



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 17 febbraio 2024**



Prime Pagine

17/02/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 17/02/2024	8
17/02/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 17/02/2024	9
17/02/2024	Il Foglio Prima pagina del 17/02/2024	10
17/02/2024	Il Giornale Prima pagina del 17/02/2024	11
17/02/2024	Il Giorno Prima pagina del 17/02/2024	12
17/02/2024	Il Manifesto Prima pagina del 17/02/2024	13
17/02/2024	Il Mattino Prima pagina del 17/02/2024	14
17/02/2024	Il Messaggero Prima pagina del 17/02/2024	15
17/02/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 17/02/2024	16
17/02/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 17/02/2024	17
17/02/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 17/02/2024	18
17/02/2024	Il Tempo Prima pagina del 17/02/2024	19
17/02/2024	Italia Oggi Prima pagina del 17/02/2024	20
17/02/2024	La Nazione Prima pagina del 17/02/2024	21
17/02/2024	La Repubblica Prima pagina del 17/02/2024	22
17/02/2024	La Stampa Prima pagina del 17/02/2024	23
17/02/2024	Milano Finanza Prima pagina del 17/02/2024	24

Primo Piano

16/02/2024	Agenparl 1994-2024: 30 anni insieme nei porti - Giovedì alle 10 diretta webtv - Intervengono Fontana, Salvini	25
------------	--	----

16/02/2024	La Gazzetta Marittima	26
Assoporti: Giampieri funziona		

Venezia

16/02/2024	Ansa	27
Porto di Venezia, non ci siano extracosti per accesso delle navi		
16/02/2024	Il Nautilus	28
Mose, Di Blasio: conca di Malamocco importante tassello del porto regolato ma minimizziamo impatto sulla competitività del sistema evitando extracosti per gli operatori		
16/02/2024	Informatore Navale	29
ADSP MAS - SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE, RINNOVO DELLA CERTIFICAZIONE ISO 14001:2015		
16/02/2024	Informazioni Marittime	31
Mose, conca di Malamocco: ok la prima prova di navigazione		
16/02/2024	Messaggero Marittimo	32
Venezia: "Conca di Malamocco importante tassello del porto regolato"		

Savona, Vado

16/02/2024	Ansa	33
Un'altra nave da carico fermata in porto a Vado da capitaneria		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	34
Vado Ligure, nuovo accesso veloce		
16/02/2024	Rai News	35
Irregolarità nei sistemi di sicurezza, nave cargo fermata al porto di Vado		
16/02/2024	Savona News	36
Porto Vado, un'altra nave fermata dalla Guardia Costiera: è la seconda nel mese di febbraio		

Genova, Voltri

16/02/2024	Corriere Marittimo	37
Container / Noli spot terza settimana di flessione, Shanghai-Genova (-1%) - Le previsioni		
16/02/2024	Genova Today	39
"Blocchiamo la logistica di guerra! Blocchiamo tutto", sciopero con corteo		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	41
Aperte le iscrizioni al Salone		
16/02/2024	PrimoCanale.it	42
Aeroporto, Giachero: "Il cargo deve decollare, bene interesse dei gruppi"		
16/02/2024	Ship Mag	43
Spediporto: Bene il governo sui controlli degli alimenti nei porti, ma manca il personale"		

Ravenna

16/02/2024	La Gazzetta Marittima	44
Ravenna "sente" la guerra		

16/02/2024	Ravenna Today	45
Ferrovia Ravenna-Bologna, Galletti (Verdi): "Sindaco e assessore si accorgono solo ora dei problemi?"		
16/02/2024	RavennaNotizie.it	46
Paolo Galletti: Più treni, più infrastrutture ferroviarie		
16/02/2024	RavennaNotizie.it	47
Parere favorevole della Conferenza Unificata su schema di regolamento per ZLS. Guberti (Camera di Commercio Ravenna): "Importante passo avanti"		
16/02/2024	ravennawebtv.it	49
Ravenna in Comune: "Palestina, oggi in piazza per fermare i genocidio"		
16/02/2024	ravennawebtv.it	50
Verdi: "Più treni, più infrastrutture ferroviarie"		
16/02/2024	ravennawebtv.it	51
Via libera dalla Conferenza Unificata: passo in avanti per la Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna		

Livorno

16/02/2024	La Gazzetta Marittima	53
In mostra alla Camera dei Deputati		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	54
Accelerare sulla ZLS Toscana		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	56
Aspettando la VIA dispersa		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	57
Bioraffineria ENI, ma quando?		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/02/2024	Ancona Today	58
Notte di fuoco al porto, fiamme e fumo visibili anche dalla città IL VIDEO		
16/02/2024	AnconaNotizie	59
Capannoni in fiamme nei pressi del porto di Ancona		
17/02/2024	corriereadriatico.it	60
Notte di fuoco al cantiere navale ad Ancona: le fiamme divorano 3 capannoni		
16/02/2024	Informare	61
Incendio nella notte nel porto di Ancona		
16/02/2024	vivereancona.it	62
Fiamme nella notte, divampa un incendio al porto		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/02/2024	CivOnline	63
Crociere, sarà anno di assestamento		

16/02/2024	CivOnline	65
<hr/>		
16/02/2024	CivOnline	66
<hr/>		
16/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	68
<hr/>		
16/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	70
<hr/>		
16/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	71
<hr/>		

Napoli

16/02/2024	Informazioni Marittime	73
<hr/>		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	75
<hr/>		

Bari

16/02/2024	Bari Today	76
<hr/>		
16/02/2024	FerPress	78
<hr/>		
16/02/2024	Il Nautilus	79
<hr/>		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	82
<hr/>		
16/02/2024	Port News	84
<hr/>		
16/02/2024	Shipping Italy	87
<hr/>		

Brindisi

16/02/2024	Brindisi Report	89
<hr/>		
16/02/2024	Brindisi Report	90
<hr/>		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	91
<hr/>		

Taranto

16/02/2024	Shipping Italy	92
<hr/>		
L'Adsp di Taranto prosegue a testa bassa avviando i dragaggi per le crociere		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

16/02/2024	Agenparl	94
<hr/>		
Fsc: Meloni-Occhiuto firmano Accordo governo-Calabria, alla Regione risorse per 2,5 miliardi di euro		
16/02/2024	Agenparl	95
<hr/>		
GIOIA TAURO, FITTO: DECIMO ACCORDO POLITICHE DI COESIONE CON LA REGIONE CALABRIA. CIRCA 3 MILIARDI DI EURO PER 317 PROGETTI.OTTIMA COLLABORAZIONE COL PRESIDENTE OCCHIUTO		
16/02/2024	Agi	96
<hr/>		
Cosa prevede l'Accordo Governo-Calabria, risorse per 2,5 miliardi		
16/02/2024	Ansa	98
<hr/>		
Meloni a Gioia Tauro per Accordo coesione con Occhiuto		
16/02/2024	Ansa	99
<hr/>		
Meloni e Occhiuto firmano Fsc Calabria, 2,5 miliardi risorse		
16/02/2024	Corriere Della Calabria	100
<hr/>		
La firma dell'accordo tra Meloni e Occhiuto. Alla Regione oltre 2,5 miliardi. Ecco a cosa serviranno		
16/02/2024	Corriere Della Calabria	101
<hr/>		
La firma dell'accordo tra Meloni e Occhiuto. Ecco a cosa servirà - FOTO		
16/02/2024	Italpress	102
<hr/>		
Meloni-Occhiuto firmano accordo Fsc, alla Calabria 2,5 milioni		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	104
<hr/>		
Da Automar dieci treni a settimana		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	105
<hr/>		
Una "casa del portuale" a Gioia Tauro		
16/02/2024	Messaggero Marittimo	106
<hr/>		
Meloni a Gioia Tauro: "Questo porto è un gioiello"		
16/02/2024	Shipping Italy	108
<hr/>		
Il porto di Gioia Tauro accoglie la premier Meloni con due nuove linee di Msc		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/02/2024	quotidianodisicilia.it	<i>Lina Bruno</i> 109
<hr/>		
Messina, favorire lo sviluppo del legame Sicilia-Calabria		

Focus

16/02/2024	Informatore Navale	111
<hr/>		
NAUTIC SUD - Marinedi Group, Marconi: i Marina Resort rappresentano un valore di crescita unico per il territorio retrostante		

16/02/2024	Informatore Navale	113
CARNIVAL CORPORATION ORDINA LA QUARTA NAVE DELLA CLASSE EXCEL PER CARNIVAL CRUISE LINE		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	114
Cuori solitari in crociera		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	115
Navi italiane Ok in Israele		
16/02/2024	La Gazzetta Marittima	116
Prepararsi per l'onda dalla Cina		

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



Il Torino batte il Lecce
L'Inter vince ancora
e vola a più dieci
di **Alessandro Bocci, Mirko Graziano**
e **Paolo Tomasselli** alle pagine 42 e 43



Domani in edicola
«Chat GPT? C'è bisogno
di intelligenza naturale»
di **Carlo Rovelli**
su la **Lettura** e già oggi nell'app



Noi e la Russia

LE TROPPE ILLUSIONI SULLO ZAR

di **Marco Inmarisio**

La notizia della morte di Aleksel Navalny ha il segno di una resa quasi invincibile. Per l'ineluttabilità della sorte di un uomo coraggioso che il 17 gennaio del 2021, quando decise di rientrare in patria dalla Germania, dove era stato curato per le conseguenze di un ennesimo tentativo di avvelenamento nei suoi confronti, sapeva di andare incontro a un destino da martire. Forse, l'aveva scelto. Tutti temevano in cuor loro che sarebbe potuta finire così. Ma ben pochi credevano che potesse accadere davvero, nonostante i precedenti non incoraggiassero certo un ottimismo basato sul fatto che il mondo intero guardava a lui, al nemico pubblico numero uno di Vladimir Putin. E quindi non sarebbe stato possibile eliminarlo anche fisicamente, dopo aver cancellato la sua presenza pubblica inviandolo nella più remota delle colonie penali siberiane. Ancora una volta, abbiamo sbagliato, ancora una volta non abbiamo capito. Noi, intesi come emistero occidentale, che ci ostiniamo a guardare alla Russia utilizzando le nostre unità di misura, senza realizzare che ormai risultano inefficaci per comprendere non solo un Paese ripiegato su sé stesso, ma anche le sue dinamiche più immediate.

La speranza di parlare di Navalny, amplificando la sua voce resa più flebile dalla prigionia e dall'assenza fisica, potesse se non altro salvare la sua vita, era soltanto una illusione.

continua a pagina 32

La versione del Cremlino: malore durante una passeggiata. Choc in tutto il mondo. Mattarella: «Il suo coraggio resterà»

Muore Navalny, Putin sotto accusa

L'oppositore era in carcere in Siberia. Europa e Stati Uniti: ucciso dal regime. La replica: falsità



Aleksel Navalny, il dissidente russo che ha sfidato Vladimir Putin

MA DIETRO CI SONO PAURA E NERVOSISMO

La deriva di Mosca

di **Paolo Valentino**

a pagina 5

QUELLO CHE CI LASCIA

L'eroe, il messaggio

di **Aldo Cazzullo**

a pagina 2

LA VEDOVA DI LITVINENKO

«Ora tutti con Kiev»

di **Luigi Ippolito**

a pagina 6

Aleksel Navalny, 47 anni, è morto nella prigione in Siberia dove era stato rinchiuso.
da pagina 2 a pagina 7 **Dragosel, Montefiori**

GIANNELLI



La tragedia Il racconto dei sopravvissuti: «La terra ha tremato»

Trave crolla sugli operai Vittime e feriti a Firenze

Incidente nel cantiere per Esselunga. Sindacati all'attacco

IL GOVERNATORE CONTRO LA PREMIER

Quell'insulto di De Luca

di **Antonio Polito**

Il «partito di De Luca», che un giorno potrebbe anche chiamarsi «Lega campana», ha fatto le sue prove generali nella Roma dei palazzi del potere. continua a pagina 16

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

E Bossi disse: soffro per la Lega

Gemonio, 14 gennaio. Bossi dice ai suoi ospiti: «Soffro a vedere la Lega ridotta così». continua a pagina 17



I soccorritori nel cantiere di via Mariti, a Firenze

di **Giulio Fasano e Alessandro Fulloni**

Tragedia sul lavoro a Firenze, nel cantiere dell'Esselunga. Il collasso di un pilone portante in cemento armato ha travolto una squadra di operai. Tre i morti sotto le macerie, tre i feriti e due dispersi. da pagina 8 a pagina 13

Modenantiquaria
XXXVII Mostra di Alto Antiquariato
10-18 febbraio
In contemporanea:
PETRA SCULPTURA
www.modenantiquaria.it
orari: lun, mar e mer: 10 - 19
gio, ven, sab e dom: 10.30 - 19

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Continuo a domandarmi chi abbia ucciso Navalny. La risposta più logica è che sia stata la Cia, con l'avallo della Nato e di Giuliano Ferrara, per mettere in cattiva luce Putin, ma prima di formularla preferisco attendere conferme da una fonte indipendente come la dottoressa Basile o il professor Orsini. Non escludo che lo stesso Navalny ci abbia messo lo zampino: da uno che già una volta si era sciolato una tazza di veleno a stomaco vuoto c'è da aspettarsi di tutto. I medici russi parlano di cause naturali, il classico malore che può capitare a chiunque commetta l'imprudenza di passeggiare in una colonia penale dell'Artico senza maglietta della salute, dopo avere trascorso trecento giorni in cella di isolamento per seri problemi a relazionarsi con gli altri.

Le solite maldicenze

È comprensibile lo sconcerto del Cremlino nei confronti della reazione «abbloso e inaccettabile» dell'Occidente, reo di avere tratto «conclusioni già pronte». Adesso sta a vedere che l'oppositore di Putin ordina di incarcerare da Putin è morto per ordine di Putin o a causa delle condizioni estreme in cui era costretto a vivere da Putin. Ma in che modo ragiona certa gente? Non sanno che Navalny, semiscosciuto in patria, non era un pericolo per il presidente russo, come si affannano a ricordarci gli esperti veramente esperti e veramente liberi? Certe maldicenze vanno fermate sul nascere, altrimenti di questo passo si finirà con l'attribuire a Putin persino l'invasione dell'Ucraina.

Biolactine FAMILY FORTE
Integratore alimentare
10 MILIARDI S. CIPRII 4 GENERI
FERMENTI LATTICI per FAVORIRE L'EQUILIBRIO della FLORA INTESTINALE
Senza Lattosio. Senza Glutine. **IN FARMACIA SELLA**





La rottamazione delle cartelle fa flop: altro buco nel bilancio 2025. Ma FI vuole la prescrizione di 10 anni per gli accertamenti fiscali. Indovinate: chi pagherà?



