Luca Grimaldi presidente di Grimaldi Group S.p.A. "D'altra parte, da anni i nostri investimenti puntano chiaramente e concretamente in questa direzione: soddisfare al meglio le esigenze dei nostri clienti riducendo ulteriormente l'impatto ambientale del trasporto marittimo". La Great Tema sarà operativa sulla rotta Nord Europa-Africa Occidentale a partire da febbraio 2024. Come le sue



La Great Tema, costruita in Corea del Sud, sarà operativa sulla rotta Nord Europa-Africa Occidentale a partire da febbraio 2024 Napoli - Continua la politica di espansione della flotta del Gruppo Grimaldi. È stata consegnata oggi, presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Ulsan (Corea del Sud), la terza unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe "G5". Si chiama Great Tema, e come tutte e sei le unità di questa serie è destinata a migliorare ulteriormente la qualità dei servizi di trasporto marittimo offerti dalla compagnia partenopea tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale. "Lunga 250 metri, larga 38 e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Tema e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del Gruppo e di quelle della sua clientela: grazie ad una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare ben 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 ceu (Car Equivalent Unit) e 2.000 teu. Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container", si legge in una nota dell'armatore. "Oltre che per la sua capacità di carico, la Great Tema si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Sia il motore principale che i generatori ausiliari diesel soddisfano i livelli di NO imposti dal regolamento Imo Tier III, mentre il sistema di propulsione integrato tra timone ed elica permette di minimizzare le perdite vorticose e, di conseguenza, ottimizzare l'efficienza propulsiva e ridurre i consumi di carburante". La nave è, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio. Il consumo elettrico delle apparecchiature di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) è, invece, ridotto grazie all'installazione dei dispositivi variable frequency drive, mentre l'applicazione di pitture innovative a bassa rugosità sulla carena permette di ridurre

Ship Mag

Napoli

gemelle Great Antwerp e Great Lagos , consegnate al Gruppo rispettivamente ad aprile e agosto 2023, servirà i porti di Amsterdam, Amburgo, Tilbury, Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Freetown, Cotonou, Lagos, Tema, Takoradi, Abidjan e San Pedro.

Shipping Italy

Napoli

Q8 si gode il primo approdo di una nave cisterna da quasi 70.000 Tpl a Napoli

I dragaggi e la ristrutturazione del pontile 69 della darsena petroli hanno reso possibile l'arrivo con un unico viaggio di un carico di 63 mila tonnellate di gasolio 20 Dicembre 2023 Kuwait Petroleum Italia ha celebrato l'ormeggio avvenuto nei giorni scorsi al porto di Napoli della Al Soor II, una nave cisterna proveniente dal Kuwait con un carico di 63 mila tonnellate di gasolio per autotrazione. "Il suo arrivo è stato il coronamento del progetto Msp (Marketing Support Project) che, grazie al dragaggio e alla ristrutturazione completa del pontile 69 della darsena petroli, permette ora l'attracco di navi di stazza fino a 100.000 tonnellate in arrivo direttamente dal Kuwait" ha fatto sapere la società petrolifera. "Un progetto che contemporaneamente ha un impatto positivo dal punto di vista ambientale, grazie al minor numero di viaggi e alle caratteristiche delle navi, rafforza ulteriormente i già stretti rapporti con la casa madre e garantisce una maggiore sicurezza energetica al nostro paese grazie alla possibilità di approvvigionamento da fonti di produzione extra area del Mediterraneo". Sempre Q8 parla di un avvenimento diventato "possibile grazie al lavoro appassionato e convinto dei tantissimi colleghi: un nuovo traguardo che conferma la strategicità del nostro sito di Napoli e la sua centralità nel Mediterraneo". Kuwait Petroleum Italia è un'affiliata della Kuwait Petroleum International, società responsabile per le attività di raffinazione e distribuzione di prodotti petroliferi al di fuori del Kuwait. Nel 1996 questa società decise di ottimizzata la sua logistica convertendo la raffineria di Napoli in deposito costiero, ma al contempo riacquistando un ruolo strategico nella raffinazione italiana grazie all'accordo con Agip Petroli per l'acquisizione del 50% della Raffineria di Milazzo.



Shipping Italy

Napoli

Presa in consegna da Grimaldi la nuova nave Great Tema

Sarà impiegata nel trade Nord Europa - West Africa servirà i porti di Amsterdam, Amburgo, Tilbury, Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Freetown, Cotonou, Lagos, Tema, Takoradi, Abidjan e San Pedro 20 Dicembre 2023 Al Gruppo Grimaldi di **napoli** è stata consegnata presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd di Ulsan, in Corea del Sud, la terza unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe 'G5'. Si chiama Great Tema e come tutte e sei le unità della serie è destinata a migliorare ulteriormente la qualità dei servizi di trasporto marittimo offerti dalla compagnia partenopea tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale. Lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Tema e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del gruppo e di quelle del carico da trasportare: grazie a una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 Ceu e 2.000 Teu. Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container. Una nota del gruppo specifica che, oltre alla capacità di carico, la Great Tema si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Sia il motore principale che i generatori ausiliari diesel soddisfano i livelli di NO x imposti dal regolamento IMO Tier III, mentre il sistema di propulsione integrato tra timone ed elica permette di minimizzare le perdite vorticose e, di conseguenza, ottimizzare l'efficienza propulsiva e ridurre i consumi di carburante. La nave è, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto. Il consumo elettrico delle apparecchiature di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) è, invece, ridotto grazie all'installazione dei dispositivi variable frequency drive, mentre l'applicazione di pitture innovative a bassa rugosità sulla carena permette di ridurre la resistenza all'avanzamento, incrementando l'efficienza delle unità. Infine, la nave è dotata di sistemi ibridi di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. A dimostrazione della sua elevata efficienza energetica ed ambientale, la Great Tema è capace di ridurre le emissioni di CO per tonnellata trasportata fino al 43% rispetto alle altre navi con-ro multipurpose della flotta Grimaldi. "L'ingresso in flotta e l'impiego di navi come la Great Tema ci avvicina sempre più al grande, prioritario obiettivo del trasporto sostenibile" ha affermato Gian Luca Grimaldi, presidente di Grimaldi Group Spa. "D'altra parte, da anni i nostri investimenti puntano chiaramente e concretamente in questa direzione: soddisfare al meglio le esigenze dei nostri clienti riducendo ulteriormente l'impatto ambientale del trasporto marittimo". La Great Tema sarà



Sarà impiegata nel trade Nord Europa - West Africa servirà i porti di Amsterdam, Amburgo, Tilbury, Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Freetown, Cotonou, Lagos, Tema, Takoradi, Abidjan e San Pedro 20 Dicembre 2023 Al Gruppo Grimaldi di napoli è stata consegnata presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd di Ulsan, in Corea del Sud, la terza unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe 'G5'. Si chiama Great Tema e come tutte e sei le unità della serie è destinata a migliorare ulteriormente la qualità dei servizi di trasporto marittimo offerti dalla compagnia partenopea tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale. Lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Tema e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del gruppo e di quelle del carico da trasportare: grazie a una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 Ceu e 2.000 Teu. Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container. Una nota del gruppo specifica che, oltre alla capacità di carico, la Great Tema si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Sia il motore principale che i generatori ausiliari diesel soddisfano i livelli di NO x imposti dal regolamento IMO Tier III, mentre il sistema di propulsione integrato tra timone ed elica permette di minimizzare le perdite vorticose e, di conseguenza, ottimizzare l'efficienza propulsiva e ridurre i consumi di carburante. La nave è, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto. Il consumo elettrico delle apparecchiature di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) è, invece, ridotto grazie all'installazione dei dispositivi variable frequency drive, mentre l'applicazione di

Shipping Italy

Napoli

operativa sulla rotta Nord Europa - Africa Occidentale a partire da febbraio 2024. Come le sue gemelle Great Antwerp e Great Lagos, consegnate al Gruppo rispettivamente ad aprile e agosto 2023, servirà i porti di Amsterdam, Amburgo, Tilbury, Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Freetown, Cotonou, Lagos, Tema, Takoradi, Abidjan e San Pedro.

Brindisi Report

Brindisi

Banchinamento e recupero piazzali ex British gas: sottoscritto l'appalto

L'**Autorità di sistema portuale** ha reso noto l'accordo raggiunto per i lavori da eseguire nella colmata di Capo Bianco nel porto di Brindisi. Importo totale di 65 milioni di euro BRINDISI - Questa mattina, il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento temporaneo di imprese (Rti) costituito da Fincosit srl/Rcm Costruzioni srl/Trevi Spa hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. Si tratta del progetto relativo ai lavori di "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il Pnc (Piano nazionale complementare) al Pnrr. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m quadrati) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio **sistema** di Zona economica speciale (Zes) interregionale adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona francaDoganale interclusa (Zfc): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle "imposte doganali" del transito delle merci in entrata e in uscita. In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso un regime speciale di tributi doganali. Nella Zfd le Imprese del territorio godranno dell'opportunità di stoccare, manipolare e trasformare le merci, in sospensione dei diritti doganali.



L'Autorità di sistema portuale ha reso noto l'accordo raggiunto per i lavori da eseguire nella colmata di Capo Bianco nel porto di Brindisi. Importo totale di 65 milioni di euro BRINDISI - Questa mattina, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento temporaneo di imprese (Rti) costituito da Fincosit srl/Rcm Costruzioni srl/Trevi Spa hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. Si tratta del progetto relativo ai lavori di "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il Pnc (Piano nazionale complementare) al Pnrr. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m quadrati) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona economica speciale (Zes) interregionale adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona francaDoganale interclusa (Zfc): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni,

Il Nautilus

Brindisi

Porto Brindisi: nuovo, fondamentale passo in avanti verso il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas)

L'AdSPMAM e il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) sottoscrivono il contratto di appalto integrato complesso. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da FINCOSIT S.R.L./ R.C.M. COSTRUZIONI S.R.L./ TREVI S.P.A. hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. Si tratta del progetto relativo ai lavori di "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il P.N.C.

(Piano Nazionale Complementare) al PNRR. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (ZES) Interregionale Adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle "imposte doganali" del transito delle merci in entrata e in uscita. In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di **Venezia**, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso un regime speciale di tributi doganali. Nella ZFD le Imprese del territorio godranno dell'opportunità di stoccare, manipolare e trasformare le merci, in sospensione dei diritti doganali. La rilevanza di tale intervento, e di un suo sviluppo in tempi rapidi, è ancor più marcata dall'attuale contesto storico cittadino di transizione energetica e di urgente rilancio della economia locale.



L'AdSPMAM e il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) sottoscrivono il contratto di appalto integrato complesso. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da FINCOSIT S.R.L./ R.C.M. COSTRUZIONI S.R.L./ TREVI S.P.A. hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. Si tratta del progetto relativo ai lavori di "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il P.N.C. (Piano Nazionale Complementare) al PNRR. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (ZES) Interregionale Adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle "imposte doganali" del transito delle merci in entrata e in uscita. In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso

Informare

Brindisi

Firmato il contratto per il banchinamento e il recupero funzionale della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi

L'importo dei lavori è di 65 milioni, di cui 30 finanziati attraverso il PNC al PNRR

Oggi il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del raggruppamento temporaneo di imprese costituito da Fincosit, R.C.M. Costruzioni e Trevi che si è aggiudicato la gara per la realizzazione dell'opera, hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi, per un importo economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il Piano Nazionale Complementare al PNRR. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento della lunghezza complessiva di circa 375 metri con profondità al piede di -12 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni, e del piazzale retrostante sviluppato su un'area di circa 14 ettari che comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". L'intera superficie del progetto rientra nel sistema di Zona Economica Speciale (ZES) Interregionale Adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle "imposte doganali" del transito delle merci in entrata e in uscita. Si tratta in sostanza - ha evidenziato l'AdSP - di un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di **Venezia**, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci attraverso un regime speciale di tributi doganali. Nella ZFD le imprese del territorio godranno dell'opportunità di stoccare, manipolare e trasformare le merci, in sospensione dei diritti doganali.



Informazioni Marittime

Brindisi

Porto di Brindisi, firmato appalto banchinamento colmata Capo Bianco

Fincosit, Rcm Costruzioni, Trevi e autorità di sistema portuale firmano il contratto integrato per infrastrutturare una piattaforma inutilizzata Stamattina il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da Fincosit, Rcm Costruzioni e Trevi, hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Si tratta del progetto relativo ai lavori di "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati dal Piano Nazionale Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (ZES) Interregionale Adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle "imposte doganali" del transito delle merci in entrata e in uscita. In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di **Venezia**, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso un regime speciale di tributi doganali. Nella ZFD le Imprese del territorio godranno dell'opportunità di stoccare, manipolare e trasformare le merci, in sospensione dei diritti doganali. «La rilevanza di tale intervento, e di un suo sviluppo in tempi rapidi, è ancor più marcata dall'attuale contesto storico cittadino di transizione energetica e di urgente rilancio della economia locale», commenta un comunicato dell'autorità di sistema portuale di Brindisi.

Condividi Tag brindisi Articoli correlati.



Fincosit, Rcm Costruzioni, Trevi e autorità di sistema portuale firmano il contratto integrato per infrastrutturare una piattaforma inutilizzata Stamattina il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da Fincosit, Rcm Costruzioni e Trevi, hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Si tratta del progetto relativo ai lavori di "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati dal Piano Nazionale Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (ZES) Interregionale Adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle "imposte doganali" del transito delle merci in entrata e in uscita. In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso un regime speciale di tributi doganali. Nella ZFD le imprese del territorio godranno dell'opportunità di stoccare, manipolare

Messaggero Marittimo

Brindisi

Porto di Brindisi, verso il recupero dei piazzali della colmata di Capo Bianco

BARI Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da FINCOSIT S.R.L./ R.C.M. COSTRUZIONI S.R.L./ TREVI S.P.A. hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. Si tratta del progetto relativo ai lavori di Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas), per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il P.N.C. (Piano Nazionale Complementare) al PNRR. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex British Gas. L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di

Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. **adsp** mam ugo patroni griffi innovazione Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (ZES) Interregionale Adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle imposte doganali del transito delle merci in entrata e in uscita. In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso un regime speciale di tributi doganali. Nella ZFD le Imprese del territorio godranno dell'opportunità di stoccare, manipolare e trasformare le merci, in sospensione dei diritti doganali. La rilevanza di tale intervento, e di un suo sviluppo in tempi rapidi, è ancor più marcata dall'attuale contesto storico cittadino di transizione energetica e di urgente rilancio della economia locale.



Port News

Brindisi

Brindisi, via al recupero della colmata di Capo Bianco

Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da FINCOSIT S.R.L./ R.C.M. COSTRUZIONI S.R.L./ TREVI S.P.A. hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. Si tratta del progetto relativo ai lavori di Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas), per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il P.N.C. (Piano Nazionale Complementare) al PNRR. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m²) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex British Gas. L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (ZES) Interregionale Adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle imposte doganali del transito delle merci in entrata e in uscita. In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso un regime speciale di tributi doganali. Nella ZFD le Imprese del territorio godranno dell'opportunità di stoccare, manipolare e trasformare le merci, in sospensione dei diritti doganali. La rilevanza di tale intervento, e di un suo sviluppo in tempi rapidi, è ancor più marcata dall'attuale contesto storico cittadino di transizione energetica e di urgente rilancio della economia locale.