Sabato 17 febbraio 2024 - Anno 16 - n° 47
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818230

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

CONFERENZA A MONACO
"L'Ue faccia più armi". Ucraina, i russi avanzano
CARI DI PARENTE A PAG. 16-17

IL DASPO IN VIGILANZA
Salvini: gli artisti impegnati senza Rai per sei mesi
ROSELLI E SALVINI A PAG. 6-7

LE CARTE DELL'INDAGINE
Elkann&C.: 1900 milioni e la traccia della maxievasione
BOFFANO E GRASSO A PAG. 9

CONTRO L'AUTONOMIA
De Luca scavalca Schlein e insulta Meloni: "Stronza"
PROIETTI A PAG. 4-5

L'ULTIMA TROVATA
Bertolaso, la sanità da supermarket con tessera a punti
Lorenzo Giarelli

La sanità italiana ne sono già successe tante, ma c'è sempre qualcuno pronto a infierire. Stavolta ci ha pensato l'assessore lombardo Guido Bertolaso, autore dell'idea che potrebbe condurre il welfare in una dimensione a metà tra il supermarket e l'agenzia turistica: "Stiamo pensando di introdurre una tessera sanitaria a punti".
SEGUE A PAG. 12



"EMBOLIA" L'oppositore scontava 19 anni nell'Artico russo
Navalny muore in carcere Usa e Ue accusano Putin
Sopravvissuto al veleno e a 27 regimi di isolamento, viene stroncato durante una passeggiata nella colonia Ik3. L'ultima sua missione: convincere 10 persone a testa a votare contro lo zar
COEN E IACCARINO A PAG. 15

Ei fu
Marco Travaglio
L'altra sera a Ottimezzo c'era il juke-box di Bin Salman, se possibile più respingente del solito. Parlava col "noi" maestatico, manco fosse il Papa (ma "noi" chi?). A parte le freddure ("La verità ti fa male, lo so", "Conte è una banderuola, noi siamo coerenti", "Il Superbonus ha distrutto il Paese", "Il mio libro è andato bene", "Ho una credibilità internazionale"), è riuscito a non dire una cosa vera in 35 minuti. Si è vantato contemporaneamente di aver creato i governi Conte-2 e Draghi e di aver votato la commissione Covid sui governi Conte-2 e Draghi. Ha chiesto di indagare su "Conte che chiamò Putin e fece entrare l'esercito russo in Italia". Ma il Copasir ha già indagato e sentenziato che la missione russa del 2020 fu "esclusivamente in ambito sanitario con il compito di sanificare ospedali e Rsa... sempre scortata da mezzi militari italiani": può raccontargliela l'amico Guerini, allora alla Difesa, che la preparò con i russi prima della telefonata Putin-Conte e alla fine ringraziò Mosca. Poi si è buttato di aver "chiesto nel marzo 2020 di riaprire le scuole", il che avrebbe evitato un milione di anoressici o bulimici: ma lui chiese di riaprire tutto, non solo le scuole, dopo tre settimane di lockdown perché "col virus possiamo convivere", proprio nel giorno del record di morti (889). Poi ha detto di aver esibito in tv il conto corrente da 15mila euro perché chi governa non deve far soldi: ma era il 2018, governava Gentiloni. A quel punto ha iniziato a rispondere a pene canine. Domanda sulla sua querelomania: "Hanno arrestato mio padre e mia madre, indagato mia sorella, mio cognato e me" (per dire la sua bella famiglia), ma poi "mio padre e mia madre sono stati assolti" (in un altro processo: quello dell'arresto in corso e il pm ha chiesto la condanna di padre, madre e sorella) e "io sempre prosciolto o archiviato" (è imputato nel processo Open), mentre "il Fatto è stato dichiarato colpevole di diffamazione progressiva e costante" (ma la colpevolezza si decide in Cassazione, non in Tribunale: dovrebbe saperlo almeno suo padre che in Cassazione ha appena perso). Domanda sui soldi da Bin Salman, ritenuto da Cia e Onu il mandante dell'assassinio del giornalista Khashoggi: "Sa come si chiama il capo della Cia? Sei mesi fa era con me ad Amman e parla con Bin Salman sul Medio Oriente" (ma non prende soldi da lui e non è senatore). E a Riad "i diritti sono aumentati: le donne guidano la macchina". Ogni tanto, come i vecchi guitti di Polvere di stelle, rimembra le vecchie gag: "Io ho preso il 40% e gli altri no". Risultato: 6,7% di share, minimo storico di Ottimezzo senza Sanremo o la Nazionale contro. Uno sfollegante. Un tempo lo guardava anche chi lo detestava. Ora pare che si stia sulle palle da solo.

LA STRAGE SEMPRE MENO ISPEZIONI NEI CANTIERI: 1 OGNI 14 ANNI

Esselunga: tre morti per 33 subappalti

DISASTRO A FIRENZE
CROLLO DI UNA TRAVE: 3 VITTIME E 2 DISPERSI. UN'INFINITÀ DI AZIENDE COINVOLTE. I SINDACATI: "CONTRATTI NON EDILI, MA METALMECCANICI"
BISON E LO TORTO A PAG. 2-3

AFFIDAMENTI DEI LAVORI "A CASCATA"
È il sistema esportato da Salvini nel pubblico. Nel 2023 in edilizia 150 caduti: +15% (e sottostimati)
ROTUNNO A PAG. 3

IL TEATRO DI PALERMO
Ora Venzi punta al Massimo: siluro al soprintendente
MASCALI A PAG. 13

- LE NOSTRE FIRME**
- Tarchi Gli esorcismi destra-sinistra a pag. 11
 - Esposito Giustizia, riforme assurde a pag. 11
 - Valentini Questa Rai è tele-regime a pag. 11
 - Palombi Israele, Gaza e i (non) civili a pag. 13
 - Cannavò 100 anni fa nasceva l'Unità a pag. 23
 - Luttazzi Rep e l'intervista censurata a pag. 10

CHE C'È DI BELLO
Amore ai tempi di Corea, bella presenza di Özpetek e Rea con la dura scrittura
DA PAG. 20 A 23

La cattiveria
Il gruppo Stellantis omaggia Silvio Berlusconi. A breve in uscita la nuova Fiat Cribbio
LA PALESTRA/SILVIO PERFETTI



IL FOGGIO

VALLEVERDE

quotidiano

VALLEVERDE SOFTSYSTEM MADE IN ITALY

ANNO XXIX NUMERO 41 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

SABATO 17 E DOMENICA 18 FEBBRAIO 2024 - € 2,50 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 98

La vita di Navalny ha molto da insegnare agli utili idioti del putinismo che hanno scoperto i crimini di Putin solo dopo l'invasione in Ucraina

L'ordine sono importanti: bastava unire i puntini. Mikhail Lemn, 57 anni, ex ministro, odiato da Putin, trovato morto in una stanza di albergo a Washington il 5 novembre 2015. Boris Nemtsov, 53 anni, ex vice primo ministro sotto il governo Eltsin, critico di Putin, sostenitore dei diritti umani, ucciso con colpo d'arma da fuoco a Mosca il 27 febbraio 2015. Boris Ederovskij, 57 anni, uomo d'affari, oligarca, critico di Putin, trovato morto nella sua casa ad Anzheri in Inghilterra, il 23 marzo 2013. Sergei Magnitski, 37 anni, avvocato, ucciso il 16 novembre 2009, dopo essere stato imprigionato a seguito di denunce sporse contro il governo russo. Stanislav Markovskij, 34 anni, giornalista, avvocato per i diritti umani, ucciso il 19 giugno 2009 a Mosca, da un uomo armato, insieme con il giornalista Anastasia Baburova, 25 anni. Natalia Estemir, 50 anni, giornalista e attivista per i diritti umani, rapita a Gremy, in Cecenia e trovata morta il 15 luglio 2009 dopo aver do-

cumulato violazioni dei diritti umani in Cecenia. Anna Politkovskaja, 48 anni, giornalista investigativa, uccisa e colpita di arma da fuoco a Mosca, dopo aver raccontato gli abusi sui diritti umani perpetrati dal governo russo. Yuri Shteiinokhikhin, 53 anni, giornalista, scrittore, membro della Duma russa, ucciso il 5 luglio del 2003 dopo aver indagato sulla complicità del governo russo. Alexei Navalny, 47 anni, guida dei movimenti di opposizione al Cremlino, morto il 16 febbraio. Le date sono importanti e sono lì a ricordare ciò che in molti per troppo tempo non hanno voluto vedere, cioè che in troppi ancora oggi fingono di non voler vedere, ciò che tutti ancora a lungo hanno non riuscito grazie alle cure dei medici tedeschi e norvegesi. Serviva un mezzo più lento. Serviva a quel punto la possibilità del corpo di un giovane roba, un bello di quarantasette anni. Poi, come ha rilevato il suo medico in un tempo pericoloso in cui venivano perseguitati anche i suoi avvocati e appunto i sanitari che di lui si erano occupati, chiese la multa per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette. Sembrava stesse discretamente, sorrideva ancora il giorno prima di morire, raccontava joke o barzellette, chiedeva la paghetta perché le multe per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette. Sembrava stesse discretamente, sorrideva ancora il giorno prima di morire, raccontava joke o barzellette, chiedeva la paghetta perché le multe per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette. Sembrava stesse discretamente, sorrideva ancora il giorno prima di morire, raccontava joke o barzellette, chiedeva la paghetta perché le multe per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette.

Il film della vita di Navalny - "Se mi scorderanno, non arrenderò", aveva detto in un appello pubblico il 25 aprile di due anni fa - è il film di tutto quello che Putin rappresenta, per il mondo libero, ma è anche il film di tutto quello che i cavalli di Troia del putinismo hanno per troppo tempo non hanno voluto vedere, cioè che in troppi ancora oggi fingono di non voler vedere, cioè che tutti ancora a lungo hanno non riuscito grazie alle cure dei medici tedeschi e norvegesi. Serviva un mezzo più lento. Serviva a quel punto la possibilità del corpo di un giovane roba, un bello di quarantasette anni. Poi, come ha rilevato il suo medico in un tempo pericoloso in cui venivano perseguitati anche i suoi avvocati e appunto i sanitari che di lui si erano occupati, chiese la multa per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette. Sembrava stesse discretamente, sorrideva ancora il giorno prima di morire, raccontava joke o barzellette, chiedeva la paghetta perché le multe per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette. Sembrava stesse discretamente, sorrideva ancora il giorno prima di morire, raccontava joke o barzellette, chiedeva la paghetta perché le multe per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette.

equiparare la Russia al regime di Putin. La Russia fa parte dell'Europa e a giudizio di disintegrate parte. Ma vogliamo anche che l'Europa si ricordi di rimanere fedele a se stessa, a quelle idee straordinarie che ne costituiscono il fulcro. Ci impegniamo per un'Europa delle idee, per la celebrazione dei diritti umani, per la democrazia e l'integrità. Tre anni dopo, Navalny non c'è più ma l'Europa desiderava di dipenderne da democrazia, diritti umani, libertà e società aperta, fatica, a volte, ma è più viva di prima, ha scelto di stare dalla parte giusta della storia, ha scelto di chiamare le cose con il loro nome, ha scelto di fare tutto il possibile per combattere contro un criminalissimo di guerra di no - Navalny. Putin è il dire alla famiglia Navalny che loro sono ucciso ma noi abbiamo imparato a mettere in fila i puntini e siamo qui da dire, prendendo per le orecchie anche i vecchi utili idioti di Putin, che di fronte a chi ha scoperto i crimini di stato non ci ti - gliamo e non ci possiamo arrendere.

Sulla sicurezza A Monaco risuona la voce di chi chiede unità per sconfiggere Putin

L'appello di Yulia Navalnaya contro il terrorismo. L'Europa sente l'urgenza di un impegno duraturo

Arriva Zelensky

Milano. Quando ho ricevuto la notizia terribile, ha detto Yulia Navalnaya alla Conferenza sulla sicurezza di Monaco, poche ore dopo l'annuncio della morte di suo marito, Alexei Navalny, il più importante dissidente russo rinchiuso in un penitenziario della Siberia putiniana, non sapevo cosa fare, se correre dalla mia famiglia o parlare con fermezza qui, "poi ho pensato che cosa avrebbe voluto Alexei e sono sicura che mi avrebbe voluto qui". Se la notizia è vera, ha detto Navalnaya, è non possiamo saperlo perché il regime di Vladimir Putin mente sempre, "se è vero, voglio che Putin e i suoi amici sappiano che saranno puniti per quel che hanno fatto al mio paese, alla mia famiglia e a mio marito". Ha fatto un appello: "Chiedo alla comunità internazionale di unirsi e sconfiggere questo male, questo regime orrifico che c'è in Russia". Navalnaya avrebbe dovuto partecipare a un incontro con Hillary Clinton, è salita sul palco all'inaugurazione della Conferenza, è stata accolta da una standing ovation, ha detto quel che è ovvio e che molti negano: "Sono anni che non possiamo fidarci di Putin".

La geometria di Putin

Mosca invita Hamas, di nuovo. Il triangolo con l'Iran che ignora i repubblicani vogliono ignorare

Milano. Poco prima che si sapesse che Alexei Navalny, il più rilevante dissidente russo, fosse morto in un penitenziario gulag della Siberia putiniana, il viceministro degli Esteri russo, Mikhail Bogdanov, aveva annunciato un round di colloqui "intrapalestinesi" a Mosca, il 29 febbraio: "Abbiamo invitato tutti i rappresentanti palestinesi, tutte le forze politiche che hanno la loro rappresentanza in diversi paesi, tra cui la Siria, il Libano e altri della regione", ha detto Bogdanov, che è anche l'invitato speciale di Putin per il medio oriente. Secondo quanto riportato dalla Tass, l'invito è rivolto anche a Hamas, al Jihad islamico - cioè i gruppi che hanno organizzato l'assalto a Israele del 7 ottobre e che hanno preso gli ostaggi - il partito di Fatah e la più ampia Organizzazione per la liberazione della Palestina. Secondo un documento pubblicato dal sito online palestinese Rai al Youm e ripreso dal Memri, la Russia ha dato il suo sostegno a Hamas e ai gruppi affiliati e gli ha promesso di mettere a loro disposizione il diritto di veto che esercita al Consiglio di sicurezza dell'Onu.

Andrea's Version

Il Ministero della Sanità farebbe cosa utile se emettesse subito una circolare in cui raccomandando a tutti i cittadini italiani contrari alle armi all'Ucraina, nonché a chi vuole che lo Oppositore di Putin trovato morto ieri in una prigione dell'estremo nord della Russia, vale a dire Alexei Navalny, sia morto per embolia, ma più probabilmente per un colpo di calore artico, di affrettarsi a curare l'encefalo presso l'orologio più vicino.

IL SECONDO ASSASSINO OSCURO DI NAVALNY

Per uno come lui a Putin non bastava un proiettile. Serviva uno strangolamento invisibile

Il coraggio fuori misura di un oppositore richiede metodi fuori misura per farlo fuori. Putin non aveva bisogno del manuale del KGB per mettere in pratica questa massima e ammazzare un oppositore irriducibile, testardo, forte di una mistica politica spavaldica, russo come pochi nella Russia di oggi, un Dostoevskij redivo ma non slavofilo, Alexei Navalny, uno che sopravvive alla propria morte nel ghiaccio di una colonia penale artica. Bastava l'esperienza. Navalny aveva mobilitato pezzi di società civile, masse di giovani, aveva costruito un circuito di comunicazione pericoloso. Se per Anna Politkovskaja era stato sufficiente un agguato metropolitano, se lo stesso era stato simbolicamente per Boris Nemtsov, a due passi dal Cremlino, se molti altri erano stati colpiti all'estero dove avevano cercato un precario rifugio, per Navalny le cose erano più complicate. Ma non irrisolvibili, come si è visto ieri.

Cominciarono un decennio e passa fin con le bastonature e l'imprigionamento dei suoi e di lui stesso, con la repressione di strada, con le perquisizioni, le callunnie e dosi omeopatiche di carcere affittivo. Niente da fare. Continuava a denunciare l'illegalità, e aggiungeva la eleptraica come componente scandalosa di un potere di dominio oligarchico che stava sversando la propria merda danarosa sul cemento urbano che per un momento aveva illuso e egemonizzato. Sempre meno tollerabile, quel blogger che intanto non doveva mai essere nominato dalle autorità, un annientamento di identità prima dell'anno annientamento. Sono ricorsi poi al classico veleno, negli Inchi e nei blogger, durante un interregno di libertà di movimento e azione del cattivo soggetto. Presi in castagna,

avevano dovuto subire la denuncia di un mezzo morto che, risorto come il suo avo Pëdor non aveva falsata l'uscita, imputata fuori di averci trovato col novichok, senza per giunta nemmeno riuscire grazie alle cure dei medici tedeschi e norvegesi. Serviva un mezzo più lento. Serviva a quel punto la possibilità del corpo di un giovane roba, un bello di quarantasette anni. Poi, come ha rilevato il suo medico in un tempo pericoloso in cui venivano perseguitati anche i suoi avvocati e appunto i sanitari che di lui si erano occupati, chiese la multa per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette. Sembrava stesse discretamente, sorrideva ancora il giorno prima di morire, raccontava joke o barzellette, chiedeva la paghetta perché le multe per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette. Sembrava stesse discretamente, sorrideva ancora il giorno prima di morire, raccontava joke o barzellette, chiedeva la paghetta perché le multe per non avere osservato le norme di sicurezza, ma non si resistette.



Tragedia a Firenze

Il dramma dei morti sotto i ponteggi di Esselunga ci dice molto sul gran paradosso dei controlli in Italia

La strage sul lavoro avvenuta a Firenze colpisce in modo speciale perché è avvenuta in cantiere aperto da Esselunga, una delle aziende più note del paese e diventata quasi simbolo di accanimento nei controlli amministrativi e di meticolosa pedanteria o anche asserito volontario boicottaggio nel rilascio di autorizzazioni e concessioni da parte degli uffici pubblici. Il progetto e il piano di esecuzione dei lavori per il nuovo stabilimento fiorentino hanno passato tutti quei setacci e si inseriscono in uno schema di realizzazioni edilizie replicato in centinaia di sedi italiane della stessa catena e con criteri standard nella resa finale e nella concezione architettonica. Sul cantiere, come in tutti i luoghi dove si costruisce, sono attivi fra livelli di controllo di sicurezza, quello che fa capo alla direzione dei lavori, solitamente un ingegnere, quello del responsabile sicurezza indicato dai lavoratori e quello del responsabile indicato dall'azienda realizzatrice. Questa tragedia potrebbe mostrare, se dagli accertamenti non emergessero specifici comportamenti dolosi, quanto la formalità dei controlli e quella di Firenze in totale sicurezza. Il raggiungimento di una sostanziale sicurezza. Le tecniche costruttive moderne danno la certezza assoluta di poter realizzare un cantiere come quello di Firenze in totale sicurezza. È vero che le autorizzazioni edilizie sono in gran parte legate al rispetto dei vincoli urbanistici e dei volumi autorizzati, ma anche le caratteristiche tecniche della progettazione e dell'esecuzione sono tenute d'occhio, o meglio dovrebbero. A Firenze si assiste a un'impresionante debolezza del sistema dei controlli di sicurezza e purtroppo si tratta di un fallimento non occasionale. Restando al settore edilizio si conta tristemente un morto ogni due giorni tra cantieri e ponteggi. È sempre il formalismo a vincere ai danni di verifiche e sanzioni sostanziali. (De Filippi segue nell'inserto XVI)

Parla Cingolani

L'ad di Leonardo "Un commissario Ue alla Difesa sarebbe un passo importante per rafforzare l'Europa"

Roma. "Un commissario europeo alla Difesa sarebbe un passo importantissimo. È un ministero non sufficiente ma sicuramente necessaria per cercare di rafforzare l'Europa". L'amministratore delegato di Leonardo, Roberto Cingolani, al Foglio dice di trovarsi assolutamente d'accordo con la proposta promossa da Ursula von der Leyen. E cioè quella, come ha raccontato Politkovskaja negli scorsi giorni, di inserire un titolare alla Difesa nella prossima Commissione europea, nel caso in cui fosse rieletta. "Si tratterebbe di una figura di grande importanza", dice Cingolani. "In questi mesi abbiamo visto quanto abbia pesato la frammentazione. Non solo politica, ma anche nel coordinamento dell'industria della difesa. In più sarebbe un acceleratore per arrivare finalmente a una difesa comune". (Roberto segue a pagina tre)

Ely è Enrico Ghezzi

Finita la storia dei trattori, che fa? Li incontra. Fenomenologia d'una leader fuori sincrono

La protesta dei trattori è finita da quasi una settimana con Sanremo, non c'è più politica da fare, non c'è quasi più niente da dire né da ascoltare, non ne parla più nessuno, la morte di Alexei Navalny occupa ogni riga di giornale, sicché alla, anzi Ely, che fa? Incontra i trattori. Adesso. Ieri infatti Schlein li ha ricevuti al Nazareno, ci informano le agenzie. "Mi ha difeso gli agricoltori dalle scelte Ue, ma chi li difende dalle sue scelte". Questa domanda che la Proviđenza non ci ha inviato, ma ci invidia, ha il dono di trovarsi sempre nel posto giusto al momento giusto, ma mai in quello esatto. Ed è la sola contemporanea che ci fa sempre venire in mente Napoleone e che ci induce, ogni volta che ci accade di sentire parlare, a recitare sommessamente il 5 maggio: "Di quel sicuro il fulmine tene dietro al baleno". Terremoto in Emilia? Arriva dieci giorni dopo. Strage a Lampedusa? Dieci giorni dopo. Polemiche sulla maternità surrogata? E in Svizzera. Il Pd in conclave a Gubbio? E al cinema. Muore Navalny? Incontra i trattori. Insomma sempre Enrico Ghezzi fuori sincrono a Bibia. (Ghezzi e pagina tre)

C'è il gulag a Bergamo?

Sarebbe moralmente ossequioso fare qualche riferimento, nemmeno paradossale, all'omicidio per mano giu- CONTRO MASTRO CIEGIA

diataria di esecuzione della pena di Alexei Navalny. Onore a lui. Ma poi che il nostro paese in fatto di giustizia e garanzie non è esattamente un giardino fiorito, viene da chiedersi perché su certe vicende allegri spesso una nebbia oscura e gelida. Di solito sono le faccende in cui qualcuno prova a chiedere una revisione di un giudizio di condanna, cioè dei lavori fatti dai giudici. La Corte di Cassazione ha respinto la richiesta dei legali di Massimo Bossetti di poter analizzare i 34 campioni di Dna che servono a isolare il campione di "ignoto", che portò alla condanna per l'omicidio di Yara Gambirasio. Ma perché no? In realtà la possibilità di esame era stata concessa dal presidente del tribunale di Bergamo nel 2019, tranne poi fare marcia indietro tre giorni dopo. E una sentenza della Cassazione del 2023 aveva pure autorizzato l'analisi, ma un "errore di inserimento" aveva vanificato la sentenza stessa. Certo, esiste anche il destino cinico e baro, ma l'impressione che nessuno, tranne il condannato, abbia voglia di riaprire un processo che potrebbe riservare sorprese e fatti. Meglio tenere il condannato al fresco. O nel gulag? (Maurizio Crippa)

L'ironia sprezzante di Navalny per denunciare il regime

Non serve parlare di valori per far cadere Putin, la corruzione funziona di più e fa arrabbiare i russi

Kyiv, dalla nostra inviata. Alexei Navalny è morto in una prigione russa, nella colonia penale numero 3 del circondario di Jamal Nenes: stava passeggiando di Mikhail FLAMMINI

gli ultimi oppositori del Cremlino, troppo lontano dalla vita quotidiana dei russi per poter contare e disturbare il più fervido putinismo di diventare eroi. Invece no, dopo il suo avvelenamento, le cure in Germania e il ritorno in Russia, Navalny aveva subito una condanna dopo l'altra, con l'intenzione di non permettergli mai di uscire dal carcere, con l'intenzione di cancellarlo dalla storia della politica russa. Navalny ha sempre parlato molto, sempre ad alta voce, ha creato un'imagine modaiola e brandizzata dell'opposizione capace di disturbare anche soltanto a livello estetico la statica bellezza del regime russo. Lui, suo moglie Yulia, i suoi figli Daria e Zakhar, sono una fami-

glia da copertina, sempre disposta a posare per riviste di moda senza sembrare lontani da modelli o attori. Tutto il mondo di Navalny era in un unico punto: mobilitata in una nota minacciosa, avvolta da un'atmosfera di ritorno al passato, di stasi impenetrabile come le porte pesanti del Cremlino. Navalny aveva capito l'importanza del marchio, con la sua fondazione anticorruzione aveva deciso di iniziare un cammino politico ibrido, incrociando con il formalismo di inchiesta con lo scopo di far vedere ai russi che non c'era nulla di diverso tra il Cremlino di Putin e il caos degli anni Novanta, che la corruzione era rimasta la chiave per aprire le porte della politica. (segue a pagina quattro)

La bestia nera di Putin da vivo, il suo incubo da morto

Alexei Navalny ha compiuto atti che eccedono l'erismo e il suo esempio non morirà mai

Navalny ha dato un esempio di coraggio e di amore proprio che ha pochi uguali, e che costringe a decidere: o PICCOLA POSTA

isolamento - in 'confino solitario perpetuo'. Una "unità abitativa speciale". Speciale è faggettivo prediletto dal Cremlino. Era detto, scritto, "Or vivo sopra il circolo polare artico", aveva scherzato Navalny dopo il suo arresto e l'arrendimento, "sono andato anche a fare una passeggiata". Ieri, sopra il circolo polare artico, per un malore dopo un passeggiata, dicono le autorità penitenziarie, è morto. Non ce l'ha fatta a fiammiferio, nonostante gli sforzi. Un malore dopo una passeggiata. Un referto che si inciderà nella memoria. Un giorno sempre so ha avuto il tempo di dire un'ultima parola, a per chi. Fosse vera ogni frase, ogni virgola, dei comunicati, non sarebbe attenuato l'assassinio limpido premeditato distillato ed

eseguito di Alexei Navalny. L'esistenza di Navalny era incompatibile con quella di Vladimir Putin e della sua banda. Chi è puro di cuore ha amato Navalny e la sua pazzia. Ha amato la testimonianza della sua vita, presto illusa dagli errori, dalle debolezze, dai pregiudizi di una carriera pubblica intrapresa col proposito di misurarsi col potere e col mondo. Corretti strada facendo, errori e pregiudizi, perché la storia non è mai stata un'alternativa e Navalny non ha regolato il tiro sulla propria convenienza né su una propria ideologia, ma su una progressiva riduzione della posta all'esistenza, al modo di essere e alla sua strapotere smisurato e una renitenza inerte e a sua volta senza condizioni. (Segli segue a pagina quattro)

Un giorno da De Luca

Il governatore manifesta a Roma: sfida la polizia e insulta Meloni. "Mi dovettero uccidere"

Roma. "Festeggiamo De Luca con un bicchiere di sambuca. Che se poi a Molinari lo portiamo al Quirinale". La mattina in piazza Santi Apostoli, luogo caro alla sinistra che vince, era partita con questa frase un po' ubriaca. Recitata da un anziano signore - originario di Salerno, uomo - vestito da Garibaldi con tanto di cacciavite e barbone candido, Picolesse. Tutti ad aspettarci il vice re, l'arciduca, Don Vincenzo, lo sceriffo, Piazza piena di sindacati campani, lavoratori della manutenzione strade, sindacalisti Uil e direttori generali della Asl. La giornata finì con il governo che si tacca De Luca: in Transatlantico, dopo un Crodino alla buvette, si è messo seduto su un divanetto e ha dato della "stronza" alla premier che gli aveva consigliato di "lavorare invece che manifestare". (Cavaliere segue a pagina tre)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23:30



il Giornale



SABATO 17 FEBBRAIO 2024

DA 50anni CONTRO IL CORO

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 41 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3452 | Giornale del mattino

OLTRE OGNI LIMITE De Luca insulta la premier: «Str...» E la sinistra tace

di Laura Cesaretti e Augusto Minzolini

■ Parole volgari quelle del presidente Vincenzo De Luca nei confronti della premier, Giorgia Meloni, descritta dal governatore della Campania come una «stronza». È qualcosa di più di un confronto politico e va oltre il linguaggio colorito. È un'offesa personale e istituzionale.

con Scafi alle pagine 10-11

Editoriale

DA GUASCONE A PEGGIOR CAFONE

di Francesco Maria Del Vico

Il crinale tra fare il simpatico guascone e diventare cafone corre lungo un filo sottilissimo. Rimanervi sopra, in equilibrio, è una questione di arte. O di educazione. E, questa volta, Vincenzo De Luca, battutista a tempo pieno prestato alla presidenza della Regione Campania, è precipitato rovinosamente nel baratro della cafonaggine che si fa insulto greve e irredimibile. Ingiustificabile.

Dettagli minimi sulla questione: ieri il governatore era a Roma per manifestare contro l'autonomia differenziata. Fa la sua sceneggiata circondato dai sindaci amici, finge di bussare ai portoni del potere come un tribuno consumato e sproloquia a favor di telecamera. Copione già visto centinaia di volte, ennesimo tentativo di De Luca di raggiungere e superare Crozza che imita De Luca stesso: molte volte ci ha fatto ridere, ma questa volta no. La premier, pacatamente, gli suggerisce di lavorare invece di manifestare. E, in quel preciso momento, accade qualcosa che sfugge a qualsiasi logica razionale e tracima nel delirio. Perché il governatore campano, semisdraiato su un divanetto, intrattenendo alcuni astanti, profersisce esattamente queste parole: «Lavora tu, stronza». Testuale.

Questa volta non veliamo la parola con l'ipocrisia degli asterischi, ci scusino (...)

segue a pagina 11

PROBIVIRI E SAGGI AMMETTONO TUTTI Per Confindustria via alla gara a quattro

di Gian Maria De Francesco a pagina 13

MORTO NAVALNY

Il killer Putin colpisce ancora

Il principale oppositore del Cremlino trovato senza vita a 47 anni in carcere. L'Occidente punta il dito contro lo Zar



Andrea Cuomo

■ Alexei Navalny, il principale oppositore di Vladimir Putin in patria, è morto nella prigione di Kharp, nella regione artica di Yamalo Nenets, dove era stato recentemente trasferito per scontare una condanna a 19 anni. A darne l'annuncio è il servizio carcerario russo. La Procura di Mosca teme manifestazioni di piazza da parte dei sostenitori di Navalny.

con Basile e Guelpa da pagina 2 a pagina 5

IL DISSIDENTE ERA IN UN EX GULAG SIBERIANO

Dall'avvelenamento alla prigionia
Ha svelato la corruzione di Mosca

di Angelo Allegri a pagina 3

LA SUA EREDITÀ POLITICA

Quella scelta consapevole
di morire nel nome della libertà

di Roberto Bonizzi a pagina 3

SILENZI COLPEVOLI

Chi tace è complice di Vladimir
(anche nelle democrazie europee)

di Roberto Fabbri a pagina 5

TRAGEDIA SUL LAVORO A FIRENZE

Landini specula pure sugli operai morti

Crollo in un cantiere: tre persone uccise. Il capo Cgil: responsabilità del governo

la stanza di
Feltri

alle pagine 20-21

Ragazzi e social:
tocca ai genitori
fissare dei pletti

IL DIBATTITO

Tessera sanitaria
a punti:
l'idea di Bertolaso
fa già discutere

Nicola Porro e Antonio Ruzzo
con Rubels a pagina 12

Borgia e Gemelli

■ Il crollo del cantiere fiorentino con il suo tragico epilogo ha acceso il dibattito politico. A innescare la polemica le parole di Maurizio Landini, leader della Cgil, che nel suo atto d'accusa indica proprio nell'esecutivo il responsabile ultimo della tragedia fiorentina.

a pagina 16

LA TENDENZA

Divorzi in crescita?
È colpa anche
della medicina

di Michele Brambilla

Una decina d'anni fa il direttore del giornale nel quale lavoravo mi mise sulla scrivania una notizia d'agenzia sull'ultimo rapporto dell'Istat: «Guarda», mi disse, «risulta che sono molto aumentate le separazioni e i divorzi fra gli anziani. Matrimoni che finiscono dopo 25, 30 o più anni. Fai un'intervista al professor Alberoni e (...)»

segue a pagina 19

LONDRA RINOMINA LE STAZIONI
L'ultima follia woke:
la metro «femminista»

di Filippo Facci a pagina 14

IL SÌ DELLA DESTRA ELLENICA
Il coraggio della sfida
sui matrimoni gay

di Vittorio Macioce a pagina 14



PICCOLO MONDO GREEN

di Luigi Mascheroni



«Milano, al via il car pooling: condividi l'auto e parcheggi gratis». «Car pooling e car sharing: a Milano un modello di mobilità sostenibile». «Car sharing e taxi pooling nel futuro di Milano». «Car sharing e car pooling, più mobilità sostenibile a Milano». «Milano si muove nel futuro e nel futuro di Milano c'è il car pooling». «Meno auto e meno inquinamento con la mobilità condivisa: bike sharing, car sharing e car pooling».