Puglia Live

Brindisi

Porto Brindisi: nuovo, fondamentale passo in avanti verso il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas)

L'AdSPMAM e il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) sottoscrivono il contratto di appalto integrato complesso. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da FINCOSIT S.R.L./ R.C.M. COSTRUZIONI S.R.L./ TREVI S.P.A. hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. Si tratta del progetto relativo ai lavori di " Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il P.N.C. (Piano Nazionale Complementare) al PNRR. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (ZES) Interregionale Adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle "imposte doganali" del transito delle merci in entrata e in uscita. In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso un regime speciale di tributi doganali. Nella ZFD le Imprese del territorio godranno dell'opportunità di stoccare, manipolare e trasformare le merci, in sospensione dei diritti doganali. La rilevanza di tale intervento, e di un suo sviluppo in tempi rapidi, è ancor più marcata dall'attuale contesto storico cittadino di transizione energetica e di urgente rilancio della economia locale.



L'AdSPMAM e il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) sottoscrivono il contratto di appalto integrato complesso. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da FINCOSIT S.R.L./ R.C.M. COSTRUZIONI S.R.L./ TREVI S.P.A. hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. Si tratta del progetto relativo ai lavori di " Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il P.N.C. (Piano Nazionale Complementare) al PNRR. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (ZES) Interregionale Adriatica (Puglia- Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle "imposte doganali" del transito delle merci in entrata e in uscita. In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso

Ship Mag

Brindisi

Porto di Brindisi, 65 milioni di euro per rifare il look alla colmata di Capo Bianco

Firmato il contratto di appalto tra il presidente dell'Authority e il rappresentante delle imprese che eseguiranno i lavori Brindisi - Il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico** Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Davide Andreani, rappresentante del raggruppamento temporaneo di imprese costituito da F incosit, Rcm Costruzioni e Trevi hanno sottoscritto un contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel porto di Brindisi. Si tratta di un investimento di 65 milioni di euro , di cui 30 milioni finanziati attraverso il piano nazionale complementare al Pnrr. "L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del **mare**, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri , idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". L'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile", spiega l'Authority in una nota.



Shipping Italy

Brindisi

Altro passo in avanti per gli appalti portuali Pnrr di Brindisi e Marghera

Firmato in Puglia il contratto per Capobianco, mentre in Veneto aggiudicata la realizzazione del nuovo ponte ferroviario di Marghera 20 Dicembre 2023 È stato appena firmato da Ugo patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da Fincosit, Rcm. Costruzioni e Trevi il contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, nel **porto** di Brindisi. Si tratta del progetto relativo ai lavori di "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il Pnc (Piano Nazionale Complementare) al Pnrr. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". Secondo l'ente "l'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al **porto** di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (Zes) Interregionale Adriatica (Puglia-Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle 'imposte doganali' del transito delle merci in entrata e in uscita". Una delle caratteristiche che hanno recentemente attratto l'interesse della cinese Great Walls Motors e del Gruppo Grimaldi: "In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di **Venezia**, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali di merci, attraverso un regime speciale di tributi doganali. Nella Zfd le Imprese del territorio godranno dell'opportunità di stoccare, manipolare e trasformare le merci, in sospensione dei diritti doganali. La rilevanza di tale intervento, e di un suo sviluppo in tempi rapidi, è ancor più marcata dall'attuale contesto storico cittadino di transizione energetica e di urgente rilancio della economia locale". In tema di appalti Pnrr-Pnc, intanto, l'Adsp di **Venezia** ha aggiudicato a una cordata composta da Rossi Renzo Costruzioni (mandataria), Cgx Costruzioni Generali Xodo, Fincantieri Infrastructure e Segeco (mandanti), l'appalto per la realizzazione del "nuovo ponte ferroviario atto al completamento del sistema ferroviario portuale - canale industriale ovest di **Porto Marghera (Venezia)**". L'opera, che beneficia di 17 milioni di fondi Pnrr-Pnc, consentirà di eliminare la doppia manovra dei convogli ferroviari sulla Stazione di Mestre, riducendo il numero di interferenze tra rete stradale e ferroviaria. L'appalto da 23 milioni



Firmato in Puglia il contratto per Capobianco, mentre in Veneto aggiudicata la realizzazione del nuovo ponte ferroviario di Marghera 20 Dicembre 2023 È stato appena firmato da Ugo patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, e Davide Andreani, rappresentante del Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da Fincosit, Rcm. Costruzioni e Trevi il contratto di appalto integrato complesso per il banchinamento e il recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British gas)", per un importo di quadro economico di 65 milioni di euro, di cui 30 milioni finanziati attraverso il Pnc (Piano Nazionale Complementare) al Pnrr. L'intervento consiste nella realizzazione di un banchinamento con profondità al piede di 12 metri sotto il livello medio del mare, per una lunghezza complessiva di circa 375 metri, idoneo all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o due unità di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari (140.000 m2) comprenderà le superfici occupate dalla colmata ex "British Gas". Secondo l'ente "l'infrastrutturazione dell'intera piattaforma restituirà al porto di Brindisi un'area ad oggi non utilizzabile. Peraltro, l'intera superficie rientra nel più ampio sistema di Zona Economica Speciale (Zes) Interregionale Adriatica (Puglia-Molise) ed è stata perimetrata come Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd): uno spazio che, pur essendo sempre appartenente al territorio doganale dello Stato, consente, a determinate condizioni, l'esenzione dalle 'imposte doganali' del transito delle merci in entrata e in uscita". Una delle caratteristiche che hanno recentemente attratto l'interesse della cinese Great Walls Motors e del Gruppo Grimaldi: "In sostanza, un punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia, finalizzato ad incentivare gli scambi internazionali

Shipping Italy

Brindisi

è stato aggiudicato per un'offerta di 19,5.

Il Nautilus

Taranto

Conferita Benemerenzza al "Merito Civile" al C.L.C. Vincenzo Bellomo

Il C.L.C. Vincenzo Bellomo (presidente dell'Unione Piloti), ha ricevuto ieri nel corso di una cerimonia tenutasi presso la Prefettura di **Taranto**, un attestato di Pubblica Benemerenzza al "Merito Civile", concesso con Decreto del Ministro Dell'Interno del 13.10.22. "Il Comandante di Lungo Corso della Marina mercantile Vincenzo Bellomo - recita l'attestato -con non comune perizia, soccorreva un operaio incastrato tra le strutture di una gru del **porto**, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale, traendolo in salvo. Esempio di coraggio e spirito di solidarietà". A consegnare materialmente l'attestato è stato il Prefetto di **Taranto**, la Dottoressa Paola Dessì, insieme al Gaetano Danilo Secondo, vicesindaco di Leporano (TA), comune di residenza del Comandante Bellomo. Lo stesso attestato è stato concesso anche a tre ormeggiatori del **Porto** di **Taranto** che accompagnarono Bellomo nel salvataggio. Il fatto, a cui la benemerenzza fa riferimento, accadde al IV sporgente del **Porto** di **Taranto** l'11 dicembre 2014, quando la gru "DM7" crollando, si spezzò in due. Nell'incidente, oltre all'uomo caduto in mare e tratto in salvo dal Comandante Bellomo, rimase coinvolto un altro operaio che si trovava nella parte della gru rimasta sulla banchina. Fortunatamente entrambi, dipendenti ex ILVA, non riportarono ferite gravi. L'area fu sottoposta a sequestro da parte della Magistratura e fu liberata dai resti della gru 14 mesi dopo. A proporre la ricompensa al valor civile in favore del CLC Bellomo, fu l'allora Comandante del **porto** di **Taranto** C.V (CP) Giuseppe Famà che motivò la sua richiesta con queste parole: "Congiuntamente all'equipaggio di un'unità nautica del gruppo ormeggiatori del **porto** di **Taranto**, procedeva a porre in salvo un operaio incastrato tra le strutture di una gru ubicata in sul IV sporgente del **porto** di **Taranto**, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale. Lo sprezzo del pericolo e la non comune perizia marinaresca gli consentivano di raggiungere tempestivamente e di soccorrere il malcapitato che si trovava pericolosamente tra le strutture contorte della gru cadute in mare, che da un momento all'altro potevano definitivamente collassare e travolgere con se il malcapitato ed i soccorritori. Inoltre, in pochi istanti riusciva, unitamente agli altri componenti dell'equipaggio, a recuperare a bordo dell'unità nautica l'operaio che si trovava in evidente stato di shock, a contatto con l'acqua ed esposto a temperature rigide determinate dalle avverse condizioni meteorologiche in atto ed a condurlo sulla banchina per le cure del caso. L'altruismo, il coraggio e la straordinaria competenza professionale, consentivano al sopra nominato di tranne in salvo una vita umana, pur a rischio della propria incolumità. Fulgido esempio di abnegazione, solidarietà e alto senso civico."



Il C.L.C. Vincenzo Bellomo (presidente dell'Unione Piloti), ha ricevuto ieri nel corso di una cerimonia tenutasi presso la Prefettura di Taranto, un attestato di Pubblica Benemerenzza al "Merito Civile", concesso con Decreto del Ministro Dell'Interno del 13.10.22. "Il Comandante di Lungo Corso della Marina mercantile Vincenzo Bellomo - recita l'attestato -con non comune perizia, soccorreva un operaio incastrato tra le strutture di una gru del porto, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale, traendolo in salvo. Esempio di coraggio e spirito di solidarietà". A consegnare materialmente l'attestato è stato il Prefetto di Taranto, la Dottoressa Paola Dessì, insieme al Gaetano Danilo Secondo, vicesindaco di Leporano (TA), comune di residenza del Comandante Bellomo. Lo stesso attestato è stato concesso anche a tre ormeggiatori del Porto di Taranto che accompagnarono Bellomo nel salvataggio. Il fatto, a cui la benemerenzza fa riferimento, accadde al IV sporgente del Porto di Taranto l'11 dicembre 2014, quando la gru "DM7" crollando, si spezzò in due. Nell'incidente, oltre all'uomo caduto in mare e tratto in salvo dal Comandante Bellomo, rimase coinvolto un altro operaio che si trovava nella parte della gru rimasta sulla banchina. Fortunatamente entrambi, dipendenti ex ILVA, non riportarono ferite gravi. L'area fu sottoposta a sequestro da parte della Magistratura e fu liberata dai resti della gru 14 mesi dopo. A proporre la ricompensa al valor civile in favore del CLC Bellomo, fu l'allora Comandante del porto di Taranto C.V (CP) Giuseppe Famà che motivò la sua richiesta con queste parole: "Congiuntamente all'equipaggio di un'unità nautica del gruppo ormeggiatori del porto di Taranto, procedeva a porre in salvo un operaio incastrato tra le strutture di una gru ubicata in sul IV sporgente del porto di Taranto, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale. Lo sprezzo del pericolo e la non comune perizia marinaresca gli consentivano di raggiungere tempestivamente e di soccorrere il malcapitato che si trovava pericolosamente tra le strutture contorte della gru cadute in mare, che da un momento all'altro potevano definitivamente collassare e travolgere con se il malcapitato ed i soccorritori. Inoltre, in pochi istanti riusciva, unitamente agli altri componenti dell'equipaggio, a recuperare a bordo dell'unità nautica l'operaio che si trovava in evidente stato di shock, a contatto con l'acqua ed esposto a temperature rigide determinate dalle avverse condizioni meteorologiche in atto ed a condurlo sulla banchina per le cure del caso. L'altruismo, il coraggio e la straordinaria competenza professionale, consentivano al sopra nominato di tranne in salvo una vita umana, pur a rischio della propria incolumità. Fulgido esempio di abnegazione, solidarietà e alto senso civico."

Informatore Navale

Taranto

Unione Piloti - Conferita Benemerenzza al "Merito Civile" al C.L.C. Vincenzo Bellomo

Il C.L.C. Vincenzo Bellomo (presidente dell'Unione Piloti), ha ricevuto ieri nel corso di una cerimonia tenutasi presso la Prefettura di **Taranto**, un attestato di Pubblica Benemerenzza al "Merito Civile", concesso con Decreto del Ministro Dell'Interno del 13.10.22 "Il Comandante di Lungo Corso della Marina mercantile Vincenzo Bellomo - recita l'attestato -con non comune perizia, soccorreva un operaio incastrato tra le strutture di una gru del **porto**, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale, traendolo in salvo. Esempio di coraggio e spirito di solidarietà" 20 dicembre 2023 - A consegnare materialmente l'attestato è stato il Prefetto di **Taranto**, la Dottoressa Paola Dessì, insieme al Gaetano Danilo Secondo, vicesindaco di Leporano (TA), comune di residenza del Comandante Bellomo. Lo stesso attestato è stato concesso anche a tre ormeggiatori del **Porto** di **Taranto** che accompagnarono Bellomo nel salvataggio. Il fatto, a cui la benemerenzza fa riferimento, accadde al IV sporgente del **Porto** di **Taranto** l'11 dicembre 2014, quando la gru "DM7" crollando, si spezzò in due. Nell'incidente, oltre all'uomo caduto in mare e tratto in salvo dal Comandante Bellomo, rimase coinvolto un altro operaio che si trovava nella parte della gru rimasta sulla banchina. Fortunatamente entrambi, dipendenti ex ILVA, non riportarono ferite gravi. L'area fu sottoposta a sequestro da parte della Magistratura e fu liberata dai resti della gru 14 mesi dopo. A proporre la ricompensa al valor civile in favore del CLC Bellomo, fu l'allora Comandante del **porto** di **Taranto** C.V (CP) Giuseppe Famà che motivò la sua richiesta con queste parole: "Congiuntamente all'equipaggio di un'unità nautica del gruppo ormeggiatori del **porto** di **Taranto**, procedeva a porre in salvo un operaio incastrato tra le strutture di una gru ubicata in sul IV sporgente del **porto** di **Taranto**, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale. Lo sprezzo del pericolo e la non comune perizia marinaresca gli consentivano di raggiungere tempestivamente e di soccorrere il malcapitato che si trovava pericolosamente tra le strutture contorte della gru cadute in mare, che da un momento all'altro potevano definitivamente collassare e travolgere con se il malcapitato ed i soccorritori. Inoltre, in pochi istanti riusciva, unitamente agli altri componenti dell'equipaggio, a recuperare a bordo dell'unità nautica l'operaio che si trovava in evidente stato di shock, a contatto con l'acqua ed esposto a temperature rigide determinate dalle avverse condizioni meteorologiche in atto ed a condurlo sulla banchina per le cure del caso. L'altruismo, il coraggio e la straordinaria competenza professionale, consentivano al sopra nominato di tranne in salvo una vita umana, pur a rischio della propria incolumità. Fulgido esempio di abnegazione, solidarietà e alto senso civico."