Sono anni che Milano - il Comune con l'assessorato al Traffico più fanatica del Sud Europa e le piste ciclabili più letali d'Italia - ci scassa i furgoni con il car pooling. Tutti insieme sulla stessa auto per tagliare le spese, viaggiare in compagnia e ridurre le

emissioni! L'afflato comunitario declinato nel green. Mancano solo le domeniche a piedi. E infatti le hanno reintrodotte.

Ieri si è saputo che il servizio di car pooling - appaltato dal Comune di Milano alla società svizzera BePooler, che offre alle auto provenienti dall'hinterland con almeno due persone a bordo l'accesso libero in Area B e la sosta gratis - in due anni ha registrato, su un potenziale di 650mila auto al giorno in entrata in città, la ragguardevole cifra di nove utenti iscritti. Nove (sic).

Da domani saranno dieci. Scarichiamo l'app e poi invitiamo il sindaco Sala a fare car pooling con noi, o sulla sua auto blu, è uguale. Da Busto Arsizio a Milano, alle 7.30 di mattina. Tutta settimana. Così dividiamo con lui due-tre idee sulla città green.

IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

SABATO 17 febbraio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Il principale oppositore russo morto a 47 anni. Biden: lo zar è il responsabile

La fine di Navalny nel gulag di Putin

Farruggia e Ottaviani alle pagine 12 e 13



CROLLO NEL CANTIERE DI UN SUPERMERCATO: TRE VITTIME, DUE DISPERSI. TRE MURATORI ESTRATTI VIVI DALLE MACERIE

I morti sul lavoro

Vite calpestate non per caso né per destino

Agnese Pini

Com'è stato possibile? Com'è stato possibile che una gigantesca trave in un gigantesco cantiere si sia spezzata letteralmente in due, quasi fosse fatta di burro, trascinandosi dietro tre solai - i piani dello scheletro di un supermercato - giù giù giù, fino al fondo di quello che sarebbe dovuto diventare un parcheggio? Com'è stato possibile, nel primo mattino di una città in fermento, nel cuore della grande Firenze e di uno dei suoi quartieri più popolosi e più vivaci, che tonnellate di cemento armato si abbattessero su otto operai, otto lavoratori, uomini, inghiottendone cinque tra macerie di blocchi e detriti e polvere - sepolti vivi - e rischiando di ucciderne altri tre, feriti ma scampati, miracolosamente, al massacro?

Segue a pagina 5

L'operaio a cottimo sopravvissuto

«Sono caduto da quindici metri Salvo per miracolo»

Ulivelli a pagina 6

Intervista a Maurizio Landini (Cgil)

«Troppi appalti, il sistema frana Ora sciopero»

Marmo a pagina 9

MORTE A FIRENZE

Baldi, Brogioni, Filippi, Mecarozzi, Mugnaini e Nuti da pagina 2 a pagina 11



Insulti alla premier, che risponde Meloni-De Luca Lite da Far West

Coppari a pagina 15



«Partecipò alle torture della setta» Strage di Palermo Arrestata la figlia

G.Rossi a pagina 17



La Cassazione contro Bossetti Il delitto di Yara No a nuovi esami

G.Moroni alle pagine 18 e 19

NOVITÀ

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.





Oggi su Alias

BENVENUTI IN GALERA Michele Rho racconta nel suo documentario il ristorante creato a Bollate, Milano, consigliato dalla Guida Michelin



Domani Alias D

ELIZABETH STROUT «Lucy davanti al mare», torna la protagonista della saga. Confinata nel Maine durante il primo anno di pandemia



Visioni

BERLINALE «My Favourite Cake», una donna sola, il futuro negato dalla repressione iraniana
Cristina Piccino pagina 14

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

SABATO 17 FEBBRAIO 2024 - ANNO LIV - N° 41

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Il crollo nel cantiere in via Mariti, a Firenze foto di Claudio Giovannini/Ansa

Un boato, cede la trave, vengono giù i solai nel maxi cantiere del supermercato Esselunga a Firenze. Tre operai morti, due dispersi ma si continua a scavare, tre feriti: bilancio tragico di un'altra strage sul lavoro. Edili assunti come metalmeccanici e la solita giungla dei subappalti. Che il governo ha liberalizzato
pagine 2 e 3



Sottocosto

Il crollo e la politica

La trave nell'occhio

MASSIMO FRANCHI

Torino, 18 dicembre 2021: una gru cade su un palazzo in ristrutturazione; Monopoli, 25 maggio 2023: una roccia si stacca e cade su un'incastra per l'impianto fognario; Brandizzo, 30 agosto 2023: un treno piomba sui binari in riparazione. E ieri il cantiere dell'Esselunga di Firenze dove cede una trave portante. Tutte stragi in sub appalto di lavoratori edili. Solo per citare i casi con più di una vittima, perché se si citassero quelli di morti singole o incidenti gravi l'elenco sarebbe infinito, come la striscia di sangue sul lavoro che da decenni percorre la penisola. Non sappiamo nemmeno quanti siano i morti di lavoro in subappalto. Incredibilmente l'Inail, istituzione preposta a raccogliere i casi e a indennizzare le famiglie delle vittime, non indica il dato. Stime più precise le danno i sindacati, ormai essenziali per questa macabra conta: in edilizia gli operai in sub appalto sono il 70% del totale dei morti. Una cifra impressionante.
—segue a pagina 3—



MUORE IN CARCERE IL PIÙ NOTO OPPOSITORE DI PUTIN. CORO DI SDEGNO: «IL RESPONSABILE È LUI»

Navalny, un «omicidio» annunciato

«Il responsabile è Putin». Lo dice Biden, in coro con gli altri leader occidentali e gli oppositori interni al regime russo, increduli di fronte alla versione delle autorità sulla morte in carcere di Alexey Navalny. «Si è sentito male dopo una passeggiata, inutili i tentativi

di salvarlo». Nel 2020 era sopravvissuto a un tentativo di avvelenamento. Incarcerato l'anno successivo. In dicembre era stato trasferito nella remota colonia penale Ik-3, vicina al Mar Glaciale Artico. Il portavoce dell'associazione Dmitry Anisimov al mani-

festo: «Era spesso mandato in isolamento, in una situazione complessiva che ha certamente caratteri vicini alla tortura. Dall'inizio dell'invasione in Russia sono cresciute anche le violazioni dei diritti umani dei prigionieri e dei loro familiari». BRUSA A PAGINA 9

TUTTA UNA VITA CONTRO QUEL CREMLINO Il nazionalista ostinato e contrario

Aveva 47 anni, Alexey Navalny, metà dei quali in lotta contro l'uomo del Cremlino. Sul suo stesso terreno - la Russia innanzitutto - e con scelte discuti-

bili, anticipando e cavalcando i nazionalismi europei con il sostegno di Europa e Usa, ma con il coraggio di tornare a affrontare il carcere. DE BIASE A PAGINA 9

INSULTI A MELONI Autonomia, De Luca in piazza coi sindacati



La protesta di piazza a Roma di Vincenzo De Luca contro l'autonomia con centinaia di sindacati del sud si trasforma in una corrida: tensione con la polizia davanti a palazzo Chigi. Meloni lo invita a «lavorare», lui replica: «Stronza, senza soldi lavora tu». CARUGATI A PAGINA 4

La riforma «Livelli essenziali», il triplo inganno di Calderoli

FRANCESCO PALLANTE

Tre inganni si nascondono dietro la promessa che i Lep controllano il regionalismo differenziato: uno formale, uno sostanziale, uno finanziario. La sigla Lep sta per «livelli essenziali delle prestazioni».
—segue a pagina 4—

PROCESSO OPEN ARMS Piantedosi: «I migranti? Stavano tutti bene»



Stavano tutti bene sull'Open Arms. Nessuno era in pericolo di vita. E i migranti che si gettavano in mare lo facevano, probabilmente, solo per potere sbarcare il prima possibile. È la versione del ministro Piantedosi ascoltato ieri al processo di Palermo. MARSALA A PAGINA 5

STRISCIA DI SANGUE A Gaza aiuti assaltati. Attacco a sud di Israele



Palestinesi affamati provano ad assaltare i camion di aiuti a Rafah. Nel sud di Israele, un palestinese uccide due israeliani. Cresce il dissenso tra Washington e Tel Aviv. In Italia monta il caso dell'extradizione di Anan Yaesh. CRUCIATI, GIORGIO PAGINE 10, 11



Pirella Göttsche





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXXI-N° 47 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10/11, L. 652/96

Fondato nel 1892



Sabato 17 Febbraio 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOI/33

Alle 15 al Maradona
Osi si tira fuori dal match col Genoa
Torna per il Barça
Pino Taormina a pag. 15



Da San Casciano a Napoli
Nelle sale del Mann in mostra i bronzi che uniscono i popoli
Cristiano Tarsia a pag. 14



L'analisi
L'obiettivo (difficile) della difesa europea

Romano Prodi

Non è la prima volta che Trump, con le sue improvvise e improvvise affermazioni, mette in allarme amici e alleati. Sabato scorso ha tuttavia passato ogni misura. Non si è limitato a spingere gli europei ad aumentare le spese per la difesa e nemmeno a dire che, in caso contrario, non avrebbe mosso un dito per difenderli, ma ha affermato di essere addirittura disponibile ad incoraggiare un eventuale attacco nei confronti dei Paesi europei che non accettano di aumentare le loro spese militari. Si potrebbe anche pensare che un'affermazione così esplosiva sia andata sopra le righe, in quanto pronunciata nel corso di una campagna elettorale eterna nel tempo e condotta senza esclusione di colpi. E non solo non vi è stata alcuna rettifica da parte di Trump ma, al contrario, abbiamo assistito a un robusto sostegno da parte dei collaboratori a lui più vicini.

Dato che questa presa di posizione si accompagna ad una serie di indagini demoscopiche secondo le quali la sua vittoria elettorale non è affatto improbabile, quest'esternazione ha prodotto un vero e proprio terremoto nei Paesi della Nato. In tutti i settantacinque anni di vita dell'Alleanza non era stata mai messa in dubbio la validità dell'articolo cinque, dell'Alleanza stessa, in base al quale l'eventuale attacco contro un Paese membro implica la solidale difesa da parte di tutti gli altri.

Continua a pag. 35

De Luca, il caso degli insulti

► A Roma per il corteo sui fondi, il governatore replica con un'offesa alle critiche di Meloni Imbarazzo Pd, ira centrodestra. Il premier in Calabria: «Infrastrutture per colmare i divari»

Il corteo per i fondi di coesione per il Sud blocca Roma. E il governatore De Luca replica alle critiche di Meloni con un'offesa che fa scoppiare un nuovo caso. Imbarazzo nel Pd, ira nel centrodestra. Il premier in Calabria: «Infrastrutture per colmare i divari».
Malfetano e l'inviato Pappalardo alle pagg. 2 e 3

Firenze, cede pilone di un supermarket: 3 morti, 2 dispersi



I vigili del fuoco nel cantiere dove è crollato un solaio crollato travolgendo gli operai al lavoro

Strage di operai nel cantiere

Mauro Evangelisti, Claudia Guasco e servizi alle pagg. 8 e 9

Il commento

Superato il limite la Campania non si difende così

Vittorio Del Tufo

A differenza di Buddha, che meditava in silenzio sulle sponde del fiume Nairanjana, Vincenzo De Luca non tiene a freno la lingua, straripa e rigurgita insulti.
Continua a pag. 35

Punto di Vespa

L'intesa (indiretta) tra Giorgia ed Elly anti-terzo mandato

Bruno Vespa

La campagna elettorale sta imbarazzandosi. Se un presidente di Regione come De Luca insulta il presidente del Consiglio tentando l'accesso forzoso a Palazzo Chigi (...)
Continua a pag. 35

Navalny morto in cella Putin sotto accusa «Lui il responsabile»

► La fine misteriosa del dissidente in un gulag. Sdegno Onu Biden: Cremlino brutale. Mattarella: fa ripensare ai tempi bui.

La morte in carcere del dissidente Alexei Navalny provoca reazioni internazionali contro Putin: «È lui il responsabile». Sdegno di Europa e Onu. Il presidente Usa Biden: Cremlino brutale. E Mattarella: fa ripensare ai tempi bui.



Sabadin e servizi da pag. 4 a 6

L'intervista

Casini: «Netanyahu non è tutto Israele così favorisce Hamas»

Mario Ajello

Il senatore Pier Ferdinando Casini apprende della morte di Navalny ed è sgomento. E sulla crisi in Medio Oriente avverte: Netanyahu non è Israele, così favorisce Hamas.

A pag. 7

Irregolarità edilizie, interviene la Cassazione
«Quell'hotel va confiscato»
La Sonrisa, luci e declino



Dario Sautto a pag. 12

La riflessione
Le ferite di Napoli e le storie che Geolier potrebbe raccontare
Fabio Ciaramelli

È a discutere la targa consegnata dal sindaco Manfredi al giovane Geolier, reduce da un brillante successo al festival di Sanremo, quale in ogni caso non può non considerarsi il secondo posto.
Continua a pag. 34

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

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

FIMO da oltre 30 anni in farmacia

USARE SECONDO LE ISTRUZIONI IN DOTAZIONE PRESSO IL DENTISTA
E PER INFORMAZIONI RIVOLGERSI AL SERVIZIO CLIENTI





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 140 - N° 47
ITALIA
Sped. in A.P. 01/03/1985 con L.43/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALI

Sabato 17 Febbraio 2024 • S. Marianna

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Il mitico Höfner McCartney, favola a lieto fine: ritrovato il basso dei primi Beatles
Palazzo a pag. 17



Torna la corsa Champions Lazio&Roma, la firma di Sarri e De Rossi sul rilancio Capitale
Servizi nello Sport



Talent show Netflix Il dopo Festival: Geolier, Fabri Fibra e Rose Villain a caccia di rapper
Marzi a pag. 20



L'avviso di Trump L'obiettivo (difficile) di una difesa europea

Romano Prodi

Non è la prima volta che Trump, con le sue improvvise e improvvise affermazioni, mette in allarme amici e alleati. Sabato scorso ha tuttavia passato ogni misura. Non si è limitato a spingere gli europei ad aumentare le spese per la difesa e nemmeno a dire che, in caso contrario, non avrebbe mosso un dito per difenderli, ma ha affermato di essere addirittura disponibile ad incoraggiare un eventuale attacco nei confronti dei Paesi europei che non accettano di aumentare le loro spese militari.