Il C.L.C. Vincenzo Bellomo (presidente dell'Unione Piloti), ha ricevuto ieri nel corso di una cerimonia tenutasi presso la Prefettura di Taranto, un attestato di Pubblica Benemerenzza al "Merito Civile", concesso con Decreto del Ministro Dell'Interno del 13.10.22 "Il Comandante di Lungo Corso della Marina mercantile Vincenzo Bellomo - recita l'attestato -con non comune perizia, soccorreva un operaio incastrato tra le strutture di una gru del porto, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale, traendolo in salvo. Esempio di coraggio e spirito di solidarietà" 20 dicembre 2023 - A consegnare materialmente l'attestato è stato il Prefetto di Taranto, la Dottoressa Paola Dessì, insieme al Gaetano Danilo Secondo, vicesindaco di Leporano (TA), comune di residenza del Comandante Bellomo. Lo stesso attestato è stato concesso anche a tre ormeggiatori del Porto di Taranto che accompagnarono Bellomo nel salvataggio. Il fatto, a cui la benemerenzza fa riferimento, accadde al IV sporgente del Porto di Taranto l'11 dicembre 2014, quando la gru "DM7" crollando, si spezzò in due. Nell'incidente, oltre all'uomo caduto in mare e tratto in salvo dal Comandante Bellomo, rimase coinvolto un altro operaio che si trovava nella parte della gru rimasta sulla banchina. Fortunatamente entrambi, dipendenti ex ILVA, non riportarono ferite gravi. L'area fu sottoposta a sequestro da parte della Magistratura e fu liberata dai resti della gru 14 mesi dopo. A proporre la ricompensa al valor civile in favore del CLC Bellomo, fu l'allora Comandante del porto di Taranto C.V (CP) Giuseppe Famà che motivò la sua richiesta con queste parole: "Congiuntamente all'equipaggio di un'unità nautica del gruppo ormeggiatori del porto di Taranto, procedeva a porre in salvo un operaio incastrato tra le strutture di una gru ubicata in sul IV sporgente del porto di Taranto, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale. Lo sprezzo del pericolo e la non comune perizia marinaresca gli consentivano di raggiungere

Informazioni Marittime

Taranto

Taranto, comandante Bellomo e tre ormeggiatori premiati al merito civile

Al presidente dell'Unione Piloti e a due operatori portuali il riconoscimento della prefettura, per aver salvato nel 2014 due operai incastrati in una gru caduta in mare. Il presidente dell'Unione Piloti, Vincenzo Bellomo, ha ricevuto martedì scorso, nel corso di una cerimonia tenutasi presso la Prefettura di Taranto, un attestato di Pubblica Benemerenzza al "Merito Civile", concesso con Decreto del ministro dell'Interno del 13 ottobre 2022, per aver salvato nel dicembre del 2014 un operaio incastrato in una gru del porto, crollata parzialmente a mare dopo un cedimento strutturale. «Il Comandante di Lungo Corso della Marina mercantile Vincenzo Bellomo - recita l'attestato - con non comune perizia, soccorreva un operaio incastrato tra le strutture di una gru del porto, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale, traendolo in salvo. Esempio di coraggio e spirito di solidarietà». A consegnare l'attestato è stato il Prefetto di Taranto, Paola Dessì, insieme a Gaetano Danilo Secondo, vicesindaco di Leporano, comune di residenza del Comandante Bellomo, in provincia di Taranto. Lo stesso attestato è stato concesso anche a tre ormeggiatori del porto di Taranto che accompagnarono Bellomo nel salvataggio. Il fatto è accaduto sul IV sporgente del porto di Taranto l'11 dicembre 2014, quando la gru "DM7", crollando, si spezzò in due. Nell'incidente, oltre all'uomo caduto in mare e tratto in salvo dal Comandante Bellomo, rimase coinvolto un altro operaio che si trovava nella parte della gru rimasta sulla banchina. Fortunatamente entrambi, dipendenti ex ILVA, non riportarono ferite gravi. L'area fu sottoposta a sequestro da parte della magistratura ed è stata liberata dai resti della gru all'inizio del 2016. A proporre allora la ricompensa al valor civile in favore del CLC Bellomo fu l'allora Comandante del porto di Taranto, Giuseppe Famà, che motivò la sua richiesta con queste parole: «Congiuntamente all'equipaggio di un'unità nautica del gruppo ormeggiatori del porto di Taranto, procedeva a porre in salvo un operaio incastrato tra le strutture di una gru ubicata in sul IV sporgente del porto di Taranto, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale. Lo sprezzo del pericolo e la non comune perizia marinaresca gli consentivano di raggiungere tempestivamente e di soccorrere il malcapitato che si trovava pericolosamente tra le strutture contorte della gru cadute in mare, che da un momento all'altro potevano definitivamente collassare e travolgere con se il malcapitato ed i soccorritori. Inoltre, in pochi istanti riusciva, unitamente agli altri componenti dell'equipaggio, a recuperare a bordo dell'unità nautica l'operaio che si trovava in evidente stato di shock, a contatto con l'acqua ed esposto a temperature rigide determinate dalle avverse condizioni meteorologiche in atto ed a condurlo sulla banchina per le cure del caso. L'altruismo,



12/20/2023 11:16

Al presidente dell'Unione Piloti e a due operatori portuali il riconoscimento della prefettura, per aver salvato nel 2014 due operai incastrati in una gru caduta in mare. Il presidente dell'Unione Piloti, Vincenzo Bellomo, ha ricevuto martedì scorso, nel corso di una cerimonia tenutasi presso la Prefettura di Taranto, un attestato di Pubblica Benemerenzza al "Merito Civile", concesso con Decreto del ministro dell'Interno del 13 ottobre 2022, per aver salvato nel dicembre del 2014 un operaio incastrato in una gru del porto, crollata parzialmente a mare dopo un cedimento strutturale. «Il Comandante di Lungo Corso della Marina mercantile Vincenzo Bellomo - recita l'attestato - con non comune perizia, soccorreva un operaio incastrato tra le strutture di una gru del porto, crollata in parte in mare a seguito di cedimento strutturale, traendolo in salvo. Esempio di coraggio e spirito di solidarietà». A consegnare l'attestato è stato il Prefetto di Taranto, Paola Dessì, insieme a Gaetano Danilo Secondo, vicesindaco di Leporano, comune di residenza del Comandante Bellomo, in provincia di Taranto. Lo stesso attestato è stato concesso anche a tre ormeggiatori del porto di Taranto che accompagnarono Bellomo nel salvataggio. Il fatto è accaduto sul IV sporgente del porto di Taranto l'11 dicembre 2014, quando la gru "DM7", crollando, si spezzò in due. Nell'incidente, oltre all'uomo caduto in mare e tratto in salvo dal Comandante Bellomo, rimase coinvolto un altro operaio che si trovava nella parte della gru rimasta sulla banchina. Fortunatamente entrambi, dipendenti ex ILVA, non riportarono ferite gravi. L'area fu sottoposta a sequestro da parte della magistratura ed è stata liberata dai resti della gru all'inizio del 2016. A proporre allora la ricompensa al valor civile in favore del CLC Bellomo fu l'allora Comandante del porto di Taranto, Giuseppe Famà, che motivò la sua richiesta con queste parole: «Congiuntamente all'equipaggio di un'unità nautica del gruppo ormeggiatori del porto di Taranto,

Informazioni Marittime

Taranto

il coraggio e la straordinaria competenza professionale, consentivano al sopra nominato di trarre in salvo una vita umana, pur a rischio della propria incolumità. Fulgido esempio di abnegazione, solidarietà e alto senso civico». Condividi Tag [taranto](#) Articoli correlati.

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP MTMI e Università Mediterranea di Reggio Calabria sviluppo ecosostenibile dei porti di Gioia Tauro e di Vibo Valentia Marina

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha incontrato i professori Felice Arena e Vincenzo Barrile dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria con l'obiettivo di avviare possibili percorsi di collaborazione finalizzati all'ulteriore sviluppo ecosostenibile dei porti di **Gioia Tauro** e di Vibo Valentia Marina. Accompagnati dall'ing. Carmelo Giofrè e dal geometra Domenico Strangi della società Service Enterprises di **Gioia Tauro**, in particolare, il professore Arena, ordinario di Costruzioni Marittime, e il professore Barrile, responsabile del laboratorio di Geomatica del dipartimento Diceam, accompagnato dalla dott.ssa Emanuela Genovese, hanno proposto la sottoscrizione di un protocollo d'intesa mirato a sviluppare studi di ricerca e di previsione in merito alla crescita sostenibile dei traffici nel **porto di Gioia Tauro**. Nel contempo è stata prospettata un'analisi di studio sulla fattibilità ambientale del prolungamento del molo del **porto** di Vibo Marina e dell'ampliamento dell'imboccatura dello scalo portuale di **Gioia Tauro**. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha accolto la proposta dell'Università Mediterranea con la prospettiva di sviluppare i rapporti tra l'Autorità di Sistema portuale e il mondo della ricerca universitaria finalizzati ad una sempre maggiore crescita dei porti di propria competenza in un'ottica di sostenibilità ambientale.



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Agostinelli incontra docenti dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha incontrato i professori Felice Arena e Vincenzo Barrile dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria con l'obiettivo di avviare possibili percorsi di collaborazione finalizzati all'ulteriore sviluppo ecosostenibile dei porti di Gioia Tauro e di Vibo Valentia Marina. Accompagnati dall'ing. Carmelo Giofrè e dal geometra Domenico Strangi della società Service Enterprises di Gioia Tauro, in particolare, il professore Arena, ordinario di Costruzioni Marittime, e il professore Barrile, responsabile del laboratorio di Geomatica del dipartimento Diceam, accompagnato dalla dott.ssa Emanuela Genovese, hanno proposto la sottoscrizione di un protocollo d'intesa mirato a sviluppare studi di ricerca e di previsione in merito alla crescita sostenibile dei traffici nel porto di Gioia Tauro.

20.12.2023 - Nel contempo è stata prospettata un'analisi di studio sulla fattibilità ambientale del prolungamento del molo del porto di Vibo Marina e dell'ampliamento dell'imboccatura dello scalo portuale di Gioia Tauro. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha accolto la proposta dell'Università Mediterranea con la prospettiva di sviluppare i rapporti tra l'Autorità di Sistema portuale e il mondo della ricerca universitaria finalizzati ad una sempre maggiore crescita dei porti di propria competenza in un'ottica di sostenibilità ambientale.



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, collaborazione con l'Ateneo di Reggio Calabria

GIOIA TAURO Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha incontrato i professori Felice Arena e Vincenzo Barrile dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria con l'obiettivo di avviare possibili percorsi di collaborazione finalizzati all'ulteriore sviluppo ecosostenibile dei porti di Gioia Tauro e di Vibo Valentia Marina. Accompagnati dall'ing. Carmelo Giofrè e dal geometra Domenico Strangi della società Service Enterprises di Gioia Tauro, in particolare, il professore Arena, ordinario di Costruzioni Marittime, e il professore Barrile, responsabile del laboratorio di Geomatica del dipartimento Diceam, accompagnato dalla dott.ssa Emanuela Genovese, hanno proposto la sottoscrizione di un protocollo d'intesa mirato a sviluppare studi di ricerca e di previsione in merito alla crescita sostenibile dei traffici nel porto di Gioia Tauro. Nel contempo è stata prospettata un'analisi di studio sulla fattibilità ambientale del prolungamento del molo del porto di Vibo Marina e dell'ampliamento dell'imboccatura dello scalo portuale di Gioia Tauro. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha accolto la proposta dell'Università Mediterranea con la prospettiva di sviluppare i rapporti tra l'Autorità di Sistema portuale e il mondo della ricerca universitaria finalizzati ad una sempre maggiore crescita dei porti di propria competenza in un'ottica di sostenibilità ambientale.



Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porti: Collaborazione di sviluppo ecosostenibile tra AdSP e Università Mediterranea di Reggio Calabria

Dic 20, 2023 ioia **Tauro** - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha incontrato i professori Felice Arena e Vincenzo Barrile dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria con l'obiettivo di avviare possibili percorsi di collaborazione finalizzati all'ulteriore sviluppo ecosostenibile dei porti di **Gioia Tauro** e di Vibo Valentia Marina. Accompagnati dall'ing. Carmelo Giofrè e dal geometra Domenico Strangi della società Service Enterprises di **Gioia Tauro**, in particolare, il professore Arena, ordinario di Costruzioni Marittime, e il professore Barrile, responsabile del laboratorio di Geomatica del dipartimento Diceam, accompagnato dalla dott.ssa Emanuela Genovese, hanno proposto la sottoscrizione di un protocollo d'intesa mirato a sviluppare studi di ricerca e di previsione in merito alla crescita sostenibile dei traffici nel **porto** di **Gioia Tauro**. Nel contempo è stata prospettata un'analisi di studio sulla fattibilità ambientale del prolungamento del molo del **porto** di Vibo Marina e dell'ampliamento dell'imboccatura dello scalo portuale di **Gioia Tauro**. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha accolto la proposta dell'Università Mediterranea con la prospettiva di sviluppare i rapporti tra l'Autorità di Sistema portuale e il mondo della ricerca universitaria finalizzati ad una sempre maggiore crescita dei porti di propria competenza in un'ottica di sostenibilità ambientale.



12/20/2023 16:47 Redazione Seareporter
 Dic 20, 2023 ioia Tauro - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha incontrato i professori Felice Arena e Vincenzo Barrile dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria con l'obiettivo di avviare possibili percorsi di collaborazione finalizzati all'ulteriore sviluppo ecosostenibile dei porti di Gioia Tauro e di Vibo Valentia Marina. Accompagnati dall'ing. Carmelo Giofrè e dal geometra Domenico Strangi della società Service Enterprises di Gioia Tauro, in particolare, il professore Arena, ordinario di Costruzioni Marittime, e il professore Barrile, responsabile del laboratorio di Geomatica del dipartimento Diceam, accompagnato dalla dott.ssa Emanuela Genovese, hanno proposto la sottoscrizione di un protocollo d'intesa mirato a sviluppare studi di ricerca e di previsione in merito alla crescita sostenibile dei traffici nel porto di Gioia Tauro. Nel contempo è stata prospettata un'analisi di studio sulla fattibilità ambientale del prolungamento del molo del porto di Vibo Marina e dell'ampliamento dell'imboccatura dello scalo portuale di Gioia Tauro. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha accolto la proposta dell'Università Mediterranea con la prospettiva di sviluppare i rapporti tra l'Autorità di Sistema portuale e il mondo della ricerca universitaria finalizzati ad una sempre maggiore crescita dei porti di propria competenza in un'ottica di sostenibilità ambientale.

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Via alla gara per il rimorchio a Vibo Valentia: 17,1 mln per 15 anni di concessione

Passi avanti anche a **Napoli**, dove è arrivato il decreto che limita a uno i prestatori del servizio 20 Dicembre 2023 Nel porto di Vibo Valentia ha preso il via la gara per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio. In attesa della pubblicazione dell'intera documentazione di gara - prevista già nei prossimi due o tre giorni, o al più tardi dopo le imminenti festività - al momento è noto solo che la procedura prevede uno stanziamento di 17.099.141,58 euro, per un appalto della 'canonica' durata di 15 anni. Al momento il servizio è effettuato da Calabria di Navigazione - realtà che fa capo al Capt. Domenico Sergi, nelle vesti di amministratore unico - la quale è titolare di una concessione scaduta nel 2016 e via via prorogata. Gli interessati - tra cui probabilmente ci sarà la stessa società vibonese - potranno presentare le loro offerte entro il prossimo 9 febbraio. Nel frattempo, l'iter per il rinnovo della concessione del rimorchio portuale sta facendo passi avanti anche a **Napoli**, dove la locale Capitaneria una settimana fa ha pubblicato il decreto che limita a uno il numero dei prestatori del servizio nello scalo. La decisione, che non ha incontrato l'opposizione di alcun soggetto, è stata motivata con il fatto che quello in questione è un servizio vincolato "agli standard di sicurezza stabiliti dall'Autorità Marittima in termini di quantità e qualità", per il quale i costi sostenuti dal fornitore presentano "una preponderanza dei costi fissi e semi-fissi (capitale investito, costo del personale, ecc.) rispetto ai costi variabili relativamente molto più contenuti (consumi, lubrificanti, ecc.)". Di conseguenza, conclude il decreto, l'affidamento della concessione a un unico soggetto costituisce "la soluzione più efficiente, capace cioè di garantire gli standard qualitativi e di sicurezza al costo minore". F.M.