Si potrebbe anche pensare che un'affermazione così esplosiva sia andata sopra le righe, in quanto pronunciata nel corso di una campagna elettorale eterna nel tempo e condotta senza esclusione di colpi. E non solo non vi è stata alcuna rettificata da parte di Trump ma, al contrario, abbiamo assistito a un robusto sostegno da parte dei collaboratori a lui più vicini.

Dato che questa presa di posizione si accompagna ad una serie di indagini democratiche secondo le quali la sua vittoria elettorale non è affatto improbabile, quest'esternazione ha prodotto un vero e proprio terremoto nei Paesi della Nato.

In tutti i settantacinque anni di vita dell'Alleanza non era stata mai messa in dubbio la validità dell'articolo cinque, dell'Alleanza stessa, in base al quale l'eventuale attacco contro un Paese membro implica la solidale difesa da parte di tutti gli altri.

Continua a pag. 23

Navalny, accuse al Cremlino

►L'oppositore dello zar è morto a 47 anni in un gulag siberiano. Biden: «Putin responsabile»
La moglie al vertice di Monaco: «Pagherà per questo». Mattarella: «Fa pensare ai tempi bui»

Firenze, 3 vittime e 2 dispersi: costruivano un supermarket



Crolla il pilone, travolti 5 operai Trappola mortale nel cantiere

I soccorsi nel cantiere dove si è verificato il crollo (foto ANSA) Servizi alle pag. 6 e 7

ROMA Alexei Navalny, ultimo leader dell'opposizione russa, è morto a 47 anni nel carcere dove Vladimir Putin l'aveva rinchiuso, a 60 chilometri dal Circolo polare artico. Secondo i medici che hanno tentato di rianimarlo, citati da fonti russe, il decesso è stato causato da una trombosi. Sdegno di Ue, Usa e Onu, che accusano il Cremlino. Il presidente Biden: «Putin responsabile». La moglie del dissidente al vertice di Monaco: «Pagherà per questo». Mattarella: «Fa pensare ai tempi bui».



Bulleri, Ciancio, Cristini, Sabadin, Ventura e Vita alle pag. 2, 3 e 4

L'intervista

Casini: «Netanyahu non è tutto Israele: così aiuta Hamas»

Mario Ajello

«Netanyahu non è Israele, i suoi errori aiutano Hamas». Il senatore Pier Ferdinando Casini è preoccupato dello scenario mediorientale. E sulla morte di Navalny: «In Russia sono tornati i lager».

A pag. 5

«Fentanyl droga letale» La stretta del governo

►Strage negli Usa, ora l'allarme arriva anche in Italia
Dopo i primi sequestri, fermato un medico a Roma

ROMA Stretta del governo sul Fentanyl. Il farmaco, usato come droga, nel 2022 ha causato ben 100 mila decessi per overdose negli Stati Uniti e ora anche in Italia ha cominciato ad uscire dalle sale operatorie e dai reparti ospedalieri dov'è utilizzato come analgesico. Le sostanze contenute nel Fentanyl lo rendono, se usato come droga, cento volte più pericoloso di morfina ed eroina. Sequestri a Roma e Milano. Furti negli ospedali: fermato nella Capitale un anestesista che spacciava l'oppioide.

Arcovio, Guaita e Mozzetti a pag. 13

Dopo l'indagine della Finanza

Eredità Agnelli, riemerge un tesoro di 900 milioni



dalla nostra inviata Valeria Di Corrado
TORINO Riemerge un tesoretto di 900 milioni di dollari dell'eredità Agnelli dopo che i miliardi della Finanza avevano avviato un'ispezione nei confronti della società "P Fiduciaria" (nella foto John Elkann).

A pag. 11

Il caso dei riti satanici



Palermo, arrestata la sorella superstita «Torturò i fratelli»

PALERMO Arrestata la figlia di 17 anni di Giovanni Barreca (nella foto con la moglie), l'uomo che ha ucciso la consorte e due figli ad Altavilla. La primogenita avrebbe torturato i due fratelli ritenuti indemoniati. Lo Verso a pag. 12

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
80mg capsule molli
olio essenziale di lavanda

UNA CAPSULA AL GIORNO

14 CAPSULE MOLLI

Medicinale tradizionale di origine vegetale indicato per il sollievo dei sintomi d'ansia lieve e per favorire il sonno.

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

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

Il Segno di LUCA

GEMELLI, MOMENTI MOLTO SPECIALI

Oggi la Luna è tua ospite e lo rimane per l'intero fine settimana, consentendoti così di trascorrere in un ambiente propizio e piacevole questi giorni di riposo. La configurazione ha qualcosa di molto stimolante per te, genera una sorta di effervescenza mentale che moltiplica le tue idee e ti invita a dividerle. Programma qualcosa per rendere queste giornate speciali, grazie all'amore che ti aiuta a sentirti libero come piace a te. **MANTRA DEL GIORNO** Concima quello che vuoi far crescere.

L'oroscopo a pag. 23

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, in Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30.



il Resto del Carlino

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

SABATO 17 febbraio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Il principale oppositore russo morto a 47 anni. Biden: lo zar è il responsabile

La fine di Navalny nel gulag di Putin

Farruggia e Ottaviani alle pagine 12 e 13



CROLLO NEL CANTIERE DI UN SUPERMERCATO: TRE VITTIME, DUE DISPERSI. TRE MURATORI ESTRATTI VIVI DALLE MACERIE

I morti sul lavoro

Vite calpestate non per caso né per destino

Agnese Pini

Com'è stato possibile? Com'è stato possibile che una gigantesca trave in un gigantesco cantiere si sia spezzata letteralmente in due, quasi fosse fatta di burro, trascinandosi dietro tre solai - i piani dello scheletro di un supermercato - giù giù giù, fino al fondo di quello che sarebbe dovuto diventare un parcheggio? Com'è stato possibile, nel primo mattino di una città in fermento, nel cuore della grande Firenze e di uno dei suoi quartieri più popolosi e più vivaci, che tonnellate di cemento armato si abbattessero su otto operai, otto lavoratori, uomini, inghiottendone cinque tra macerie di blocchi e detriti e polvere - sepolti vivi - e rischiando di ucciderne altri tre, feriti ma scampati, miracolosamente, al massacro?

Segue a pagina 5

L'operaio a cottimo sopravvissuto

«Sono caduto da quindici metri Salvo per miracolo»

Ulivelli a pagina 6

Intervista a Maurizio Landini (Cgil)

«Troppi appalti, il sistema frana Ora sciopero»

Marmo a pagina 9

MORTE A FIRENZE

Baldi, Brogioni, Filippi, Mecarozzi, Mugnaini e Nuti da pagina 2 a pagina 11



Meloni-De Luca Lite da Far West

Coppari a pagina 15



«Partecipò alle torture della setta» Strage di Palermo Arrestata la figlia

G. Rossi a pagina 17



Sabato 24 all'Unipol Arena Kanye West, show a Bologna

F. Moroni a pagina 30

NOVITA

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno, gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.





SABATO 17 FEBBRAIO 2024
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con "GENTE" in Liguria, AL € 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXIV - NUMERO 41, COPPIA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

IL PRINCIPALE OPPOSITORE RUSSO AVEVA 47 ANNI I MEDIA LOCALI: È STATA UN'EMBOLIA. INDIGNAZIONE DELL'OCCIDENTE. BIDEN: LO ZAR È IL RESPONSABILE

Non rinunciava a sfidare Putin Navalny morto nel carcere artico

Navalny, oppositore principale di Putin in Russia, è morto a 47 anni nel carcere dell'Artico in cui era detenuto. Secondo i media russi, il decesso sarebbe dovuto a un'embolia, ma si sospetta che dietro ci sia la mano di Putin. I leader occidentali chiedono chiarezza, proteste davanti alle ambasciate russe di tutto il mondo. SERVIZI / PAGINE 2 E 3



Navalny a processo in videoconferenza

IL PERSONAGGIO

ANNA ZAFESOVA
SCAMPATO AI VELENI
FACEVA ANCORA
PAURA AL CREMLINO

L'ARTICOLO / PAGINA 3

ROLLI



IL COMMENTO

DOMENICO QUIRICO

IL DESTINO DEI DISSIDENTI DI MOSCA

Occorre davvero un disperato eroismo per fronteggiare un potere viziato, abituato a non trovare resistenza, che si sfrena in ogni atto, in ogni rapporto con i sudditi in una spudorata sfrontatezza. La dissidenza è questo, il coraggio di scavalcare la paura, una battaglia a viso aperto per il rispetto dei diritti inalienabili della persona. L'ARTICOLO / PAGINA 17

IL SEGRETARIO DELLA CGIL LANDINI: «CHI SI AGGIUDICA I LAVORI DEVE ESSERNE RESPONSABILE, PRONTI A UN REFERENDUM PER CAMBIARE IL SISTEMA»

La strage del subappalto

Firenze, crolla il cantiere di un supermercato: 3 operai morti, 2 dispersi. Inchiesta su materiali e imprese



I vigili del fuoco sull'area del crollo

Strage di operai nel quartiere Novoli di Firenze, in quello che un tempo era il Panificio Militare, dove sorgerà un supermercato. Alle 8.52 di ieri una trave s'è sganciata dal supporto. Una grossa porzione della struttura è collassata. Tutto giù, uno strato sull'altro. Tre morti, nella notte sono proseguite le ricerche dei due dispersi. Dentro l'area lavorano almeno una quindicina di aziende in subappalto. E ora il segretario della Cgil Maurizio Landini afferma: «Basta con i subappalti a cascata, siamo pronti a un referendum per cambiare tutto». CUZZOCREA E POLETTI / PAGINE 6-8

LE REAZIONI

Matteo Dell'Antico / PAGINA 8

Edili, i sindacati liguri
«I controlli sono pochi»

ISOPRAVVISUTI

Filippo Fiorini / PAGINA 7

L'urlo del ferito in ospedale
«Dov'è Luigi? Era con me»

AUTONOMIA, MANIFESTAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI

Serena Riformato / PAGINA 8

Insulti a Meloni
bufera su De Luca
Imbarazzo nel Pd

I governatori di centrodestra meditano l'espulsione di De Luca dalla Conferenza delle Regioni.



De Luca alla manifestazione e L'ESPRESSE

FESTA PER I 20 ANNI DI IIT, PRESENTATO IL PIANO STRATEGICO 2024-2029



Metta: «Un miliardo per sognare»

Il direttore scientifico Iit Metta e la direttrice del Secolo XIX Aloia. SERVIZI / PAG. 12 E 13

SOCIETÀ

Bucci: «Cresciamo e gli hotel a Genova ora non bastano»

Emanuele Rossi / PAGINA 10

«Ma quale critica, è stato un assist: è vero, ci vogliono più alberghi perché stiamo crescendo come eventi». Il sindaco Bucci non si è offeso quando la ministra Santanchè, al lancio di Genova capitale europea dello sport, ha detto: «Mancano gli hotel».

Liguria, record silver in Europa siamo davvero i più vecchi

Raffaele Mastrodonardo / PAGINA 11

Per anni è stato un luogo comune, ora lo certifica l'Eurostat. La Liguria è la regione più vecchia d'Europa. Il Chemnitz, distretto in Sassonia, ha perso il primato.

MA LA POVERTÀ NON SI RISOLVE CON UN PACCO

CHIARA SARACENO / PAGINA 17

Non stupisce che Genova sia stata individuata come una delle quattro città in cui sperimentare il cosiddetto reddito alimentare destinato ai "poveri continuativi". Tanto più che queste cifre non comprendono tutti i poveri assoluti residenti in quella città.



TROVA
COMPRO ORO
IN MODO TRASPARENTE
VALORE ORO BORSA
INTERNAZIONALE
€ 59,85
fino a € 40,09
VIA XXV APRILE - VIA SAN VINCENZO
LUNGOMARE PEGLI

BUONGIORNO
La Grecia, con una legge di due righe, diventa il sedicesimo paese dell'Ue a istituire il matrimonio civile paritario e il diritto d'adozione per le coppie omosessuali. Fra questi sedici, si sa, l'Italia non c'è. Già questo è notevole e ancor di più lo è che la legge sia stata promossa da un governo conservatore, sebbene guidato da un premier, Kyriakos Mitsotakis, di scuola liberale. In Grecia, beati loro, è di scuola liberale anche Stefanos Kasselakis, leader di Syriza, il maggior partito di sinistra e d'opposizione, mentre da noi i liberali si sono estinti coi dinosauri. Tutto notevole, fin qui, ma nulla di sorprendente. Sorprendente e notevolissimo è che la legge sia passata nonostante l'ostilità anche feroce di buona parte della destra (un parlamentare su tre non ha votato o ha votato contro), di buona parte dei suoi elettori e della totalità della chiesa ortodossa. Ma Mitsotakis non se n'è curato: ha pronunciato una frase breve e definitiva - il conservatorismo non va confuso con l'oscurantismo - per restituire la sua idea di destra, e sebbene sia un'idea non coincidente chi lo appoggia al governo e con chi al governo lo ha portato. Sembrava un calibro di leader perduto nelle intemperie del permanente sondaggismo e della permanente campagna elettorale: il leader che guida il suo popolo e non se ne fa guidare; che cerca di cambiarlo, se lo ritiene necessario, e non di blandirlo; che preferisce sostenere le proprie idee anziché le idee popolari; che le sostiene perché le ritiene giuste e non perché le ritiene convenienti; che non ha paura di deludere i supporter perché è molto peggio deludere sé stessi.

Magna Grecia | **MATTIA FELTRI**
La Grecia, con una legge di due righe, diventa il sedicesimo paese dell'Ue a istituire il matrimonio civile paritario e il diritto d'adozione per le coppie omosessuali. Fra questi sedici, si sa, l'Italia non c'è. Già questo è notevole e ancor di più lo è che la legge sia stata promossa da un governo conservatore, sebbene guidato da un premier, Kyriakos Mitsotakis, di scuola liberale. In Grecia, beati loro, è di scuola liberale anche Stefanos Kasselakis, leader di Syriza, il maggior partito di sinistra e d'opposizione, mentre da noi i liberali si sono estinti coi dinosauri. Tutto notevole, fin qui, ma nulla di sorprendente. Sorprendente e notevolissimo è che la legge sia passata nonostante l'ostilità anche feroce di buona parte della destra (un parlamentare su tre non ha votato o ha votato contro), di buona parte dei suoi elettori e della totalità della chiesa ortodossa. Ma Mitsotakis non se n'è curato: ha pronunciato una frase breve e definitiva - il conservatorismo non va confuso con l'oscurantismo - per restituire la sua idea di destra, e sebbene sia un'idea non coincidente chi lo appoggia al governo e con chi al governo lo ha portato. Sembrava un calibro di leader perduto nelle intemperie del permanente sondaggismo e della permanente campagna elettorale: il leader che guida il suo popolo e non se ne fa guidare; che cerca di cambiarlo, se lo ritiene necessario, e non di blandirlo; che preferisce sostenere le proprie idee anziché le idee popolari; che le sostiene perché le ritiene giuste e non perché le ritiene convenienti; che non ha paura di deludere i supporter perché è molto peggio deludere sé stessi.