Informare

Cagliari

Nuovo servizio ro-ro tra i porti di Rades e Cagliari del gruppo Maersk

Il gruppo Maersk ha annunciato un nuovo servizio marittimo ro-ro settimanale tra il porto italiano di **Cagliari** e quello tunisino di Rades, collegamento - ha reso noto la compagnia danese - che dal prossimo gennaio sarà esteso alla parte orientale dell'Algeria con la riapertura del porto di Annaba. La nave ro-ro parte da Rades ogni venerdì sera e fa scalo a **Cagliari** il giorno successivo per poi dirigersi verso il porto marocchino di Tanger Med con arrivo nella giornata di giovedì.

Informare

Nuovo servizio ro-ro tra i porti di Rades e Cagliari del gruppo Maersk



12/20/2023 15:41

Il gruppo Maersk ha annunciato un nuovo servizio marittimo ro-ro settimanale tra il porto italiano di Cagliari e quello tunisino di Rades, collegamento - ha reso noto la compagnia danese - che dal prossimo gennaio sarà esteso alla parte orientale dell'Algeria con la riapertura del porto di Annaba. La nave ro-ro parte da Rades ogni venerdì sera e fa scalo a Cagliari il giorno successivo per poi dirigersi verso il porto marocchino di Tanger Med con arrivo nella giornata di giovedì.

Terminal RO-RO Cagliari, monitoraggio ambientale alla VDP

Incarico dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Roma, 20 dic. (askanews) - Nell'ambito dei lavori di costruzione del nuovo terminal RO-RO del Porto di Cagliari, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (ADSP) ha incaricato la società VDP di Roma di eseguire le attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante, corso e post operam. Il monitoraggio assicurerà il controllo di tutti i principali parametri ambientali nell'ottica di garantire il rispetto dei limiti normativi e, in sostanza, la qualità dell'ambiente e la salute umana. La società romana vanta un'esperienza ultra trentennale nel monitoraggio ambientale, in particolare nei contesti interessati dalle opere infrastrutturali italiane, sia esistenti sia in costruzione. VDP, in associazione con ALS Italia, sta già svolgendo attività in campo che riguardano i monitoraggi della fase ante-operam per la misurazione, tra l'altro, dei parametri relativi al rumore, qualità dell'aria, acque superficiali ed ecosistema marino. La durata del cantiere, e il relativo monitoraggio, è prevista di 5 anni. Come sottolinea l'amministratore unico della Vdp di Roma, l'Ingegnere Francesco Ventura, l'obiettivo è di verificare l'effettivo impatto di un'opera in costruzione e garantire la corretta gestione di eventuali problematiche in relazione all'ambiente che possono manifestarsi durante le varie fasi di costruzione.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, Rete Civica: "Accorinti come le nove piaghe d'Egitto"

Ponte sullo Stretto: le parole di Fernando Rizzo, Presidente Rete Civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno "Nei prossimi mesi si deciderà il futuro della Sicilia e della Calabria, dopo che il Ponte sullo Stretto già lo scorso anno fu dichiarato per legge "opera prioritaria e di preminente interesse nazionale". Sono stati rimessi in bonis la Società Stretto di Messina ed i contratti caducati, modificato l'azionariato con il MEF detentore della maggioranza assoluta, aggiornato il progetto da Eurolink - Webuild ed ora si è in attesa del parere da parte del comitato scientifico; sono stati allocati in bilancio 11,6 miliardi necessari alla realizzazione dell'opera. Grazie al ponte sarà possibile completare l'alta velocità da Salerno a Palermo da un lato e Siracusa dall'altro e Messina avrà la sua metropolitana sino a Reggio". Lo afferma in una nota Fernando Rizzo, Presidente Rete Civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno. "Entro qualche anno Sicilia e Calabria, usciranno dalle condizioni di miseria e arretratezza in cui i governi a gestione PD, per 12 anni le hanno ridotte, fermando il Ponte sullo Stretto nel 2012, i progetti dell'alta velocità sotto Salerno, cancellando il corridoio dell'AV Berlino Palermo e virando la linea TAV da Napoli verso Bari nel 2013 con il governo Letta". "E poi cassato la progettazione degli ultimi 90 km della autostrada Salerno Reggio Calabria destinando i 2 miliardi necessari al suo completamento alla Variante di Valico in Toscana. Cancellato l'autorità Portuale di Messina con il governo Renzi, previsto la "via della seta" marittima elidendo i porti meridionali a beneficio di quelli di Genova e Trieste. Insomma sopprimendo strutturalmente 2 regioni malgrado fossero la porta d'ingresso d'Europa per merci e passeggeri provenienti da Africa e Asia, via Suez". "Oggi riemerge l'indimenticabile Accorinti, il sindaco il protagonista dello scippo di visioni e risorse, con la sua ideologia del no a tutto. Indimenticabile perché nei suoi 5 anni di sindacatura ha prostrato la città: rifiuti accatastati in tutte le strade; un mese intero senz'acqua e cittadini avviliti; oggettive incapacità per il piano di riequilibrio e l'approvazione dei bilanci consuntivi e preventivi con la destituzione dell'assessore al bilancio, l'economista Signorino, sostituito da un oscuro ragioniere toscano. Fuga in massa dei messinesi disoccupati, blocco di progetti avanzati come il risanamento del Tirone e la cancellazione di 8 milioni di euro già finanziati". "Depennamento dei progetti della zona falcata e di Maregrossa. Mancata apertura dello svincolo di Giostra completato nel 2013. Persino l'inadeguatezza nel creare un'isola pedonale nel centro città. Un fallimento assoluto ripagato dai cittadini con la cancellazione della sua esperienza amministrativa alle 2018 elezioni, travolto come sindaco e come lista sotto il 5%". "Stesso destino anche alle elezioni amministrative 2022 quando i suoi accoliti si presentarono in lista con Verdi, + Europa, Sinistra Italiana, raccogliendo appena 2300 voti ed il 2,5% di consensi.



Ponte sullo Stretto: le parole di Fernando Rizzo, Presidente Rete Civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno "Nei prossimi mesi si deciderà il futuro della Sicilia e della Calabria, dopo che il Ponte sullo Stretto già lo scorso anno fu dichiarato per legge "opera prioritaria e di preminente interesse nazionale". Sono stati rimessi in bonis la Società Stretto di Messina ed i contratti caducati, modificato l'azionariato con il MEF detentore della maggioranza assoluta, aggiornato il progetto da Eurolink - Webuild ed ora si è in attesa del parere da parte del comitato scientifico; sono stati allocati in bilancio 11,6 miliardi necessari alla realizzazione dell'opera. Grazie al ponte sarà possibile completare l'alta velocità da Salerno a Palermo da un lato e Siracusa dall'altro e Messina avrà la sua metropolitana sino a Reggio". Lo afferma in una nota Fernando Rizzo, Presidente Rete Civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno. "Entro qualche anno Sicilia e Calabria, usciranno dalle condizioni di miseria e arretratezza in cui i governi a gestione PD, per 12 anni le hanno ridotte, fermando il Ponte sullo Stretto nel 2012, i progetti dell'alta velocità sotto Salerno, cancellando il corridoio dell'AV Berlino Palermo e virando la linea TAV da Napoli verso Bari nel 2013 con il governo Letta". "E poi cassato la progettazione degli ultimi 90 km della autostrada Salerno Reggio Calabria destinando i 2 miliardi necessari al suo completamento alla Variante di Valico in Toscana. Cancellato l'autorità Portuale di Messina con il governo Renzi, previsto la "via della seta" marittima elidendo i porti meridionali a beneficio di quelli di Genova e Trieste. Insomma sopprimendo strutturalmente 2 regioni malgrado fossero la porta d'ingresso d'Europa per merci e passeggeri provenienti da Africa e Asia, via Suez".

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

leri ha chiesto sostegno alla Schlein, cioè a qual PD nemico della Sicilia, a chi ha ridotto la Sicilia a regione con più inoccupati d'Europa, al 234° posto su 234 regioni. Che ha impedito lo sviluppo dell'area dello Stretto malgrado Messina e Reggio Calabria/Villa San Giovanni siano il primo porto d'Europa con 9,5 milioni di passeggeri". "Ma oramai Accorinti più che difendere i cittadini della Sicilia da disoccupazione, isolamento, spopolamento e miseria, con solo 1 abitante su 5 occupato, appare più interessato a riproporre la formula diffamatoria del "ponte che unisce due cosche e non due coste", con la solita ricetta basata sulle inquinantissime "autostrade del mare", che isolano la Sicilia costringendo milioni di passeggeri a percorrere 3 km in 2 ore e 5 minuti per attraversare lo Stretto, in vetusti treni intercity, non curante della crescita economica e sociale della città e della Sicilia. Accorinti rappresenta il fallimento ed il disagio, il periodo dei regimi che hanno annientato economicamente e socialmente Sicilia e Calabria e di cui lui costituiva punto rassicurante degli ideologi del "razzismo infrastrutturale" per cui il progresso del Sud si fermava a Napoli. Per il bene della città torni a fare il pensionato perpetuando il suo oblio da sindaco e da cittadino: Messina ha bisogno di dimenticarlo per rigenerarsi".

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Stragi del mare, assolti 4 scafisti a Messina

179 i giovani approdati al Molo Norimberga il 24 luglio 2022. Tra loro anche i corpi senza vita di chi non è sopravvissuto alla traversata. Non erano loro gli scafisti della morte, i responsabili della traversata del mare costata 5 morti, a luglio dello scorso anno. Ha deciso così la Corte d'Assise di Messina, che ha chiuso con l'assoluzione per tutti, per non aver commesso il fatto, il processo ai quattro egiziani tra i 21 e i 28 anni arrestati dopo lo sbarco a Messina di fine luglio. Il processo L'Accusa aveva chiesto per tutti la condanna all'ergastolo ma i difensori, gli avvocati Rosetta Carcione, Andrea Caristi, Eleonora Caruso e Francesca Cardaci, hanno dimostrato la loro innocenza, rispetto alle accuse di essere stati pagati, in combutta con i trafficanti di migranti libici, per condurre il barcone dalle coste del Nord Africa in direzione dell'Italia, maltrattando tutte le persone a bordo e provocando la morte per asfissia di alcuni di loro. Adesso per tutti loro si spalancano le porte del carcere e tornano liberi. Lo sbarco in quei giorni sono stati moltissimi i salvataggi in alto mare, al largo delle coste siciliane, e il 24 luglio al molo Norimberga di Messina erano stati sbarcati in 179 da due motovedette della Capitaneria di **Porto**. Tra loro anche i cinque giovani identificati e arrestati da Polizia e Finanziari, quattro dei quali poi processati. A bordo, anche i corpi senza vita di cinque uomini, spirati durante la traversata, accalcati nella stiva senza aria né luce.



Stretto Web

Catania

Nuovo look per il Porto di Catania, mega investimento per il porto siciliano

Catania: bando del valore complessivo di oltre 317 milioni di euro, in project financing, per dare un nuovo volto agli scali e garantire qualità e competitività Nuovo look per il Porto di Catania . L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha attivato ingenti risorse per incrementare e migliorare i servizi portuali. In tale ambito si colloca la gara pubblicata lo scorso 26 ottobre per attività generali rivolte all'utenza: un bando del valore complessivo di oltre 317 milioni di euro, in project financing , per dare un nuovo volto agli scali e garantire qualità e competitività. L'appalto prevede la concessione per 25 anni al fine di assicurare stabilità e continuità, con un ammortamento calcolato in base al Piano Economico Finanziario. "È ora che il porto di Catania si apra ancora di più alla città e siamo pronti ad apprezzarlo nelle sue nuove vesti e viverlo appieno, come già avviene nelle grandi città di mare europee. Lo spostamento dei container e le altre progettualità dell'Authority, condivise con la nostra amministrazione, sono tappe essenziali di un percorso lungo e complesso, i cui primi risultati si vedranno già nel 2024 ", evidenzia il sindaco di Catania, Enrico Trantino.



Quel carico di pesce rubato a Palermo "per aiutare Matteo Messina Denaro"

PALERMO - I soldi di una rapina sarebbero serviti anche per finanziare la costosa latitanza di Matteo Messina Denaro . Si aggiunge un nuovo tassello alla ricostruzione del colpo avvenuto nel 2015 ai danni di un autotrasportatore pedinato fin dal suo arrivo nel **porto** di **Palermo** Sono già stati condannati con sentenza definitiva Domenico Scimonelli, fedelissimo del padrino, Bartolomeo Anzalone e Vincenzo Napoli . Le indagini, che stamani hanno portato al blitz dei carabinieri del Ros , farebbero emergere il presunto ruolo di Giovanni Vassallo, uno dei tre arrestati (si trova ai domiciliari). Il pentito A fare luce sulla vicenda - i verbali sono stati depositati nel primo processo- è stato il collaboratore di giustizia Attilio Fogazza . Non era un semplice concessionario di auto, ma il depositario di segreti di mafia. Ad esempio quelli sull'omicidio di Salvatore Lombardo commesso a Partanna , in provincia di Trapani nel 2009 e per il quale Scimonelli è stato condannato. In quel processo Fogazza disse in aula che che Scimonelli "cercava soldi" pe la famiglia di Matteo Messina Denaro. Pesce per 65 mila euro Il 24 aprile 2015 un Tir carico di pesce congelato - valore 65 mila euro - fu fermato nei pressi Balestrate ad un finto posto di blocco. In quel periodo i carabinieri hanno ricostruito i contatti fra Vassallo, Scimonelli e Gaspare Como, uno dei cognati di Messina Denaro. La merce trafugata sarebbe stata venduta a diversi commenti di Mazara del Vallo e una parte del bottino consegnata ai parenti del capomafia. Vassallo e Scimonelli, così ricostruisce l'indagine della Procura di **Palermo**, si sarebbero messi d'accordo nel corso di un incontro monitorato dai carabinieri in una stazione di servizio.



Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Pasqualino Monti e il lavoro di "ricucitura" tra Palermo e il suo porto

Anche il rapporto tra Trapani e il suo mare sta cambiando, la città è al centro di due importanti azioni: i dragaggi e l'intervento sul waterfront 20 Dicembre 2023 "Avere una città 'complice' del suo porto significa avere un plus incredibile, perché riesci a creare turismo da terra e da mare, facendo apprezzare e vivere luoghi prima sconosciuti". Così si esprime il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**, sul lavoro di "ricucitura" tra Palermo e il suo porto, avviato con la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo e del quartiere su cui insiste, proseguito con l'apertura del Palermo Marina Yachting e che verrà ulteriormente rafforzato con l'apertura, nel 2024, del primo stralcio del progetto di interfaccia che ridisegnerà nuovi confini e abatterà ogni barriera, cambiando l'ingresso in porto e la viabilità urbana. "Nell' esperienza che stiamo conducendo nei nostri porti nel campo della riorganizzazione dell'ambito portuale e del fronte mare urbano - riprende **Monti** - abbiamo preferito l'integrazione all'antagonismo, cercando di rendere più vivibili le nostre città portuali, provvedendo alla rivitalizzazione dei waterfront con esiti di assoluta eccellenza. Siamo consapevoli che solo un'azione concertata e un piano di sviluppo condiviso tra due realtà, porto e città, possa consentire una crescita senza scontri e con positive conseguenze per tutti. La nostra sfida, infatti, l'abbiamo giocata non tanto in una prospettiva di eliminazione del 'conflitto', per molti versi inevitabile o quanto meno fisiologico, ma piuttosto sulla capacità di saper gestire le conseguenze dello sviluppo delle attività portuali, in maniera da ricavare benefici e ricadute positive per i territori interessati dagli importanti processi di crescita dei porti contemporanei. Mi piace pensare alle idee messe in campo - assieme alle risorse - come a sensori del futuro, a sismografi che indagano la capacità di captare le vibrazioni sotterranee della realtà presente, proiettandole in avanti". Anche il rapporto tra Trapani e il suo mare sta cambiando, la città è al centro di due importanti azioni: i dragaggi e l'intervento sul waterfront , una rigenerazione che diventa capacità di cancellare degrado, abbandono, cantieri dismessi e di recuperare e potenziare attività produttive trascurate. Una grande occasione per l'intero territorio.



Anche il rapporto tra Trapani e il suo mare sta cambiando, la città è al centro di due importanti azioni: i dragaggi e l'intervento sul waterfront 20 Dicembre 2023 "Avere una città 'complice' del suo porto significa avere un plus incredibile, perché riesci a creare turismo da terra e da mare, facendo apprezzare e vivere luoghi prima sconosciuti". Così si esprime il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, sul lavoro di "ricucitura" tra Palermo e il suo porto, avviato con la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo e del quartiere su cui insiste, proseguito con l'apertura del Palermo Marina Yachting e che verrà ulteriormente rafforzato con l'apertura, nel 2024, del primo stralcio del progetto di interfaccia che ridisegnerà nuovi confini e abatterà ogni barriera, cambiando l'ingresso in porto e la viabilità urbana. "Nell' esperienza che stiamo conducendo nei nostri porti nel campo della riorganizzazione dell'ambito portuale e del fronte mare urbano - riprende Monti - abbiamo preferito l'integrazione all'antagonismo, cercando di rendere più vivibili le nostre città portuali, provvedendo alla rivitalizzazione del waterfront con esiti di assoluta eccellenza. Siamo consapevoli che solo un'azione concertata e un piano di sviluppo condiviso tra due realtà, porto e città, possa consentire una crescita senza scontri e con positive conseguenze per tutti. La nostra sfida, infatti, l'abbiamo giocata non tanto in una prospettiva di eliminazione del 'conflitto', per molti versi inevitabile o quanto meno fisiologico, ma piuttosto sulla capacità di saper gestire le conseguenze dello sviluppo delle attività portuali, in maniera da ricavare benefici e ricadute positive per i territori interessati dagli importanti processi di crescita dei porti contemporanei. Mi piace pensare alle idee messe in campo - assieme alle risorse - come a sensori del futuro, a sismografi che indagano la capacità di captare le vibrazioni sotterranee della realtà presente, proiettandole in avanti". Anche il rapporto tra Trapani e il suo

Canale di Suez, il blocco delle navi può costare all'Italia fino a 83 mld

A rischio il 40% del nostro interscambio marittimo. Solo nel porto di Trieste sono previste due o tre settimane di stop e i prezzi aumentano. Canale di Suez, la guerra con gli Houthi sta mettendo in ginocchio il commercio. L'Italia è tra le più colpite. Il nuovo fronte di guerra che si è aperto sul Mar Rosso, dove i miliziani filo-iraniani Houthi stanno attaccando le navi mercantili dirette nel canale di Suez provocando la reazione degli Stati Uniti che hanno istituito una task force (che comprende anche l'Italia), per contrattaccare. Naturalmente questa situazione sta provocando enormi disagi relativi all'import ed export e tra gli Stati più colpiti c'è proprio l'Italia. Attraverso Suez, infatti, - si legge su La Verità - transitano quasi 83 miliardi di euro di import ed export del nostro Paese, pari a circa il 40% del totale dell'interscambio via mare dell'Italia. Bloccare il Mar Rosso di fatto significa bloccare Suez perché quella è una rotta strategica per i cargo che trasportano le merci. Leggi anche: Sondaggi: Meloni, fiducia +2% dopo Ateju. Le ultimissime partito per partito. Leggi anche: Patto di Stabilità Ue, Parigi e Berlino: accordo al 100%. L'alternativa - prosegue La Verità - è far percorrere alle navi un percorso più lungo e anche più costoso, si dovrebbe infatti passare dal Capo di Buona Speranza circumnavigando l'Africa con una deviazione di 3mila miglia nautiche, pari a due settimane di viaggio in più. Un grosso problema anche per i porti italiani. "Per quanto riguarda Trieste - spiega Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste - avremo almeno due, tre settimane di stop. Dal 27 dicembre a metà gennaio non avremo navi, perché stanno circumnavigando l'Africa. Se la situazione perdura, mi chiedo, una nave che fa tutto quel giro poi che interesse ha ad entrare nel Mediterraneo orientale o l'Adriatico? Il West Mes si salva ma l'East Med andrà servito in transhipping". Iscriviti alla newsletter.



A rischio il 40% del nostro interscambio marittimo. Solo nel porto di Trieste sono previste due o tre settimane di stop e i prezzi aumentano. Canale di Suez, la guerra con gli Houthi sta mettendo in ginocchio il commercio. L'Italia è tra le più colpite. Il nuovo fronte di guerra che si è aperto sul Mar Rosso, dove i miliziani filo-iraniani Houthi stanno attaccando le navi mercantili dirette nel canale di Suez provocando la reazione degli Stati Uniti che hanno istituito una task force (che comprende anche l'Italia), per contrattaccare. Naturalmente questa situazione sta provocando enormi disagi relativi all'import ed export e tra gli Stati più colpiti c'è proprio l'Italia. Attraverso Suez, infatti, - si legge su La Verità - transitano quasi 83 miliardi di euro di import ed export del nostro Paese, pari a circa il 40% del totale dell'interscambio via mare dell'Italia. Bloccare il Mar Rosso di fatto significa bloccare Suez perché quella è una rotta strategica per i cargo che trasportano le merci. Leggi anche: Sondaggi: Meloni, fiducia +2% dopo Ateju. Le ultimissime partito per partito. Leggi anche: Patto di Stabilità Ue, Parigi e Berlino: accordo al 100%. L'alternativa - prosegue La Verità - è far percorrere alle navi un percorso più lungo e anche più costoso, si dovrebbe infatti passare dal Capo di Buona Speranza circumnavigando l'Africa con una deviazione di 3mila miglia nautiche, pari a due settimane di viaggio in più. Un grosso problema anche per i porti italiani. "Per quanto riguarda Trieste - spiega Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste - avremo almeno due, tre settimane di stop. Dal 27 dicembre a metà gennaio non avremo navi, perché stanno circumnavigando l'Africa. Se la situazione perdura, mi chiedo, una nave che fa tutto quel giro poi che interesse ha ad entrare nel Mediterraneo orientale o l'Adriatico? Il West Mes si salva ma l'East Med andrà servito in transhipping". Iscriviti alla newsletter.

Agenparl

Focus

Trasporti, Rosato (Az-Per): intervento italiano nel Mar Rosso a tutela interesse nostri porti

(AGENPARL) - mer 20 dicembre 2023 Trasporti, Rosato (Az-Per): intervento italiano nel Mar Rosso a tutela interesse nostri porti Roma, 20 dic. - "Tutte le più grandi compagnie marittime hanno annunciato che intendono interrompere la navigazione nel Mar Rosso a seguito dei continui attacchi da parte dei terroristi Houthi che, sostenuti dall'Iran, stanno rendendo impossibile il transito sicuro in quelle acque. Da lì passano tutti i traffici dall'Oriente verso l'Europa che saranno costretti a fare il giro dell'Africa con aumento di tempi, costi, inquinamento. E i nostri porti italiani pagheranno un prezzo altissimo, perché saltando il Mediterraneo ci si sposterà naturalmente verso quelli del Nord Europa. Questo per dire che l'intervento italiano nella missione navale a guida americana di sorveglianza di quei mari e di contrasto al terrorismo è non solo opportuna, ma indispensabile nell'interesse nazionale. Anche se poi, lo sappiamo, c'è chi pensa, come Conte, che è normale che i terroristi facciano come vogliono oppure che a fermarli debbano essere altri, perché l'importante è non assumersi mai responsabilità". Così sui social Ettore Rosato in merito all'impegno italiano nel Mar Rosso a tutela della navigazione.



PORTI. FRIJIA (FDI): PROVENTI ASTE ETS DESTINATI A DECARBONIZZAZIONE PASSO IMPORTANTE VERSO GREEN DEAL

(AGENPARL) - mer 20 dicembre 2023 PORTI. FRIJIA (FDI): PROVENTI ASTE ETS DESTINATI A DECARBONIZZAZIONE PASSO IMPORTANTE VERSO GREEN DEAL "L'approvazione da parte della Commissione politiche dell'Unione europea all'emendamento di cui sono prima firmataria assieme ai colleghi di Fratelli d'Italia, assicura la destinazione di una parte dei proventi nazionali derivanti dalle aste del sistema di scambio di quote di emissioni europeo ("EU-ETS"), alla decarbonizzazione del settore marittimo italiano. Questa azione, molto attesa da tutto il cluster portuale nazionale, favorirà il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti e delle infrastrutture incentivando l'utilizzo di carburanti sostenibili alternativi e promuovendo la riqualificazione professionale dei lavoratori del settore. L'accettazione dell'emendamento rappresenta un importante passo in avanti e conferma l'attenzione del Governo sulla gestione ambientale e l'impegno di Fratelli d'Italia per la crescita del comparto navale e portuale". Così Maria Grazia Frijia, deputato di Fratelli d'Italia e componente della IX commissione Trasporti della Camera. Ufficio stampa Fratelli d'Italia Camera dei deputati.



Agenparl

Focus

Decarbonizzazione del settore marittimo - Giovedì alle 10.30 diretta webtv - Interviene Rampelli

(AGENPARL) - mer 20 dicembre 2023 GRAZIE PER LA NUTRITA ADESIONE ALL'EVENTO! A causa della limitata disponibilità di posti della Sala del Refettorio e visto l'elevato numero di iscrizioni, abbiamo previsto la possibilità di partecipare anche da remoto. Per accedere alla diretta CLICCA QUI (link disponibile dalle ore 09:00 del 21 dicembre 2023) L'accesso in sala sarà consentito fino a esaurimento posti. Vi chiediamo pertanto di confermare nuovamente la vostra partecipazione, specificando se in presenza o da remoto. Per partecipare è necessario registrarsi CLICCANDO QUI AGENDA Ore 10.00 Registrazione partecipanti Ore 10.30 Indirizzi di saluto Fabio Rampelli, Vice Presidente della Camera dei Deputati Mariella Amoretti, Presidente Confitarma Stefano Messina, Presidente Assarmatori.



The image is a screenshot of a social media post from AGENPARL. At the top, there is the AGENPARL logo and the text 'Decarbonizzazione del settore marittimo - Giovedì alle 10.30 diretta webtv - Interviene Rampelli'. Below this is a photograph of a large stack of newspapers or documents. Underneath the photo, the date and time '12/20/2023 14:37' and the name 'STEFANO MESSINA' are visible. The main body of the post contains the same text as the main document, including the event details and the call to action for registration and confirmation of attendance.

lit, selezionati 31 progetti su robotica e IA

È stata pubblicata oggi la graduatoria del bando emanato dall'Istituto Italiano di Tecnologia (Iit) chiuso lo scorso 20 settembre, nel contesto delle attività previste dall'Ecosistema dell'innovazione Raise che si rivolgeva a micro, piccole, medie e grandi imprese con l'obiettivo di promuovere progetti innovativi nei settori di robotica e IA applicate a smart cities, ambiente e territorio, salute e aree portuali. Sono 31 i progetti finanziabili nelle 4 aree di interesse per un contributo di Raise di oltre 14 milioni di euro e con un valore progettuale complessivo di circa 20 milioni 914 mila euro, 91 le aziende che ne beneficeranno e che entreranno nell'ecosistema di Raise. Il bando era stato proposto nell'ambito delle attività dello Spoke 5 che si occupa di favorire le attività di trasferimento tecnologico dell'ecosistema Raise emesso da lit, capofila delle attività di trasferimento tecnologico. Le caratteristiche specifiche del bando sono state definite da un gruppo congiunto dei tre enti di ricerca che coordinano gli spoke: Iit, Cnr, UniGe. I finanziamenti mirano a favorire i processi di accelerazione tecnologica utili per realizzare gli scopi di Raise e supportare l'allargamento dell'ecosistema con nuovi affiliati in una rete di collaborazione con aziende di eccellenza in Liguria e nel Mezzogiorno, così come previsto dal Miur. La graduatoria ha identificato come finanziabili 31 progetti di micro & piccole imprese (69), medie (14) e grandi imprese (8) che mostrano un elevato livello di innovazione delle soluzioni tecnologiche. In particolare, i progetti finanziati sono distribuiti nelle 4 aree tematiche oggetto degli spoke scientifici: 6 progetti per accessibilità e inclusione nel contesto urbano, 5 per assistenza sanitaria personale e remota, 11 per cura e protezione dell'ambiente e 9 per porti intelligenti e sostenibili. La dotazione del bando è stata aumentata di oltre 2 milioni rispetto a quella prevista di 12 milioni passando a più di 14 milioni di euro. La quota di finanziamenti che verranno spesi nel Mezzogiorno è quantificabile in oltre 8,7 milioni. I progetti partiranno all'inizio del '24. Riproduzione riservata © Copyright ANSA Da non perdere.



Corriere Marittimo

Focus

MSC Crociere nel 2024 title sponsor di due Gran Premi Mondiali di Formula 1®

Ulteriore sviluppo della partnership tra i due brand globali, Msc Crociere e Formula 1®, quale risultato dell'incremento dell'interesse mondiale per la Formula 1® e per le crociere. GINEVRA - MSC Crociere annuncia che nel prossimo anno sarà title sponsor di due Gran Premi del Campionato Mondiale di Formula 1® il Gran Premio del Giappone e il Gran Premio dell'Emilia Romagna nel circuito di Imola. Il logo della compagnia crocieristica sarà a bordo pista come parte della sponsorizzazione globale di MSC Crociere in Formula 1® fino alla fine della stagione 2026, inoltre sarà incluso nel nome di questi due iconici Gran Premi di Formula 1® Il "Gran Premio del Giappone", dal 5 al 7 aprile 2024 si svolgerà sul leggendario circuito 'crossover' di Suzuka, candidato ad essere una delle più emozionanti gare della stagione della Formula 1® mondiale. Il "Formula 1® MSC Crociere Gran Premio dell'Emilia Romagna 2024" dal 17 e al 19 maggio 2024 e si disputerà sul celebre circuito di Imola, luogo di molti momenti iconici della Formula 1®. MSC Crociere è Global Partner della Formula 1® dal 2022, anno in cui la compagnia di crociere ha avviato una collaborazione pluriennale fino alla fine del Campionato Mondiale del 2026. Questa ulteriore partnership tra i due brand globali è in linea con il continuo aumento dell'interesse per la Formula 1® in tutto il mondo e con la crescente popolarità delle crociere come scelta preferita per le vacanze. I due brand condividono valori comuni basati su una spinta per il cambiamento sostenibile nel loro processo di crescita futura delle rispettive industrie lasciando un'impronta duratura per le generazioni future.



Il Nautilus

Focus

Circumnavigare l'Africa favorisce i porti del north range europeo

(Foto courtesy Autorità portuale Canale di Suez) Gli Houthi e la loro chiara strategia: minare la stabilità dei passaggi commerciali attraverso alcuni snodi cruciali per la navigazione e soprattutto i trasbordi intercontinentali di merci dall'Asia ai consumatori di Europa e Nord America Roma . Tutti i porti del Mediterraneo orientale soffriranno per la guerra Israele-Hamas che costringerà di ridurre i transiti per il Canale di Suez. Infatti, gli attacchi delle forze ribelli sciite, Houthi, di stanza nell'Yemen stanno manifestando una strategia anti-occidentale colpendo il settore dei trasporti marittimi con significativi ritardi nella catena di approvvigionamento e mettendo in crisi la logistica marittima del commercio globale. Gli Houthi, una milizia sciita yemenita, sconosciuta ai molti, approfittando dell'attacco di Hamas a Israele del 7 ottobre scorso, stanno colpendo con droni e missili tutte le navi commerciali in transito nel Mar Rosso per dare forza alle loro richieste. Di fatto, hanno bloccato lo Stretto di Bad al-Mandab, costringendo le compagnie di navigazione Cosco, MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd a solidarizzare con l'israeliana ZIM, dichiarando di sospendere il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez; in sostanza i maggiori global carrier sono costretti a circumnavigare l'Africa doppiando il Capo di Buona Speranza e risalendo verso Gibilterra o la Manica Una rotta obbligata per un viaggio di oltre 2500-3500 miglia nautiche (8mila km circa), con i tempi più lunghi del 30% (decina di giorni in più); mentre una portacontainer, passando per Suez, sulla rotta Shanghai - Genova, impiega circa un mese. Anche la rotta per risalire l'Africa occidentale non è esente da atti di pirateria che obbligherebbero le compagnie di navigazione a imbarcare scorte militari e comunque accumulando ritardi nel 'just-in-time' e generando i cd 'colli di bottiglia'. L'Italia dei porti nutre una certa preoccupazione, soprattutto per il sistema portuale maggiormente in competizione con il Nord Europa, ossia quello ligure (La Spezia, Genova e Savona-Vado), con una precaria disponibilità di spazi per lo stoccaggio delle merci. Infatti, dopo la crisi pandemica, questa nuova del trasporto marittimo, dovuta alla guerra nel Medio Oriente, si giocherà sulla capacità di stoccare scorte a terra. La stessa crisi la dovranno affrontare anche i porti del nord Adriatico e soprattutto il porto di Trieste. "Per quanto riguarda Trieste - ha dichiarato il presidente Zeno D'Agostino - avremo almeno due, tre settimane di stop: dal 27 dicembre a metà gennaio non avremo navi, che stanno circumnavigando l'Africa". "Se la situazione perdura, si chiede il presidente ESPO (European Sea Ports Organization): una nave che circumnaviga l'Africa che interesse ha a entrare nel Mediterraneo o a raggiungere il Mediterraneo orientale o l'Adriatico? Il West Med si salva; East Med andrà servito in transhipping". Questo è lo scenario delineato da Zeno D'Agostino presidente del porto Trieste, per i problemi a Suez, che favoriscono i porti del Nord Europa,



(Foto courtesy Autorità portuale Canale di Suez) Gli Houthi e la loro chiara strategia: minare la stabilità dei passaggi commerciali attraverso alcuni snodi cruciali per la navigazione e soprattutto i trasbordi intercontinentali di merci dall'Asia ai consumatori di Europa e Nord America Roma . Tutti i porti del Mediterraneo orientale soffriranno per la guerra Israele-Hamas che costringerà di ridurre i transiti per il Canale di Suez. Infatti, gli attacchi delle forze ribelli sciite, Houthi, di stanza nell'Yemen stanno manifestando una strategia anti-occidentale colpendo il settore dei trasporti marittimi con significativi ritardi nella catena di approvvigionamento e mettendo in crisi la logistica marittima del commercio globale. Gli Houthi, una milizia sciita yemenita, sconosciuta ai molti, approfittando dell'attacco di Hamas a Israele del 7 ottobre scorso, stanno colpendo con droni e missili tutte le navi commerciali in transito nel Mar Rosso per dare forza alle loro richieste. Di fatto, hanno bloccato lo Stretto di Bad al-Mandab, costringendo le compagnie di navigazione Cosco, MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd a solidarizzare con l'israeliana ZIM, dichiarando di sospendere il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez; in sostanza i maggiori global carrier sono costretti a circumnavigare l'Africa doppiando il Capo di Buona Speranza e risalendo verso Gibilterra o la Manica Una rotta obbligata per un viaggio di oltre 2500-3500 miglia nautiche (8mila km circa), con i tempi più lunghi del 30% (decina di giorni in più); mentre una portacontainer, passando per Suez, sulla rotta Shanghai - Genova, impiega circa un mese. Anche la rotta per risalire l'Africa occidentale non è esente da atti di pirateria che obbligherebbero le compagnie di navigazione a imbarcare scorte militari e comunque accumulando ritardi nel 'just-in-time' e generando i cd 'colli di bottiglia'. L'Italia dei porti nutre una certa preoccupazione, soprattutto per il sistema portuale maggiormente in competizione con il Nord Europa, ossia quello ligure (La Spezia, Genova e Savona-Vado), con una precaria disponibilità di spazi

Il Nautilus

Focus

dove arriverebbero le navi una volta circumnavigata l'Africa. Così il rischio che, ancor più che nel passato, gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo - i porti del Nord Europa - si avvantaggino per via delle grandi opere di ampliamento portuale eseguite nel corso degli ultimi anni; mentre in Italia, non abbiamo saputo declinare una convivenza equilibrata tra le città con quelle infrastrutture, dal forte impatto ambientale - i porti - con le esigenze di sviluppo di una regione portuale e dell'Italia stessa, senza riconoscere una esigenza planetaria delle global carrier che non ammettono giustificazioni. A proposito di rotte alternative, se l'instabilità nell'area dovesse perdurare, potrebbe fare buon gioco alla Russia, che lavora da alcuni anni per promuovere la rotta artica, che è (purtroppo, viste le implicazioni ambientali) in via di scioglimento perenne e, dunque, prevista praticabile in ogni stagione nel giro di un decennio, ma già oggi solcabile con l'ausilio delle rompighiaccio. Abele Carruezzo.

Informare

Focus

Assarmatori, bene l'invio di una fregata italiana nel Mar Rosso

Ignazio Messina & C. ha preso in consegna la portacontainer "Jolly Rosa" Assarmatori ha espresso apprezzamento per la scelta del governo italiano di inviare nell'area del Mar Rosso, dopo i ripetuti attacchi alle navi mercantili susseguite nella regione, della fregata Virginio Fasan, così come annunciato dal ministro della Difesa, Guido Crosetto, al termine della riunione con il segretario alla Difesa degli Stati Uniti, Lloyd Austin. «La situazione nel Mar Rosso - ha sottolineato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - è ad altissimo rischio e richiede alla comunità internazionale uno sforzo coeso e la massima attenzione. La priorità è rappresentata dalla necessità di garantire la sicurezza dei nostri equipaggi, che svolgono un lavoro prezioso, insostituibile, complesso e spesso sottovalutato dall'opinione pubblica. L'invio della Virginio Fasan nel Mar Rosso, e quindi la partecipazione dell'Italia alla task force internazionale - ha aggiunto Messina - rappresenta un segnale importantissimo. L'armamento italiano, che da sempre può giovare di un ottimo rapporto di collaborazione con la Marina Militare, conta da oggi su una fondamentale protezione; le continue esercitazioni anti-pirateria e il dialogo costante fra i vertici militari e le compagnie di navigazione rappresentano un patrimonio di valore inestimabile in un momento di grande emergenza come quello attuale». Intanto la compagnia di navigazione Ignazio Messina & C. del gruppo armatoriale Messina, presieduto da Stefano Messina, ha preso in consegna in queste ore nella baia di Singapore la portacontainer Jolly Rosa. Iscritta nel Registro Internazionale presso la Capitaneria di Porto di Genova, la nave, sulla quale è già stata issata la bandiera italiana, è una full container lunga 260 metri per 32 di larghezza, con una stazza lorda di 42.112 tonnellate e una capacità di trasporto di 4.387 container teu, 360 dei quali reefer. Affidata al comandante Simone Galli, la nave ha un equipaggio di 23 persone, 13 delle quali italiane, quattro comunitarie e sei extra-comunitarie, e affianca nella flotta Messina le portacontainer Jolly Oro e Jolly Argento acquistate ed entrate in servizio per il gruppo nei mesi scorsi. Le due gemelle, che precedentemente si chiamavano Rosa e Lana, erano di proprietà della Marlow Navigation di Cipro e successivamente noleggiate alla danese Maersk. Entrambe sono state costruite dal cantiere coreano Daewoo nel 2010. Nella prima decade di gennaio sarà presa in consegna una nave gemella che sarà battezzata Jolly Giada.



Informare

Focus

Grimaldi ha preso in consegna la ro-ro multipurpose

Oggi nel cantiere navale sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. di Ulsan il gruppo Grimaldi ha preso in consegna la Great Tema, terza delle sei unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe "G5" in costruzione per il gruppo italiano. Lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, le navi della classe G5 possono trasportare 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 ceu e 2.000 teu. Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container. Tra le numerose soluzioni tecnologiche finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale, la Great Tema è predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto. Grazie alla sua elevata efficienza energetica ed ambientale, la Great Tema è capace di ridurre le emissioni di CO2 per tonnellata trasportata fino al 43% rispetto alle altre navi con-ro multipurpose della flotta Grimaldi. La Great Tema sarà operativa sulla rotta Nord Europa-Africa Occidentale a partire da febbraio 2024. Come le sue gemelle Great Antwerp e Great Lagos consegnate al gruppo rispettivamente ad aprile e agosto 2023, servirà i porti di Amsterdam, Amburgo, Tilbury, Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Freetown, Cotonou, Lagos, Tema, Takoradi, Abidjan e San Pedro.



Un anno importante per Fiart, internazionalizzazione e nuovi progetti con produzione record

Continua la crescita di Fiart, azienda partenopea leader nella produzione di imbarcazioni a motore, con i suoi iconici modelli Seawalker e la Linea P -yacht luxury custom- che nell'anno quasi concluso, consolida la presenza nei mercati esteri e presenta progetti di crescita e sviluppo. Anche nel 2023 nuove energie sono state dedicate al percorso di internazionalizzazione intrapreso qualche anno fa, grazie all'aumento e consolidamento di una rete vendita capillare, in grado di far arrivare ovunque nel mondo gli yacht prodotti nello stabilimento di Baia, in provincia di Napoli Baia, 19 dicembre 2023 - Il debutto negli USA in collaborazione con il nuovo partner è avvenuto ad inizio 2023 con la partecipazione a due delle più importanti fiere di settore, il Miami Boat Show ed il Palm Beach Boat Show, che hanno permesso a Fiart di far conoscere ed apprezzare le proprie imbarcazioni anche oltreoceano. Fiart ha poi proseguito nella presentazione dei suoi modelli e progetti in collaborazione con i partners, partecipando alle più importanti fiere in Italia e in tutta Europa. Sul fronte novità, Fiart ha riservato alle vetrine dei saloni internazionali di Cannes e Genova la presentazione del nuovo modello della gamma Seawalker, il Seawalker 43 Panorama. La nuova nata, pensata per crociere più lunghe, ha tanti plus che la rendono accogliente e confortevole, con una linea aerodinamica e una visibilità ottimizzata per tutte le angolazioni. L'accoglienza del mercato è stata straordinaria, con 5 unità già vendute nel mercato europeo, che portano a 48 gli scafi della stagione 2023, registrando un sold out su tutta la gamma, rispetto ad una stagione 2022 già molto positiva. Tutti gli scafi della gamma walkaround, che comprende anche il Seawalker 35 e il Seawalker 39, sono realizzati in infusione sottovuoto, che garantisce una maggiore leggerezza, resistenza e minore impatto ambientale. I modelli Seawalker sono offerti in diverse configurazioni, con motori entro e fuori bordo e ogni scafo ha ampi spazi esterni dedicati al relax e alla convivialità e zone notte caratterizzate da cabine alte e comode, bagni con docce separate e ampie armadiature. Nel 2023 Fiart ha fatto un ulteriore passo in direzione della qualità, presentando a Cannes il progetto Bespoke, grazie al quale ogni imbarcazione Fiart sarà sempre più unica e irripetibile, come lo sono i suoi armatori. Bespoke è cura artigianale, è un viaggio nella costruzione e personalizzazione della propria imbarcazione. Con il supporto dell'Ufficio Stile di Fiart infatti, l'armatore ha la possibilità di configurare la propria barca scegliendo tra diversi layout interni ed esterni, di scegliere tra un ampio spettro di colori per lo scafo, per il T-Top e per gli accessori, la tipologia e le colorazioni di teak, le tappezzerie interne ed esterne, i tessuti, le trapuntature, le impunture. Lo Yachting Festival di Cannes è stato la vetrina privilegiata da Fiart anche per presentare il nuovo progetto della Luxury Custom Line, il P48, che affiancherà il più grande P54. Grazie ad un uso sapiente dei volumi



12/26/2023 10:18

Continua la crescita di Fiart, azienda partenopea leader nella produzione di imbarcazioni a motore, con i suoi iconici modelli Seawalker e la Linea P -yacht luxury custom- che nell'anno quasi concluso, consolida la presenza nei mercati esteri e presenta progetti di crescita e sviluppo. Anche nel 2023 nuove energie sono state dedicate al percorso di internazionalizzazione intrapreso qualche anno fa, grazie all'aumento e consolidamento di una rete vendita capillare, in grado di far arrivare ovunque nel mondo gli yacht prodotti nello stabilimento di Baia, in provincia di Napoli Baia, 19 dicembre 2023 - Il debutto negli USA in collaborazione con il nuovo partner è avvenuto ad inizio 2023 con la partecipazione a due delle più importanti fiere di settore, il Miami Boat Show ed il Palm Beach Boat Show, che hanno permesso a Fiart di far conoscere ed apprezzare le proprie imbarcazioni anche oltreoceano. Fiart ha poi proseguito nella presentazione dei suoi modelli e progetti in collaborazione con i partners, partecipando alle più importanti fiere in Italia e in tutta Europa. Sul fronte novità, Fiart ha riservato alle vetrine dei saloni internazionali di Cannes e Genova la presentazione del nuovo modello della gamma Seawalker, il Seawalker 43 Panorama. La nuova nata, pensata per crociere più lunghe, ha tanti plus che la rendono accogliente e confortevole, con una linea aerodinamica e una visibilità ottimizzata per tutte le angolazioni. L'accoglienza del mercato è stata straordinaria, con 5 unità già vendute nel mercato europeo, che portano a 48 gli scafi della stagione 2023, registrando un sold out su tutta la gamma, rispetto ad una stagione 2022 già molto positiva. Tutti gli scafi della gamma walkaround, che comprende anche il Seawalker 35 e il Seawalker 39, sono realizzati in infusione sottovuoto, che garantisce una maggiore leggerezza, resistenza e minore impatto ambientale. I modelli Seawalker sono offerti in diverse configurazioni, con motori entro e fuori bordo e ogni scafo ha ampi spazi esterni