TROVA
COMPRO ORO
IN MODO TRASPARENTE
VALORE ORO BORSA
INTERNAZIONALE
€ 59,85
fino a € 40,09
VIA XXV APRILE - VIA SAN VINCENZO
LUNGOMARE PEGLI





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Frode fiscale
Trump condannato a New York, dovrà pagare 355 milioni di dollari di multa



— Servizio a pagina 8 (nella foto, Donald Trump)

Professionisti
Firmato il contratto degli studi: welfare, formazione e aumenti retributivi

— a pag. 22
Marla Carla De Cesari



FTSE MIB 31732,39 +0,12% | SPREAD BUND 10Y 148,50 -0,60 | SOLE24ESG MORN. 1260,06 +0,50% | SOLE40 MORN. 1156,99 +0,07% | Indici & Numeri → p. 25-29

LA GUERRA NELLA STRISCIA DI GAZA

Netanyahu a Biden: Israele rigetta ogni intesa con i palestinesi

— a pagina 8
Roberto Da Rin



Gaza. I parenti piangono una delle vittime del bombardamento israeliano a Rafah

DOPO GLI ATTACCHI

Situazione «catastrofica» nell'ospedale Nasser a Khan Younis

— Servizio a pag. 8

PANORAMA

RUSSIA

La morte in carcere di Navalny, dall'Occidente condanna unanime: Putin responsabile



Sale lo sdegno internazionale alla notizia della morte - «ufficialmente» per un'embolia - del dissidente leader dell'opposizione russa Alexei Navalny, detenuto in una prigione nella regione artica di Yamalo-Nenets. Durissime le accuse soprattutto da Usa e Ue, al regime russo. **Antonella Sestini** — a pag. 2
con un'analisi di **Ugo Tramballi**

Conti pubblici, servono 316 decreti per sbloccare 5,3 miliardi già in bilancio

Rating 24

Nel complesso l'arretrato di provvedimenti da attuare sale a 500 atti

Sono 169 i decreti scaduti, 78 riguardano misure varate dal Governo in carica

Sono 316 i provvedimenti attuativi da varare per rendere pienamente operative le leggi che hanno avuto il via libera dal governo Meloni; e la loro attuazione consentirebbe di sbloccare l'erogazione di 5,3 miliardi di risorse già in bilancio. In realtà, però, l'arretrato è più ampio: considerando l'eredità degli esecutivi precedenti il carico complessivo arriva alla cifra tonda di 500 provvedimenti da attuare. Di tutto questo pacchetto, sono 169 i decreti scaduti, 78 dei quali riguardano misure varate dal Governo in carica.

— a pag. 3
Andrea Marini

LAVORO E WELFARE

Assegno di inclusione per 480mila, respinto il 23% delle domande

— a pag. 6
Giorgio Pogliotti

ECONOMIA DELLO SPAZIO



La richiesta. La lettera un piano nazionale per il settore dell'aerospaziale

L'allarme dei 13 distretti italiani: «Serve una strategia aeronautica»

— a pag. 11
Vera Viola

Crollo nel cantiere Esselunga: tre operai morti e tre feriti

Incidenti sul lavoro

Tre operai morti, tre feriti e due dispersi: è il tragico bilancio del crollo di uno dei piloni principali in un cantiere dove è in corso la costruzione di un supermercato Esselunga a Firenze, nell'area dell'ex Panificio militare. Dei tre feriti, due sono gravi ma non in pericolo di vita. Il crollo è avvenuto ieri mattina poco prima delle 9.

— a pag. 10
Silvia Pieraccini



Il crollo. Il pilastro danneggiato

L'ANALISI LA CULTURA DELLA SICUREZZA NON È UN COSTO

— a pagina 10
di Giampiero Falasca

Rimadesio



Unipol, Opa su UnipolSai «Struttura più efficace»

Riassetto

La razionalizzazione della galassia Unipol è arrivata. Dopo anni di speculazioni ci sono ora le condizioni per un taglio della catena che a valle della fusione di UnipolSai nella controllante porterà alla nascita di Unipol Assicurazioni, che avrà in pancia le polizze e le attività bancarie (le quote in Bper e Pop, Sondrio). Per favorire il riassetto ai soci UnipolSai sono state offerte due strade: aderire all'Opa Unipol a un prezzo di 2,7 euro per azione (premio del 12,6%) per un esborso di 1,1 miliardi, o un conconoscimento di 10 titoli UnipolSai per 3 azioni Unipol.

— a pag. 17
Laura Galvagni

ENERGIA

Utile Eni oltre 8 miliardi, pesa il calo dei prezzi

— a p. 19
Celestina Dominelli

BANCHE

UniCredit conferma Orcel e Padoan

— a pag. 28
Luca Davi

OGGI IN EDICOLA



NOI, I BIDEN. La storia della famiglia che sta ispirando gli Stati Uniti raccontata da Valerie, la sorella minore del presidente Usa

Motori 24

Il debutto Lancia Ypsilon, elettrica e glamour

— a pag. 13
Mario Cianflone

Food 24

Calo dei consumi. Vino, estirpazione vigneti allo studio

— a pag. 15
Giorgio dell'Orefice

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
-28% di sconto. Per info:
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 17 febbraio 2024
Anno LXXX - Numero 47 - € 1,20
Santi sette fondatori dell'Ordine dei Servi di Maria

Direzione, Redazione, Amministrazione DD167 Roma, piazza Corona 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.48) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciocceria 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

MORTI SUL LAVORO A FIRENZE

Landini fa politica sulla tragedia

*Crolla la trave di un cantiere
Perdono la vita tre operai
Il leader Cgil attacca il governo*

*«L'esecutivo ha cambiato
il codice appalti
ed è stata una follia»*

*La Lega: «Parole disgustose
Il livore ideologico non si ferma
neppure davanti ai drammi»*

Sanità
Pronto soccorso
La sfida di Rocca
Stanziate 155 milioni
per le urgenze
Lavori finiti entro il 2024
Sbraga a pagina 17

Giubileo
Parte il tram
a via Nazionale
La Soprintendenza
dà l'autorizzazione
alla realizzazione
Mariani a pagina 19

Manziana
Runner sbranato
si è dissanguato
L'autopsia rivela
la fine atroce
per l'assalto dei cani
a pagina 20

Vigili del fuoco
Pochi mezzi
e personale
Allarme del Corpo
«Con l'Anno Santo
si rischia il collasso»


Gobbi a pagina 18

COMMENTI
• **DI MARZO**
*Sulle polemiche
a Sanremo
lezione di Zia Mara*
• **CIANCIOTTA**
*Primato della politica
Il governo
lo sta ripristinando*
• **BENEDETTO**
*La sfida dei liberisti
per battere il declino*
alle pagine 12 e 13

Il Tempo di Osho
Follia De Luca in marcia a Roma
Bussa a Palazzo Chigi e insulta Meloni



China a pagina 4

Testimonianza al processo di Palermo: «Divieto di sbarco condiviso Conte»
Verità di Piantedosi su Open Arms

Strage nel palermitano
Arrestata la figlia superstite
Ha partecipato alle torture

Bruni a pagina 9

••• Il ministro Piantedosi testimonia al processo Open Arms, a Palermo, dove il leader della Lega Salvini è imputato di sequestro di persona e rifiuto d'atti d'ufficio per aver ritardato lo sbarco di 147 migranti. Per il capo del Viminale la linea politica era condivisa: il primo divieto era a triplice firma dei ministri dell'Interno, Infrastrutture e Difesa, informato il premier.

Mineo a pagina 5

••• La tragedia sul lavoro a Firenze, dove la caduta di una trave in un cantiere ha provocato tre vittime, diventa motivo per il leader Cgil Landini di attacco al governo: ricordo che ha cambiato le norme del codice degli appalti. Frasi alle quali replica la Lega: parole disgustose, il cambiamento della normativa è stato richiesto dall'Europa.

Campigli e Martini alle pagine 2 e 3

Validatara dopo l'aggressione al prof
«Patto con le famiglie
contro bulli e violenti»

Di Capua a pagina 7

Incidente del bus a Mestre
Le rilevazioni dei periti
Sul mezzo lo sterzo rotto

Frasca a pagina 5

Oppositore russo
Muore Navalny
Per Usa e Ue
il responsabile è Putin



Riccardi a pagina 8

QUALITÀ | PERSONALITÀ | RICONOSCIBILITÀ
LOGATEK
Simplify Innovative Process

www.logatek.it

Oroscopo
Le stelle
di Branko

Arrivano notizie positive per il lavoro, per la professione, per gli affari; alle porte del cielo, ai confini del mare, ecco una Luna in magnifico aspetto nel segno dei Pesci, dove naturalmente trova Saturno, che darà a tutte le vostre azioni l'impronta del successo. Sarà più bello l'amore se sarete più semplici, meno costruiti, con un atteggiamento più naturale, e meno sospettosi. In casa bisogna dire la verità.
Branko a pagina 13

CALMARE L'ANSIA LIEVE,
PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.
LAILA
80 mg capsule orali
con estratto di Lavanda

Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).
Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione dal 16/10/2023



a pag. 27

RIFORMA DELLA GIUSTIZIA

Colpo di freno alle sentenze logorroiche. Anche i giudici dovranno rispettare i limiti di pagine

Ciccio Messina a pag. 22

Il Pd di Firenze che lo aveva escluso riaccetta ora Italia Viva di Renzi per le elezioni comunali

Carlo Valentini a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Cassette di sicurezza di vetro

In arrivo un registro europeo centralizzato che conterrà i nominativi dei titolari di cassette, conti correnti, criptovalute, accessibile per le indagini antiriciclaggio

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Di indipendente c'è rimasto solo il *Corriere della Sera*, fra i grandi mezzi di comunicazione, non osando io citare quelli della nostra casa editrice, la cui indipendenza può essere valutata autonomamente da chi ci legge.

Lo spettacolo è davvero triste. E tristissimo è il destino di *Repubblica*, dove lavorano professionisti eccellenti, e sul quale mercoledì 14 non sono comparse neppure 10 righe di aggiornamento sulla vicenda ora di nuovo giudiziaria, dopo gli scontri successivi alla morte di Giovanni Agnelli, per il controllo della ex Fiat, ora Exor, fra i figli di primo letto di Margherita Agnelli (in primo luogo John Elkann) e lei stessa. Nella edizione sempre di mercoledì 14, chi più chi meno tutti i quotidiani e gli altri media avevano l'aggiornamento della vicenda. Per esempio, il *Corriere della Sera* a pag. 20 titolava: «Testamenti e cessioni di quote Agnelli, caccia a 14 documenti»; sommario: «Torino, verifiche

continua a pag. 2

Al livello europeo sarà creato un registro centralizzato che conterrà i nomi e cognomi di titolari di cassette di sicurezza, di conti correnti, ma anche di criptovalute. Tale sistema sarà accessibile alle autorità competenti durante le indagini relative al riciclaggio di denaro e finanziamento del terrorismo. Lo prevede la nuova direttiva antiriciclaggio approvata definitivamente questa settimana dal Coreper.

Rizzi a pag. 23



Zelensky chiede a Berlino gli ucraini fuggiti dalla leva

Giardina a pag. 14



DIRITTO & ROVESCIO

La notizia è sconvolgente anche per le inevitabili e gravissime ricadute che avrà sull'Italia che è il principale fornitore di prodotti industriali, soprattutto per l'automobile. La notizia, dicono, è che la Germania è in piena crisi economica. Quest'anno, ad esempio, il prodotto interno lordo crescerà solo dello 0,2%, cioè, in pratica, sarà piatto. Da questo punto di vista, la Germania, che era il Paese europeo che cresceva di più, è diventato improvvisamente il Paese che cresce meno in Europa. Basti pensare che oggi in Germania è in emergenza il 10% delle aziende mentre in Italia esse sono il 10% e in Francia l'8%. A causa di questa situazione, cresce un forte malcontento fra la popolazione tedesca. Se si dovesse votare oggi le stime dicono che l'intera coalizione che oggi è al governo (e che è formata da socialisti, verdi e liberali) prenderebbe solo il 25% dei voti e quindi sarebbe sicuramente mandata a casa.

UniCredit per l'Italia

Ogni impresa, una storia

Da UniCredit un plafond di 10 miliardi per sostenere lo sviluppo delle aziende italiane, delle microimprese e del terzo settore.

Scopri le storie dei nostri clienti imprenditori
unicredit.it/penitalia

Unibrevo S.p.A. 58 Daniela De Stefano
Ademsa Agricola Garbelli S.p.A. Eleonora Gabrilli
Francesca Romanini Gabrilli
Renwa Engine S.p.A. Salvo Salerno
Tava S.p.A. Francesco Tava
Peggipolini S.p.A. Michela Peggipolini
Carnati & Gibson S.p.A. Paolo Carnati
Della S.p.A. Marco Bologno

*Con Come andare in pensione € 7,90 in più; La riforma fiscale 1 a € 8,90 in più; La riforma fiscale 2 a € 8,90 in più; con Atlante delle banche € 2,50 in più

LA NAZIONE

SABATO 17 febbraio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Il principale oppositore russo morto a 47 anni. Biden: lo zar è il responsabile

La fine di Navalny nel gulag di Putin

Farruggia e Ottaviani alle pagine 12 e 13



CROLLO NEL CANTIERE DI UN SUPERMERCATO: TRE VITTIME, DUE DISPERSI. TRE MURATORI ESTRATTI VIVI DALLE MACERIE

I morti sul lavoro

Vite calpestate non per caso né per destino

Agnese Pini

Com'è stato possibile? Com'è stato possibile che una gigantesca trave in un gigantesco cantiere si sia spezzata letteralmente in due, quasi fosse fatta di burro, trascinandosi dietro tre solai - i piani dello scheletro di un supermercato - giù giù giù, fino al fondo di quello che sarebbe dovuto diventare un parcheggio? Com'è stato possibile, nel primo mattino di una città in fermento, nel cuore della grande Firenze e di uno dei suoi quartieri più popolosi e più vivaci, che tonnellate di cemento armato si abbattessero su otto operai, otto lavoratori, uomini, inghiottendone cinque tra macerie di blocchi e detriti e polvere - sepolti vivi - e rischiando di ucciderne altri tre, feriti ma scampati, miracolosamente, al massacro?

Segue a pagina 5

L'operaio a cottimo sopravvissuto

«Sono caduto da quindici metri Salvo per miracolo»

Ulivelli a pagina 6

Intervista a Maurizio Landini (Cgil)

«Troppi appalti, il sistema frana Ora sciopero»

Marmo a pagina 9

MORTE A FIRENZE

Baldi, Brogioni, Filippi, Mecarozzi, Mugnaini e Nuti da pagina 2 a pagina 11



Insulti alla premier, che risponde Meloni-De Luca Lite da Far West

Coppari a pagina 15



«Partecipò alle torture della setta» Strage di Palermo Arrestata la figlia

G. Rossi a pagina 17



I presidi a convegno a Firenze «Nuovo patto salva scuola»

Gullè a pagina 20

NOVITÀ

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno, gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.



BZ Rebel
Pay per you

la Repubblica

Guidi poco? Con noi, l'IRC Auto costa molto meno!

BZ Rebel
Pay per you

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

La nostra carta giornale da abbonarsi è ecologica e ha un'impronta di carbonio molto bassa

Sabato 17 febbraio 2024

Oggi con d

Anno 48° N° 41 - In Italia € 2,50

NEL CARCERE SIBERIANO

Navalny, omicidio di Stato

L'epilogo

L'oppositore di Putin aveva 47 anni
La versione di Mosca: è stata un'embolia
Era in isolamento in un gulag dell'Artico

La memoria

Lo shock a un mese dalle elezioni
La moglie: la Russia pagherà per Aleksej
La figlia: sognava una nazione libera

Le reazioni

L'Occidente condanna il leader russo
Biden: "Responsabilità del regime"
Caso Lega: "Prematuro additare colpevoli"



Mosca Fiori e candele per Aleksej Navalny

LA TRAGEDIA DEGLI OPERAI

Firenze, strage in subappalto Cede cantiere: 3 morti, 2 dispersi

Un boato e il sangue sui lavori di costruzione del supermercato Esselunga
Si spezza una trave, le macerie travolgono tutti: altri tre gravemente feriti



I soccorsi La ricerca dei dispersi tra le macerie del cantiere a Firenze

L'editoriale

Uno zar dai piedi d'argilla

di Maurizio Molinari

A d un mese dalle elezioni presidenziali russe destinate a celebrare e rinnovare l'indiscusso potere di Vladimir Putin, la morte dell'irriducibile oppositore Aleksej Navalny in una remota colonia penale artica è la sorpresa di febbraio.

● a pagina 31

L'analisi

L'atto di accusa contro il Cremlino

di Ezio Mauro

La morte di un oppositore in un carcere di Stato è un atto d'accusa per il regime che lo ha imprigionato: è un rimprovero per il mondo libero che sapeva tutto, e non ha fatto nulla, aspettando che ciò che era scritto finisse per compiersi nella realtà.

● a pagina 5

servizi di Castelletti, Franceschini, Mastrobuoni
Mastrolilli, Ricci e Vitale ● da pagina 2 a pagina 8

GIOVANNI FORNERO

Due approfondite ricerche interdisciplinari sul fine vita che documentano i nessi tra filosofia, diritto, medicina e politica.

Un'impresa culturale di grande attualità che unisce rigore e chiarezza.

GIOVANNI FORNERO
INDISPONIBILITÀ E DISPONIBILITÀ DELLA VITA

GIOVANNI FORNERO
IL DIRITTO DI ANDARSENE

FILOSOFIA E DIRITTO DEL FINE VITA TRA PRESENTE E FUTURO

PREFAZIONE DI MARCO CAPPATO

UTET

Il commento

Chi ha tradito il lavoro

di Massimo Giannini

La vita bastarda se n'è presa altri tre, che salvo miracoli diventeranno cinque. Anche il loro filo si è rotto, come quello del L200 che se ne sono andati in quest'ultimo anno. E anche di questi poveri cristi - passato il cordoglio, esaurito lo sdegno, sbollita la rabbia - resterà solo un'immagine incorniciata in salotto. Come hanno cantato inutilmente Massini e Jannacci a Sanremo: "un lampo mi portò via/ e di me non resta che una fotografia".

● continua a pagina 30

Strage di operai a Firenze in un cantiere per la costruzione di un supermercato Esselunga, nell'area dell'ex Panificio militare: tre i morti accertati, due i dispersi. Prima ha ceduto il solaio più alto, poi i piani sottostanti. La procura indaga per omicidio plurimo colposo. Il dedalo dei subappalti e i dubbi sui materiali. È polemica sulla sicurezza sul lavoro.

di Bocci, Conte, C. Foschini
Giorgi, Serrano e Vivaldi
● da pagina 10 a pagina 14

Domani in edicola

Su Robinson
il tennis di Baricco



La storia

L'ecatombe infinita dei nuovi schiavi

di Stefano Massini

Sirene, ambulanze, vigili del fuoco. Traffico paralizzato. Cos'è successo? Un crollo, nel cantiere, poco fa. Due morti, anzi tre, forse di più. Questa strada l'ho percorsa, nella vita, migliaia di volte. Ogni mattina, per andare a scuola, in motorino o in bicicletta. Questa strada l'ho vista cambiare, da quando su tutto sventava il vecchio tozzo parallelepipedo del panificio militare, poi il degrado, poi le ruspe, poi il nuovo cantiere.

● a pagina 15

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

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

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

con Primo Levi:
"Il fabbricante di specchi" € 11,40

NZ



LE IDEE
Se l'intelligenza artificiale contamina anche il porno
 SLAVOJ ŽIŽEK

IL CALCIO
Il Toro vince e può sognare ma è lite tra Juric e Cairo
 BUCCHERI E MANASSERO

Oltre il Lecce c'è una zona Europa mai così viva. Il Toro riprende la corsa all'ultima chiamata, o quasi: la seconda parte del duello del Grande Torino restituisce ai granata le credenziali per sognare. - PAGINA 32

IDROCENTRO
 TUTTA LA TENDENZA QUANDO SERVE!
 www.idrocentro.com

LA STAMPA

IDROCENTRO
 TUTTA LA TENDENZA QUANDO SERVE!
 www.idrocentro.com

SABATO 17 FEBBRAIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) // ANNO 158 // N. 47 // IN ITALIA // ISPESSIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // www.lastampa.it



I DIRITTI

Lavori da fare in fretta al supermercato
Morti cinque operai presi in subappalto

LODOVICO POLETTI



BALICE FIORINI - PAGINE 8-11

L'INTERVISTA

Landini: "Vittime di un sistema malato"

ANNA LISA CUZZOCREA

Maurizio Landini non si scompone davanti alle accuse della Lega per le sue parole sui subappalti a cascata «responsabili delle stragi sul lavoro». Lo ripete calmo, serafico, non rassegnato: «Chi ha rimesso in piedi quelle norme nel nuovo codice ha compiuto un atto di irresponsabilità totale». La strage di Firenze è solo l'ultima di una serie troppo lunga. - PAGINA 10



L'ANALISI

Il disprezzo delle regole fatto passare per fatalità

CHIARA SARACENO

Cento quarantacinque morti sul lavoro da inizio anno, oltre tre al giorno. Una vera e propria epidemia che non si può derubricare a fatalità e sfortuna. Si muore di lavoro perché chi ne ha la responsabilità, per fretta, voglia di tagliare i costi, semplice insipienza, non osserva e non fa osservare le norme più elementari di sicurezza e non si preoccupa se i lavoratori hanno ricevuto la formazione necessaria. - PAGINA 25

LA MISTERIOSA MORTE IN CARCERE DELL'OPPOSITORE DEL CREMLINO. BELENKIN, NOBEL CON MEMORIAL: ERA L'ULTIMA SPERANZA RUSSA

Navalny, dissenso e castigo

USKILAUDINO, JACOPO IACOBONI, FRANCESCA SPORZA E ALBERTO SIMONI



Il coraggio del martire ribelle

ANNA ZAFESOVA

Non voleva certo diventare un martire, Alexey Navalny, non era proprio nel suo carattere e nel suo metodo politico. - PAGINA 3

Figli di un eroismo disperato

DOMENICO QUIRICO

L'ozar, la dittatura del proletariato, il putinismo: una lotta contro un dispotismo mostruoso e senza via d'uscita. - PAGINA 6

Vladimir mago di Oz che l'Occidente non ha più la forza di tenere a bada

LUCIA ANNUZIATA



Colpa della Russia. Certo. Buttiamola così e vedrete che dopo il bagno di lacrime e condanne, fra una settimana sarà passata. Putin sa come siamo fatti, psicotabili creature del mondo bello, in cui ci si emoziona a ogni giro di incidente ma l'indignazione non dura a lungo. Peccato che Sanremo sia bastato solo per la guerra fra Hamas e Israele. In poche settimane arriveranno le sfilate primaverili, e le discussioni sul messaggio positivo e inclusivo delle nuove giacche. In ogni caso dell'Ucraina si parlava da tempo di "fatica" della guerra - intendendo non quella del popolo ucraino, che la combatte, ma di tutti gli europei, che «abbiamo fin qui dato fin troppo». - PAGINA 25

RIVOLTA DELLE REGIONI CONTRO IL PRESIDENTE DELLA CAMPANIA: VA ESPULSO

De Luca insulta Meloni, silenzio di Schlein

CARRATELLI, RIFORMATO

Sindaci spintonati dalla polizia, urla, insulti a muso duro. Il presidente della regione Campania Vincenzo De Luca dà della «stronza» alla premier Meloni. - PAGINE 14 E 15

La strategia dell'offesa

Federico Geremicca

L'ECONOMIA

Chi paga per l'inflazione se i tassi non scendono

VERONICA DE ROMANIS

Con la revisione al ribasso delle previsioni sulla crescita europea, in molti chiedono alla Banca centrale europea (Bce) di ridurre i tassi di interesse. - PAGINA 25

Globalizzazione flop le colpe dei governi

BILL EMMOTT

E così adesso sappiamo che criticare la globalizzazione è elegante ed accettabile, perché perfino Mario Draghi lo fa nel suo discorso a una prestigiosa associazione Usa. - PAGINA 19

IL MEDIO ORIENTE

Gallant: "Inevitabile l'assalto finale a Rafah"

FABIANA MAGRI

«È Rafah il prossimo centro di gravità di Hamas». Non ha dubbi, il ministro della Difesa israeliano Yoav Gallant. Una vasta operazione militare di terra - in stile Gaza City e Khan Yunis - è inevitabile anche nella città più meridionale della Striscia. Che da settimana è anche la località più sovraffollata di rifugiati palestinesi al mondo, braccati contro il muro di confine egiziano. DEL GATTO - PAGINE 16 E 17

BUONGIORNO

La Grecia, con una legge di due righe, diventa il sedicesimo paese dell'Ue a istituire il matrimonio civile paritario e il diritto d'adozione per le coppie omosessuali. Fra questi sedici, si sa, l'Italia non c'è. Già questo è notevole e ancor di più lo è che la legge sia stata promossa da un governo conservatore, sebbene guidato da un premier, Kyriakos Mitsotakis, di scuola liberale. In Grecia, beati loro, è di scuola liberale anche Stefanos Kasselakis, leader di Syriza, il maggior partito di sinistra e d'opposizione, mentre da noi i liberali si sono estinti coi dinosauri. Tutto notevole, fin qui, ma nulla di sorprendente. Sorprendente e notevolissimo è che la legge sia passata nonostante l'ostilità anche feroce di buona parte della destra (un parlamentare su tre non ha votato o ha votato contro), di buona parte dei suoi elettori

Magna Grecia

MATTIA FELTRI

e della totalità della chiesa ortodossa. Ma Mitsotakis non se n'è curato: ha pronunciato una frase breve e definitiva - il conservatorismo non va confuso con l'oscurantismo - per restituire la sua idea di destra, e sebbene sia un'idea non coincidente chi lo appoggia al governo e con chi al governo lo ha portato. Sembrava un calibro di leader perduto nelle intemperie del permanente sondaggismo e della permanente campagna elettorale: il leader che guida il suo popolo e non se ne fa guidare; che cerca di cambiarlo, se lo ritiene necessario, e non di blandirlo; che preferisce sostenere le proprie idee anziché le idee popolari; che le sostiene perché le ritiene giuste e non perché le ritiene convenienti; che non ha paura di deludere i supporter perché è molto peggio deludere sé stessi.

DENTAL FEEL
 PROFESSIONISTI DEL BENESSERE DENTALE

IMPLANTOLOGIA | ORTODONZIA
 ODONTOIATRIA GENERALE

WWW.DENTALFEEL.IT
 Dr. Gian. Dott. Armando Ferraro

AGRI ZOO 2
PETSHOP
 WWW.AGRIZOO2.IT





Vanguard
VALUE TO INVESTORS

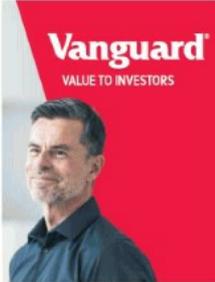
ESCLUSIVO DOVE HANNO INVESTITO LE FONDAZIONI **IN ALLEGATO**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Class



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 5,50* Sabato 17 Febbraio 2024 Anno XXXV - Numero 035 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Class Editori* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4609, DCB Milano

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Class a € 5,50 (MF) € 4,20 + Class € 1,30



AI PARLA PADRE PAOLO BENANTI
Il vero rischio?
La stupidità umana



INTERVISTA CIMBRI (UNIPOL)
Vi spiego a cosa serve
l'opa su UnipolSai

BORSA *A due anni dallo scoppio del conflitto in Ucraina, tutta Piazza Affari è cresciuta del 34% Leonardo è triplicata, Unicredit raddoppiata. Ci sono spazi per guadagnare ancora?*

Chi vince la guerra

I titoli che hanno battuto le crisi
E non temono neanche Trump

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Di indipendente c'è rimasto solo il *Corriere della Sera*, fra i grandi mezzi di comunicazione, non osando io citare quelli della nostra casa editrice, *Class Editori*, la cui indipendenza può essere valutata autonomamente da chi li legge.

Lo spettacolo è davvero triste. E tristissimo è il destino di *Repubblica*, dove lavorano professionisti eccellenti, e sul quale mercoledì 14 non sono comparse neppure 10 righe di aggiornamento sulla vicenda ora di

nuovo giudiziaria, dopo gli scontri successivi alla morte di Giovanni Agnelli, per il controllo della ex Fiat, ora Exor, fra i figli di primo letto di Margherita Agnelli (in primo luogo John Elkann) e lei stessa. Nella edizione sempre di mercoledì 14, chi più chi meno tutti i quotidiani e gli altri media avevano l'aggiornamento della vicenda. Per esempio, il *Corriere della Sera* a pag. 20 titolava: «Testamenti e cessioni di quote Agnelli, caccia a 14 documenti»; sommario: «Torino, verifiche sulla società *Diecimila*: dalle partecipazioni all'affitto delle ville».

Si è dovuto aspettare il giorno dopo, giovedì 15, perché ritornasse sulle pagine di *Repubblica* la lite di Margherita contro i figli, ma guarda caso il titolo di prima pagina, con tanto di foto di John con il fratello e la sorella, dà la parola direttamente all'editore, cioè a



FORUM RISPARMIO GESTITO
Banca Generali, Anima,
Mediolanum: cosa fare adesso

LA STRATEGIA DI LABRIOLA
Margini ritrovati e Netco
in vendita: Tim alla svolta?

L'EX POPOLARE DI BARI
Perché con la cura Mcc
la banca torna all'utile



Studio Temporary Manager
SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

SITUAZIONI STRAORDINARIE RICHIEDONO SOLUZIONI MANAGERIALI STRAORDINARIE

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

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

VERONA MILANO TORINO ROMA BRESCIA BOLOGNA ANCONA

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

1994-2024: 30 anni insieme nei porti - Giovedì alle 10 diretta webtv - Intervengono Fontana, Salvini

(AGENPARL) - ven 16 febbraio 2024 1994-2024: 30 anni insieme nei porti Le Autorità di Sistema portuali e il Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera a 30 anni dalla legge di riforma portuale Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati Ore 9:00 registrazione partecipanti e caffè di benvenuto Ore 10:00 Saluti istituzionali: On. Lorenzo Fontana Presidente della Camera dei Deputati On. Salvatore Deidda Presidente della IX Commissione della Camera dei Deputati Sen. Claudio Fazzone Presidente della 8a Commissione permanente del Senato della Repubblica Ore 10.15Primo panel: La Governance portuale e l'istituzione delle Autorità Portuali in Italia Moderatore Alessandra Camilletti Massino Deiana Ordinario di diritto della navigazione I porti prima e dopo la Legge 84/94 Maria Teresa Di Matteo Capo Dipartimento per i trasporti e la Navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti L'evoluzione nell'attività di vigilanza sulle Autorità portuali da parte delle strutture ministeriali Zeno D'agostino - Presidente ESPO Pino Musolino - Presidente MEDPORTS Portualità italiana nel contesto europeo e nel Mediterraneo Rodolfo Giampieri Presidente di **Asoporti** Scenari di mercato, Digitalizzazione porto-città e sostenibilità Ore 11:15 On. Edoardo Rixi Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Verso la nuova riforma dei porti. Prospettive ed aspettative. Ore 11:30Secondo panel: dall'Ispettorato generale al Comando generale delle Capitanerie di Porto: l'art.3 della legge 84/94 Moderatore Filippo Gaudenzi Ferdinando Lolloi Già Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera I 30 anni del Comando generale e dell'ITMRCC: i principali eventi che hanno interessato il Corpo negli ultimi 30 anni. La storia del Comando generale e della Centrale operativa-ITMRCC a 30 anni dal d.P.R. 662/94. Piero Pellizzari Direttore marittimo della Liguria Pietro Vella Direttore marittimo della Campania Le Capitanerie di porto ante e post Legge 84: In 30 anni la portualità nazionale ha subito profondi cambiamenti; il Comando generale e le Capitanerie di porto si sono rapidamente adeguate alle nuove esigenze della "marittimità". La testimonianza dal territorio: i porti di Napoli e Genova. Nicola Carlone Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera Prospettive di sviluppo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera: linee di indirizzo e assetti strategici. L'evoluzione digitale e il suo impatto sul mondo dello shipping. Ore 12.30 Sen. Matteo Salvini Vice Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Le conclusioni e le linee di indirizzo del vertice politico.