Informatore Navale

Focus

che riescono a ottimizzare gli spazi sia all'esterno che all'interno, P48 disegnato dall'architetto Stefano Pastrovich in collaborazione con l'Ufficio Tecnico Fiart, sarà uno yacht da sogno, in grado di coniugare lusso ed estetica, per accrescere l'intimità e il relax a bordo. Tra le caratteristiche peculiari del nuovo scafo, il garage per il tender e la spiaggia di poppa con transformer, ideale come lift e come piattaforma per i bagni in mare. P48 e P54, saranno prodotti nello stabilimento di Baia che realizzerà imbarcazioni custom, dedicate agli armatori più esigenti che chiedono una barca lussuosa e ricercata in ogni dettaglio. La prima unità P48 sarà varata a luglio 2024, nella configurazione con due cabine armatoriali e servizi ensuite. Nella valutazione della rotta per l'immediato futuro, non bisogna dimenticare che Fiart appartiene ad un gruppo solido, operante anche in altri settori, che le hanno consentito nel 2023 un patrimonio attivo superiore ai 500 milioni di euro e ricavi pari a circa 70 milioni. Parallelamente alla produzione di yacht, Fiart annovera anche una divisione dedicata al refitting negli oltre 50.000 mq di spazi coperti e scoperti del cantiere, in grado di assicurare un efficiente servizio di assistenza tecnica e post vendita, controlli e rimessaggio, oltre al fiore all'occhiello Fiart Rent, la divisione interamente dedicata al charter, che con 12 yacht di proprietà offre un'esperienza esclusiva agli amanti del mare e del diporto. "I numeri in costante crescita di Fiart sono un'importante conferma del nostro lavoro e della positiva direzione di sviluppo che abbiamo intrapreso, ma da soli non bastano." E' il commento del CEO Giancarlo di Luggo "Siamo un'azienda con radici solide, che ha sempre fatto dell'innovazione la propria missione e continuiamo in questa direzione, consapevoli che serve la giusta dose di coraggio per guardare anche alle prossime sfide del mercato, per realizzare imbarcazioni destinate a restare icone riconoscibili per qualità e attenzione al dettaglio, uniche come lo sono gli armatori che scelgono una barca Fiart". Il 2024 riserverà ancora sorprese e novità dal mondo Fiart che continua a mettere in cantiere progetti innovativi. I principali appuntamenti con la famiglia Fiart saranno in occasione delle più importanti fiere di settore, tra le quali il Miami Boat Show a febbraio 2024, lo Yachting Festival di Cannes e il Salone Nautico di Genova in autunno, oltre alle altre fiere in Italia e nel resto del mondo in cui Fiart sarà presente attraverso i propri partners.

Informatore Navale

Focus

MSC CROCIERE sarà Title Sponsor del Gran Premio di Suzuka e del Gran Premio di Imola FORMULA 1 del 2024

MSC Crociere ha annunciato di essere il title sponsor di due Gran Premi del Campionato Mondiale di Formula 1® del 2024: il Gran Premio del Giappone e il Gran Premio dell'Emilia Romagna che si terrà a Imola. Il brand della compagnia di crociere sarà incluso nel nome di questi due iconici Gran Premi di Formula 1® il prossimo anno, che vedrà anche la consueta presenza del proprio logo a bordo pista come parte della sponsorizzazione globale di MSC Crociere in Formula 1® fino alla fine della stagione 2026 "FORMULA 1® MSC CROCIERE GRAN PREMIO DEL GIAPPONE 2024". Il Gran Premio del Giappone" sarà il quarto appuntamento stagionale della Formula 1® e si svolgerà tra il 5 e il 7 aprile 2024 sul leggendario e amato circuito 'crossover' di Suzuka - e si prevede che sarà una delle gare più emozionanti della stagione. "FORMULA 1® MSC CROCIERE GRAN PREMIO DELL'EMILIA ROMAGNA 2024". Il famoso circuito di Imola è stato il luogo di molti momenti iconici della Formula 1® e occupa un posto speciale nei cuori di molti fan. Il "Formula 1® MSC Crociere Gran Premio dell'Emilia Romagna 2024" si terrà tra il 17 e il 19 maggio 2024. MSC Crociere è Global Partner della Formula 1® dal 2022, anno in cui la compagnia di crociere ha avviato una collaborazione pluriennale fino alla fine del Campionato Mondiale del 2026. Questa ulteriore partnership tra i due brand globali è in linea con il continuo aumento dell'interesse per la Formula 1® in tutto il mondo e con la crescente popolarità delle crociere come scelta preferita per le vacanze. I due brand condividono valori comuni basati su una spinta per il cambiamento sostenibile nel loro processo di crescita futura delle rispettive industrie lasciando un'impronta duratura per le generazioni future. Ginevra, Svizzera - 20 dicembre 2023.



Informatore Navale

Focus

La Fregata italiana nel Mar Rosso: per Assarmatori protezione importante per equipaggi e commercio

L'obiettivo della comunità internazionale deve essere quello di salvaguardare il diritto, la libertà della navigazione, la prosperità del commercio e, soprattutto, la sicurezza e l'incolumità delle donne e degli uomini che fanno parte degli equipaggi Assarmatori, ribadendo la preoccupazione per i pericoli che incombono sulla navigazione nel Mar Rosso, e per i ripetuti attacchi alle navi mercantili, esprime tutto il suo apprezzamento per la scelta del Governo italiano di inviare nell'area critica la fregata "Virginio Fasan", così come annunciato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto al termine della riunione con il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti, Lloyd Austin Roma, 20 dicembre 2023 - Le interlocuzioni fra l'Associazione, il Governo e i vertici della Marina Militare sono state frequenti in questi giorni così difficili e hanno portato a questo primo importante risultato operativo. "La situazione nel Mar Rosso è ad altissimo rischio e richiede alla comunità internazionale uno sforzo coeso e la massima attenzione - afferma il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina - La priorità è rappresentata dalla necessità di garantire la sicurezza dei nostri equipaggi, che svolgono un lavoro prezioso, insostituibile, complesso e spesso sottovalutato dall'opinione pubblica. L'invio della "Virginio Fasan" nel Mar Rosso, e quindi la partecipazione dell'Italia alla task force internazionale, rappresenta un segnale importantissimo. L'armamento italiano, che da sempre può giovare di un ottimo rapporto di collaborazione con la Marina Militare, conta da oggi su una fondamentale protezione; le continue esercitazioni anti-pirateria e il dialogo costante fra i vertici militari e le compagnie di navigazione rappresentano un patrimonio di valore inestimabile in un momento di grande emergenza come quello attuale". Assarmatori sottolinea come gli attacchi alle navi mercantili si stiano verificando in un'area dall'altissimo peso strategico per gli scambi commerciali globali e in particolare per l'Europa. Dal Canale di Suez transita circa il 12% del traffico marittimo mondiale, lo scorso anno la via d'acqua egiziana è stata utilizzata da oltre 23 mila navi, da qui passa il 40% dell'import-export italiano per un valore di oltre 80 miliardi di euro e nel 2023 è stato registrato il record storico di transiti in un giorno, con 107 unità nelle due direttrici. "Qualsiasi minaccia alla sicurezza in quest'area - conclude Stefano Messina - è fattore destabilizzante per il commercio globale e in particolare per quello del nostro Paese".



12/20/2023 18:00

L'obiettivo della comunità internazionale deve essere quello di salvaguardare il diritto, la libertà della navigazione, la prosperità del commercio e, soprattutto, la sicurezza e l'incolumità delle donne e degli uomini che fanno parte degli equipaggi Assarmatori, ribadendo la preoccupazione per i pericoli che incombono sulla navigazione nel Mar Rosso, e per i ripetuti attacchi alle navi mercantili, esprime tutto il suo apprezzamento per la scelta del Governo Italiano di inviare nell'area critica la fregata "Virginio Fasan", così come annunciato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto al termine della riunione con il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti, Lloyd Austin Roma, 20 dicembre 2023 - Le interlocuzioni fra l'Associazione, il Governo e i vertici della Marina Militare sono state frequenti in questi giorni così difficili e hanno portato a questo primo importante risultato operativo. "La situazione nel Mar Rosso è ad altissimo rischio e richiede alla comunità internazionale uno sforzo coeso e la massima attenzione - afferma il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina - La priorità è rappresentata dalla necessità di garantire la sicurezza dei nostri equipaggi, che svolgono un lavoro prezioso, insostituibile, complesso e spesso sottovalutato dall'opinione pubblica. L'invio della "Virginio Fasan" nel Mar Rosso, e quindi la partecipazione dell'Italia alla task force internazionale, rappresenta un segnale importantissimo. L'armamento italiano, che da sempre può giovare di un ottimo rapporto di collaborazione con la Marina Militare, conta da oggi su una fondamentale protezione; le continue esercitazioni anti-pirateria e il dialogo costante fra i vertici militari e le compagnie di navigazione rappresentano un patrimonio di valore inestimabile in un momento di grande emergenza come quello attuale". Assarmatori sottolinea come gli attacchi alle navi mercantili si stiano verificando in un'area dall'altissimo peso strategico per gli scambi commerciali globali e in particolare per l'Europa. Dal Canale di Suez transita

Informatore Navale

Focus

Jean-François Daher, Segretario Generale Assologistica, riceve il Premio "Hall Of Fame" 2023 di CSCMP Italy Roundtable

È stato consegnato a Jean-François Daher, Segretario Generale di Assologistica, il Premio "Hall of Fame" 2023, il riconoscimento è stato conferito da Iginò Colella e Francesco Laviano, rispettivamente presidente e vicepresidente CSCMP Italy Roundtable "Con questo riconoscimento, ha spiegato Iginò Colella, abbiamo voluto sottolineare l'importante contributo dato da Jean-François Daher alla crescita e all'evoluzione della logistica in Italia; in particolare, la sua pluriennale attività in campo associazionistico ha contribuito in misura fondamentale alla formazione di una cultura condivisa nel mondo del supply chain management, chiave per uno sviluppo coerente del nostro settore anche nei momenti più difficili" Milano, 20 dicembre 2023 - "Una figura, quella di Jean-François Daher, ha aggiunto Francesco Laviano, che rappresenta un prezioso patrimonio di valori per tutti i professionisti della logistica; siamo quindi onorati di collaborare con lui, nel perseguimento degli obiettivi ai quali si ispira il CSCMP: connettere, sviluppare, formare". "Ringrazio il CSCMP per questo prestigioso riconoscimento, ha commentato Jean-François Daher, e confermo l'importanza della attività svolta per lo sviluppo, in particolare della formazione, di figure adeguate a gestire e organizzare i processi decisionali delle imprese della logistica". Fondato nel 1963, il Council of Supply Chain Management Professionals annovera in tutto il mondo oltre novemila soci individuali e ottanta Roundtable (sezioni locali). La sua mission è sintetizzata nelle parole chiave: "connettere, sviluppare, formare". La Italy Roundtable è attiva dal 2015, con sede a Milano. Nelle precedenti edizioni, il Premio "Hall of Fame" CSCMP Italy Roundtable è stato assegnato a Massimo Merlino (2017), Ruggero Poli (2018), Giovanni Leonida (2019), Pietro Gorlier (2020), Antonio Borghesi e gen. Francesco Paolo Figliuolo (2021), Zeno D'Agostino (2022).



Port Logistic Press

Focus

MSC Crociere title sponsor of the Japanese Grand Prix and the Imola Grand Prix

Reading time: minutes Geneva (Switzerland - MSC Cruises has announced that it is the title sponsor of two Grands Prix of the 2024 Formula 1® World Championship: the Japanese Grand Prix and the Emilia Romagna Grand Prix to be held in Imola. The cruise line's branding will be included in the name of these two iconic Formula 1® Grands Prix next year, which will also see the usual trackside presence of its logo as part of MSC Cruises' global Formula 1® sponsorship until end of the 2026 season. "FORMULA 1® MSC CRUISES JAPAN GRAND PRIX 2024" The Japanese Grand Prix will be the fourth Formula 1® event of the season and will take place between 5 and 7 April 2024 at the legendary and much-loved Suzuka crossover circuit - and is expected to be one of the most exciting races of the season. "FORMULA 1® MSC CRUISES EMILIA ROMAGNA GRAND PRIX 2024" The famous Imola circuit has been the site of many iconic Formula 1® moments and holds a special place in the hearts of many fans. The "Formula 1® MSC Cruises Emilia Romagna Grand Prix 2024" will be held between 17 and 19 May 2024. MSC Cruises has been a Global Partner of Formula 1® since 2022, the year in which the cruise company began a multi-year collaboration until the end of the 2026 World Championship. This further partnership between the two global brands is in line with the continued increase in interest in Formula 1® around the world and the growing popularity of cruises as a preferred holiday choice. The two brands share common values based on a drive for sustainable change as they continue to grow their respective industries while leaving a lasting impression for future generations. ----- Formula 1 Formula 1 racing began in 1950 and is the world's most prestigious motorsport competition, as well as the world's most popular annual sports series. Formula One World Championship Limited is part of Formula 1 and holds the exclusive commercial rights to the FIA Formula One World Championship. Formula 1 is a subsidiary of Liberty Media Corporation (NASDAQ: LSXMA, LSXMB, LSXMK, BATRA, BATRK, FWONA, FWONK) attributed to the Formula One Group tracking stock. The F1 logo, the F1 FORMULA 1 logo, FORMULA 1, F1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX, Paddock CLUB and related marks are registered trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula 1 company. All rights reserved. MSC Cruises MSC Cruises is the third largest cruise brand in the world, as well as a leader in Italy, Europe, South America, the Persian Gulf and Southern Africa. The Company's ships sail year-round in the Mediterranean, Northern Europe, the Caribbean and Japan, as well as having a seasonal presence in South America, South Africa and the Middle East. MSC Cruises is part of the Cruise Division of the MSC Group, the leading private shipping and logistics operator with over 300 years of maritime tradition. MSC Cruises has a modern fleet of 22 ships, which will reach 25 units thanks to the arrival of another 3 new World Class flagships by 2027, to which will be added



Reading time: minutes Geneva (Switzerland - MSC Cruises has announced that it is the title sponsor of two Grands Prix of the 2024 Formula 1® World Championship: the Japanese Grand Prix and the Emilia Romagna Grand Prix to be held in Imola. The cruise line's branding will be included in the name of these two iconic Formula 1® Grands Prix next year, which will also see the usual trackside presence of its logo as part of MSC Cruises' global Formula 1® sponsorship until end of the 2026 season. "FORMULA 1® MSC CRUISES JAPAN GRAND PRIX 2024" The Japanese Grand Prix will be the fourth Formula 1® event of the season and will take place between 5 and 7 April 2024 at the legendary and much-loved Suzuka crossover circuit - and is expected to be one of the most exciting races of the season. "FORMULA 1® MSC CRUISES EMILIA ROMAGNA GRAND PRIX 2024" The famous Imola circuit has been the site of many iconic Formula 1® moments and holds a special place in the hearts of many fans. The "Formula 1® MSC Cruises Emilia Romagna Grand Prix 2024" will be held between 17 and 19 May 2024. MSC Cruises has been a Global Partner of Formula 1® since 2022, the year in which the cruise company began a multi-year collaboration until the end of the 2026 World Championship. This further partnership between the two global brands is in line with the continued increase in interest in Formula 1® around the world and the growing popularity of cruises as a preferred holiday choice. The two brands share common values based on a drive for sustainable change as they continue to grow their respective industries while leaving a lasting impression for future generations. ----- Formula 1 Formula 1 racing began in 1950 and is the world's most prestigious motorsport competition, as well as the world's most popular annual sports series. Formula One World Championship Limited is part of

Port Logistic Press

Focus

one already on option, also belonging to the World Class. On the sustainability front, MSC Cruises has made a commitment to protect the environment in which it operates and is constantly looking for new ways to make its activities more sustainable and introduce innovative, effective and cutting-edge technologies, to minimize the environmental impact. MSC Cruises' goal is to reduce emissions intensity by 40-50% by 2030 compared to 2008, to achieve zero carbon dioxide emissions by 2050. In 2019 the MSC Group created the MSC Foundation to identify, lead and support humanitarian and cultural solidarity commitments globally. Share : Other Articles:.

Nuovo Consiglio per la Federazione del Mare

di Redazione

Si è riunito a Roma il nuovo Consiglio della Federazione del Mare che, dopo aver proceduto alla ratifica della decisione dell'Assemblea del 28 novembre che all'unanimità aveva nominato Mario Mattioli presidente per il prossimo triennio, ha proceduto alla nomina dei tre Vicepresidenti, del Segretario Generale, dei Vicesegretari Generali e dei Presidenti dei Comitati, che entreranno in carica dal 1° gennaio 2024. Sono stati confermati Vice-Presidenti: Anton Francesco Albertoni, (CONFINDUSTRIA NAUTICA), Luigi Giannini (FEDERPESCA) e Claudio Graziano (ASSONAVE). Laurence Martin, capo del servizio Relazioni internazionali di Confitarma, è stata confermata nel ruolo di Segretario generale della Federazione. Sono stati nominati Vice-Segretari generali: Giorgio Berlingieri (AIDIM), Alessandro Ferrari (ASSITERMINAL) e Lorenzo Paolizzi (ANGOPI). Il Consiglio ha anche deciso la costituzione dei Comitati sui seguenti temi e dei relativi Presidenti: · Transizione energetica e Decarbonizzazione: Presidente Gianni Murano (UNEM) · Semplificazione: Presidente Alessandro Santi (FEDERAGENTI); · Geopolitica: Presidente Claudio Graziano (ASSONAVE); · Capitale umano: Presidente Eugenio Massolo (Accademia Marina Mercantile); · Inclusione, Diversità, Parità di genere: Presidente Mario Mattioli (CONFITARMA) Nel corso della riunione, il Consiglio ha deliberato l'adesione di FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI, l'Associazione nazionale che rappresenta le aziende che distribuiscono GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto). 'Come ho sempre detto, è importante un'azione congiunta e solidale di tutti gli attori della filiera della blue economy ha affermato Mario Mattioli - Per questo sono particolarmente lieto di poter annoverare da oggi Federchimica-Assogasliquidi nella Federazione del mare auspicando un ulteriore ampliamento della nostra compagine associativa per una rappresentanza sempre più efficace di tutto il cluster marittimo italiano a fianco delle Istituzioni competenti'.

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Ambiente 



La Fregata Virgino Fasan nel Mar Rosso: Assarmatori protezione importante per equipaggi e commercio

Dic 20, 2023 - L'obiettivo della comunità internazionale deve essere quello di salvaguardare il diritto, la libertà della navigazione, la prosperità del commercio e, soprattutto, la sicurezza e l'incolumità delle donne e degli uomini che fanno parte degli equipaggi. Assarmatori, ribadendo la preoccupazione per i pericoli che incombono sulla navigazione nel Mar Rosso, e per i ripetuti attacchi alle navi mercantili, esprime tutto il suo apprezzamento per la scelta del Governo italiano di inviare nell'area critica la fregata "Virgino Fasan", così come annunciato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto al termine della riunione con il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti, Lloyd Austin. Le interlocuzioni fra l'Associazione, il Governo e i vertici della Marina Militare sono state frequenti in questi giorni così difficili e hanno portato a questo primo importante risultato operativo. "La situazione nel Mar Rosso è ad altissimo rischio e richiede alla comunità internazionale uno sforzo coeso e la massima attenzione - afferma il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina - La priorità è rappresentata dalla necessità di garantire la sicurezza dei nostri equipaggi, che svolgono un lavoro prezioso, insostituibile, complesso e spesso sottovalutato dall'opinione pubblica. L'invio della "Virgino Fasan" nel Mar Rosso, e quindi la partecipazione dell'Italia alla task force internazionale, rappresenta un segnale importantissimo. L'armamento italiano, che da sempre può giovare di un ottimo rapporto di collaborazione con la Marina Militare, conta da oggi su una fondamentale protezione; le continue esercitazioni anti-pirateria e il dialogo costante fra i vertici militari e le compagnie di navigazione rappresentano un patrimonio di valore inestimabile in un momento di grande emergenza come quello attuale". Assarmatori sottolinea come gli attacchi alle navi mercantili si stiano verificando in un'area dall'altissimo peso strategico per gli scambi commerciali globali e in particolare per l'Europa. Dal Canale di Suez transita circa il 12% del traffico marittimo mondiale, lo scorso anno la via d'acqua egiziana è stata utilizzata da oltre 23 mila navi, da qui passa il 40% dell'import-export italiano per un valore di oltre 80 miliardi di euro e nel 2023 è stato registrato il record storico di transiti in un giorno, con 107 unità nelle due direttrici. "Qualsiasi minaccia alla sicurezza in quest'area - conclude Stefano Messina - è fattore destabilizzante per il commercio globale e in particolare per quello del nostro Paese".



Dic 20, 2023 - L'obiettivo della comunità internazionale deve essere quello di salvaguardare il diritto, la libertà della navigazione, la prosperità del commercio e, soprattutto, la sicurezza e l'incolumità delle donne e degli uomini che fanno parte degli equipaggi. Assarmatori, ribadendo la preoccupazione per i pericoli che incombono sulla navigazione nel Mar Rosso, e per i ripetuti attacchi alle navi mercantili, esprime tutto il suo apprezzamento per la scelta del Governo italiano di inviare nell'area critica la fregata "Virgino Fasan", così come annunciato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto al termine della riunione con il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti, Lloyd Austin. Le interlocuzioni fra l'Associazione, il Governo e i vertici della Marina Militare sono state frequenti in questi giorni così difficili e hanno portato a questo primo importante risultato operativo. "La situazione nel Mar Rosso è ad altissimo rischio e richiede alla comunità internazionale uno sforzo coeso e la massima attenzione - afferma il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina - La priorità è rappresentata dalla necessità di garantire la sicurezza dei nostri equipaggi, che svolgono un lavoro prezioso, insostituibile, complesso e spesso sottovalutato dall'opinione pubblica. L'invio della "Virgino Fasan" nel Mar Rosso, e quindi la partecipazione dell'Italia alla task force internazionale, rappresenta un segnale importantissimo. L'armamento italiano, che da sempre può giovare di un ottimo rapporto di collaborazione con la Marina Militare, conta da oggi su una fondamentale protezione; le continue esercitazioni anti-pirateria e il dialogo costante fra i vertici militari e le compagnie di navigazione rappresentano un patrimonio di valore inestimabile in un momento di grande emergenza come quello attuale". Assarmatori sottolinea come gli attacchi alle navi mercantili si stiano verificando in un'area dall'altissimo peso strategico per gli scambi commerciali globali e in particolare per l'Europa. Dal Canale di Suez transita circa il

Shipping Italy

Focus

Noli, transit time, velocità navi e porti mediterranei: le prime stime sull'impatto della crisi in Mar Rosso

Il presidente di Fedespedito Pitto ipotizza tariffe tra i 4.000 e i 4.500 dollari per l'importazione di un container da 40' dalla Cina a gennaio. Plauso all'iniziativa militare del Governo italiano nell'area 20 Dicembre 2023 La crisi del Mar Rosso, e la conseguente deviazione della gran parte dei traffici marittimi dal Capo di Buona Speranza, avrà come primo visibile effetto un rialzo dei noli marittimi per le spedizioni che solitamente transitano attraverso il canale di Suez. Anche se su questo punto concordano pressoché tutti gli osservatori, cosa più complicata è stimare a quanto questi incrementi potranno ammontare, anche se alcune previsioni ipotizzano rincari "fino al 100%". Interpellato da SHIPPING ITALY, il presidente di Fedespedito, Alessandro Pitto, pur tra molte cautele data da situazione in rapidissima evoluzione, ha provato a tradurre queste valutazioni in indicazioni per gli operatori: "È ipotizzabile, dati i riscontri che stiamo ricevendo, che a gennaio il nolo per la spedizione di un container da 40 piedi dalla Cina al Mediterraneo possa toccare i 4.000 - 4.500 dollari, con un rincaro quindi di 1.000-1.500 dollari rispetto alla tariffa di circa 3.000 dollari attesa inizialmente per quel periodo, in crescita sui valori attuali".

Un sovrapprezzo, ha evidenziato, che sarà dello stesso livello per le rotte in backhaul, dove i costi di spedizione sono solitamente molto più bassi, e su cui quindi impatterà in misura maggiore. Tra gli effetti più rilevanti del re-routing per le navi portacontainer, che si attengono a una rigorosa tabella di marcia, c'è poi evidentemente quello dell'aumento dei transit time, i quali secondo diverse previsioni potranno crescere di 9-10 giorni per i porti del Nord Europa e di 14-15 per quelli del Mediterraneo, "creando quindi uno svantaggio maggiore per questi ultimi" evidenzia il presidente di Fedespedito. In questo quadro, una necessaria contromisura dei carrier sarà un maggior dislocamento di capacità in acqua, di cui al momento c'è comunque ampia disponibilità. Per garantire la regolarità di servizi settimanali, Sea-Intelligence ha stimato che si renderà necessario l'apporto di stiva aggiuntiva per 1,7 milioni di Teu nel caso in cui le navi continuassero a viaggiare a una velocità di 17 nodi e di 1,45 milioni di Teu nel caso in cui le compagnie decidessero di farle circolare più rapidamente, a 20 nodi, abbandonando quindi la pratica dello slow steaming. "In un momento in cui il settore è concentrato sull'introduzione degli Ets e sulla ricerca di efficientamenti energetici, sarebbe paradossale assistere contemporaneamente all'allungamento delle rotte e all'incremento della velocità delle navi, e quindi complessivamente dei consumi di carburante" ha evidenziato Pitto. Passando poi a valutare altre conseguenze della crisi, "probabile che si assisterà a una fase di adattamento delle catene logistiche in entrambe le direzioni, ad esempio con una minor disponibilità di vuoti" ha aggiunto. Il tempo per il riassetto tuttavia non mancherà, dato che anche secondo il presidente di Fedespedito



Il presidente di Fedespedito Pitto ipotizza tariffe tra i 4.000 e i 4.500 dollari per l'importazione di un container da 40' dalla Cina a gennaio. Plauso all'iniziativa militare del Governo italiano nell'area 20 Dicembre 2023 La crisi del Mar Rosso, e la conseguente deviazione della gran parte dei traffici marittimi dal Capo di Buona Speranza, avrà come primo visibile effetto un rialzo dei noli marittimi per le spedizioni che solitamente transitano attraverso il canale di Suez. Anche se su questo punto concordano pressoché tutti gli osservatori, cosa più complicata è stimare a quanto questi incrementi potranno ammontare, anche se alcune previsioni ipotizzano rincari "fino al 100%". Interpellato da SHIPPING ITALY, il presidente di Fedespedito, Alessandro Pitto, pur tra molte cautele data da situazione in rapidissima evoluzione, ha provato a tradurre queste valutazioni in indicazioni per gli operatori: "È ipotizzabile, dati i riscontri che stiamo ricevendo, che a gennaio il nolo per la spedizione di un container da 40 piedi dalla Cina al Mediterraneo possa toccare i 4.000 - 4.500 dollari, con un rincaro quindi di 1.000-1.500 dollari rispetto alla tariffa di circa 3.000 dollari attesa inizialmente per quel periodo, in crescita sui valori attuali". Un sovrapprezzo, ha evidenziato, che sarà dello stesso livello per le rotte in backhaul, dove i costi di spedizione sono solitamente molto più bassi, e su cui quindi impatterà in misura maggiore. Tra gli effetti più rilevanti del re-routing per le navi portacontainer, che si attengono a una rigorosa tabella di marcia, c'è poi evidentemente quello dell'aumento dei transit time, i quali secondo diverse previsioni potranno crescere di 9-10 giorni per i porti del Nord Europa e di 14-15 per quelli del Mediterraneo, "creando quindi uno svantaggio maggiore per questi ultimi" evidenzia il presidente di Fedespedito. In questo quadro, una necessaria contromisura dei carrier sarà un maggior dislocamento di capacità in acqua, di cui al momento c'è comunque ampia disponibilità. Per garantire la regolarità di servizi

Shipping Italy

Focus

la soluzione "non sarà rapida come nel caso dell'incaglio della Ever Given", e saranno necessarie come minimo "alcune settimane" affinché la coalizione per il Mar Rosso che si sta costituendo possa entrare in operatività dando i suoi primi effetti. "La situazione attuale conferma come il commercio globale stia diventando una materia sempre più complessa e come sia importante affidarsi per la gestione delle spedizioni a professionisti competenti, in grado di portare valore aggiunto" ha aggiunto il presidente di Fedespediti, che poi si è espresso direttamente sulla azione del governo italiano nell'ambito della nascente operazione Prosperity Guardian: "Chi opera a bordo delle navi deve farlo in maniera sicura" ha affermato, esprimendo apprezzamento per "iniziative a protezione di una infrastruttura che è strategica per l'Europa ma anche per l'Italia". Simile il punto di vista di Assarmatori, che per voce del suo presidente Stefano Messina ha affermato: "Qualsiasi minaccia alla sicurezza in quest'area è fattore destabilizzante per il commercio globale e in particolare per quello del nostro paese". L'associazione è tornata sul tema dell'azione militare in via di definizione esprimendo "tutto il suo apprezzamento per la scelta del Governo italiano di inviare nell'area critica la fregata Virginio Fasan, così come annunciato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto al termine della riunione con il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti, Lloyd Austin". Al riguardo, rileva ancora Assarmatori, le interlocuzioni fra l'associazione, l'esecutivo e i vertici della Marina Militare "sono state frequenti in questi giorni così difficili e hanno portato a questo primo importante risultato operativo".