(AGENPARL) - ven 16 febbraio 2024 1994-2024: 30 anni insieme nei porti Le Autorità di Sistema portuali e il Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera a 30 anni dalla legge di riforma portuale Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati Ore 9:00 registrazione partecipanti e caffè di benvenuto Ore 10:00 Saluti istituzionali: On. Lorenzo Fontana Presidente della Camera dei Deputati On. Salvatore Deidda Presidente della IX Commissione della Camera dei Deputati Sen. Claudio Fazzone Presidente della 8a Commissione permanente del Senato della Repubblica Ore 10.15Primo panel: La Governance portuale e l'istituzione delle Autorità Portuali in Italia Moderatore Alessandra Camilletti Massino Deiana Ordinario di diritto della navigazione I porti prima e dopo la Legge 84/94 Maria Teresa Di Matteo Capo Dipartimento per i trasporti e la Navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti L'evoluzione nell'attività di vigilanza sulle Autorità portuali da parte delle strutture ministeriali Zeno D'agostino - Presidente ESPO Pino Musolino - Presidente MEDPORTS Portualità italiana nel contesto europeo e nel Mediterraneo Rodolfo Giampieri Presidente di **Asoporti** Scenari di mercato, Digitalizzazione porto-città e sostenibilità Ore 11:15 On. Edoardo Rixi Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Verso la nuova riforma dei porti. Prospettive ed aspettative. Ore 11:30Secondo panel: dall'Ispettorato generale al Comando generale delle Capitanerie di Porto: l'art.3 della legge 84/94 Moderatore Filippo Gaudenzi Ferdinando Lolloi Già Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera I 30 anni del Comando generale e dell'ITMRCC: i principali eventi che hanno interessato il Corpo negli ultimi 30 anni. La storia del Comando generale e della Centrale operativa-ITMRCC a 30 anni dal d.P.R. 662/94. Piero Pellizzari Direttore marittimo della Liguria Pietro Vella Direttore marittimo della Campania Le Capitanerie di porto ante e post Legge 84: In 30 anni la portualità nazionale ha subito profondi cambiamenti; il Comando generale e le Capitanerie di porto si sono rapidamente adeguate alle nuove esigenze della "marittimità". La testimonianza dal territorio: i porti di Napoli e Genova. Nicola Carlone Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera Prospettive di sviluppo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera: linee di indirizzo e assetti strategici. L'evoluzione digitale e il suo impatto sul mondo dello shipping. Ore 12.30 Sen. Matteo Salvini Vice Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Le conclusioni e le linee di indirizzo del vertice politico.

Assoporti: Giampieri funziona

LIVORNO Si potrebbe parafrasare Galileo Galilei, ripetendo anche noi: Eppure si muove. Perché alla presidenza di **Assoporti**, dove è stato confermato meno di un anno fa Rodolfo Giampieri, già ottimo presidente dell'**AdSP** di Ancona, si parla poco, anzi pochissimo: ma si lavora bene, visto che tutti i presidenti delle Authority fino ad oggi interpellati (si legga su queste colonne il giudizio di Patroni Griffi) ne sono più che soddisfatti. Non è un compito facile quello di **Assoporti**, in tempi di rivoluzione annunciata sulla riforma portuale. Anche perché dalla riforma ci si attendono miracoli, o poco meno. Giampieri non promette niente, ma come diceva nel numero scorso il presidente di Ravenna Rossi, quotidianamente o poco meno lavora con i Ministeri. Ed è il lavoro di un personaggio che sui porti e sui problemi dei porti fortunatamente sa tutto. Pochi convegni, pochi comunicati, poco interviste: sembra sottotono, ma eppur si muove. Ci piace così. (A.F.)



Porto di Venezia, non ci siano extracosti per accesso delle navi

Per il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Fulvio Lino Di Blasio, servono "misure che minimizzino l'impatto del Mose sulla portualità e garantiscano l'accesso delle navi alle nostre banchine senza extracosti per gli operatori che scalano nei nostri porti". Lo afferma in una nota, dopo l'inaugurazione della conca di navigazione per le navi alla bocca di porto di Malamocco, per il passaggio nella quale si ipotizza l'applicazione di un "ticket". "Accogliamo con grande soddisfazione - prosegue Di Blasio - gli esiti incoraggianti della prima prova di navigazione alla conca di Malamocco, elemento costitutivo dell'accessibilità nautica al porto che deve essere garantita sia per aspetti di sicurezza, sia per la necessaria tutela del lavoro e della competitività del sistema portuale del Veneto, che comprende i porti di Venezia e di Chioggia. Il percorso di costruzione del 'porto regolato', cui si sta lavorando da tempo, aggiunge quindi un altro tassello importante che va collocato però in un pacchetto più ampio di azioni che devono tendere alla sincronizzazione dell'operatività del Mose con la portualità e alla promozione, oltretutto alla tutela, della competitività di un porto in cui operano eccellenze imprenditoriali nazionali e internazionali", conclude.



Il Nautilus

Venezia

Mose, Di Blasio: conca di Malamocco importante tassello del porto regolato ma minimizziamo impatto sulla competitività del sistema evitando extracosti per gli operatori

Il commento del presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio**: "Accogliamo con grande soddisfazione gli esiti incoraggianti della prima prova di navigazione alla conca di Malamocco, elemento costitutivo dell'accessibilità nautica al porto che deve essere garantita sia per aspetti di sicurezza, sia per la necessaria tutela del lavoro e della competitività del **sistema portuale** del Veneto, che comprende i porti di Venezia e di Chioggia. Il percorso di costruzione del 'porto regolato' - cui si sta lavorando da tempo - aggiunge quindi un altro tassello importante che va collocato però in un pacchetto più ampio di azioni che devono tendere alla sincronizzazione dell'operatività del Mose con la portualità e alla promozione (oltretutto alla tutela) della competitività di un porto in cui operano eccellenze imprenditoriali nazionali e internazionali. E la tutela della competitività, nonché la valorizzazione delle considerevoli risorse pubbliche impiegate nel porto, deve passare anche attraverso misure che minimizzino l'impatto del Mose sulla portualità e garantiscano l'accesso delle navi alle nostre banchine senza extracosti per gli operatori che scalano nei nostri porti".

Il Nautilus

Mose, Di Blasio: conca di Malamocco importante tassello del porto regolato ma minimizziamo impatto sulla competitività del sistema evitando extracosti per gli operatori



Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

02/16/2024 13:46

Il commento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio: "Accogliamo con grande soddisfazione gli esiti incoraggianti della prima prova di navigazione alla conca di Malamocco, elemento costitutivo dell'accessibilità nautica al porto che deve essere garantita sia per aspetti di sicurezza, sia per la necessaria tutela del lavoro e della competitività del sistema portuale del Veneto, che comprende i porti di Venezia e di Chioggia. Il percorso di costruzione del 'porto regolato' - cui si sta lavorando da tempo - aggiunge quindi un altro tassello importante che va collocato però in un pacchetto più ampio di azioni che devono tendere alla sincronizzazione dell'operatività del Mose con la portualità e alla promozione (oltretutto alla tutela) della competitività di un porto in cui operano eccellenze imprenditoriali nazionali e internazionali. E la tutela della competitività, nonché la valorizzazione delle considerevoli risorse pubbliche impiegate nel porto, deve passare anche attraverso misure che minimizzino l'impatto del Mose sulla portualità e garantiscano l'accesso delle navi alle nostre banchine senza extracosti per gli operatori che scalano nei nostri porti".

Informatore Navale

Venezia

ADSP MAS - SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE, RINNOVO DELLA CERTIFICAZIONE ISO 14001:2015

RINA rinnova la certificazione del **sistema** di gestione ambientale dell'AdSP MAS ai sensi della norma ISO 14001:2015. Si è tenuta ieri a Venezia, presso la sede dell'AdSP MAS, la consegna ufficiale al Presidente **Fulvio** Lino Di Blasio del Certificato di conformità alla norma ISO 14001:2015, da parte di Gianni De Lillo, Head of North-East Italy Certification Business Development di RINA, multinazionale di certificazione attiva in più di 70 paesi. Venezia, 14 febbraio - Il rinnovo della certificazione è l'esito degli audit effettuati dal team RINA lo scorso dicembre, che hanno riscontrato il costante e puntuale presidio degli aspetti ambientali nei processi dell'Ente. In particolare, le attività di audit hanno registrato un elevato commitment da parte dell'**Autorità** di **Sistema**, sostenuto da precisi obiettivi a sostegno del miglioramento degli standard, nell'ambito della sostenibilità. La corretta gestione degli aspetti ambientali è stata rilevata in diversi ambiti: rumore, rifiuti, emissioni in atmosfera, consumi energetici, etc. Sono stati inoltre apprezzate l'applicazione dei criteri di sostenibilità, in fase di istruttoria, nell'ambito del rilascio delle concessioni in ambito **portuale**, nonché le iniziative legate alla comunicazione della sostenibilità. Il Presidente

dell'AdSP MAS **Fulvio** Lino Di Blasio ha dichiarato: «Conseguire il rinnovo di questa certificazione rappresenta per noi un momento fondamentale e il risultato di un impegno volto al perseguimento dei principi di responsabilità ambientale e miglioramento continuo che l'Ente ha fatto propri, da ormai più di 10 anni, ottenendo la prima certificazione nel 2012. Tali principi, entrati ormai nella visione strategica dell'Ente, si riflettono perfettamente nell'ultimo POT, che si pone, tra gli obiettivi, quello di aumentare sempre più la compatibilità fra lo sviluppo del porto e la salvaguardia dell'ambiente, riducendo gli impatti ambientali e tutelando la biodiversità e il paesaggio, in cui il **sistema portuale** risulta inserito. L'attività di audit dello scorso dicembre ha verificato l'applicazione dei criteri di sostenibilità ambientale nell'ambito di tutte le funzioni dell'Ente, pertanto, tengo molto a ringraziare tutte le Strutture dell'AdSP MAS. In particolare, ringrazio le Aree impegnate nello sviluppo del **Sistema** di Gestione, l'Area Ambiente e l'Area Qualità, anticorruzione trasparenza, che hanno fornito il pieno supporto a RINA in tutte le fasi di svolgimento degli audit». Jacopo Ferrando, Italy Certification Operations Senior Director di RINA, ha commentato: «Siamo felici di aver rinnovato all'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** la certificazione di conformità alla norma UNI EN ISO 14001:2015, che dimostra una matura consapevolezza dello sviluppo sostenibile e garantisce il rispetto di una serie di requisiti di gestione dell'ambiente. Questo importante risultato conferma i costanti sforzi dell'**Autorità** nel ridurre l'impatto ambientale durante le attività, traguardo



Informatore Navale
ADSP MAS - SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE, RINNOVO DELLA CERTIFICAZIONE ISO 14001:2015
02/16/2024 19:33
RINA rinnova la certificazione del sistema di gestione ambientale dell'AdSP MAS ai sensi della norma ISO 14001:2015. Si è tenuta ieri a Venezia, presso la sede dell'AdSP MAS, la consegna ufficiale al Presidente Fulvio Lino Di Blasio del Certificato di conformità alla norma ISO 14001:2015, da parte di Gianni De Lillo, Head of North-East Italy Certification Business Development di RINA, multinazionale di certificazione attiva in più di 70 paesi. Venezia, 14 febbraio - Il rinnovo della certificazione è l'esito degli audit effettuati dal team RINA lo scorso dicembre, che hanno riscontrato il costante e puntuale presidio degli aspetti ambientali nei processi dell'Ente. In particolare, le attività di audit hanno registrato un elevato commitment da parte dell'Autorità di Sistema, sostenuto da precisi obiettivi a sostegno del miglioramento degli standard, nell'ambito della sostenibilità. La corretta gestione degli aspetti ambientali è stata rilevata in diversi ambiti: rumore, rifiuti, emissioni in atmosfera, consumi energetici, etc. Sono stati inoltre apprezzate l'applicazione dei criteri di sostenibilità, in fase di istruttoria, nell'ambito del rilascio delle concessioni in ambito portuale, nonché le iniziative legate alla comunicazione della sostenibilità. Il Presidente dell'AdSP MAS Fulvio Lino Di Blasio ha dichiarato: «Conseguire il rinnovo di questa certificazione rappresenta per noi un momento fondamentale e il risultato di un impegno volto al perseguimento dei principi di responsabilità ambientale e miglioramento continuo che l'Ente ha fatto propri, da ormai più di 10 anni, ottenendo la prima certificazione nel 2012. Tali principi, entrati ormai nella visione strategica dell'Ente, si riflettono perfettamente nell'ultimo POT, che si pone, tra gli obiettivi, quello di aumentare sempre più la compatibilità fra lo sviluppo del porto e la salvaguardia dell'ambiente, riducendo gli impatti ambientali e tutelando la biodiversità e il paesaggio, in cui il sistema portuale risulta inserito. L'attività di audit dello scorso dicembre ha

Informatore Navale

Venezia

che siamo certi rappresenti un punto di partenza per un costante miglioramento in ottica sostenibilità. Desidero rivolgere un particolare ringraziamento all'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale**, quindi al Presidente **Fulvio** Lino Di Blasio, per la proficua collaborazione».

Informazioni Marittime

Venezia

Mose, conca di Malamocco: ok la prima prova di navigazione

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ritiene si debba minimizzare l'impatto sulla competitività del sistema evitando extracosti per gli operatori. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, accoglie con soddisfazione gli esiti incoraggianti della prima prova di navigazione alla conca di Malamocco, a Venezia, elemento costitutivo dell'accessibilità nautica al porto che deve essere garantita sia per aspetti di sicurezza, sia per la necessaria tutela del lavoro e della competitività del sistema portuale del Veneto, che comprende i porti di Venezia e di Chioggia. "Il percorso di costruzione del 'porto regolato', cui si sta lavorando da tempo - spiega Di Blasio -, aggiunge quindi un altro tassello importante che va collocato però in un pacchetto più ampio di azioni che devono tendere alla sincronizzazione dell'operatività del Mose con la portualità e alla promozione (oltreché alla tutela) della competitività di un porto in cui operano eccellenze imprenditoriali nazionali e internazionali. E la tutela della competitività, nonché la valorizzazione delle considerevoli risorse pubbliche impiegate nel porto, deve passare anche attraverso misure che minimizzino l'impatto del Mose sulla portualità e garantiscano l'accesso delle navi alle nostre banchine senza extracosti per gli operatori che scalano nei nostri porti". Condividi Tag porti venezia Articoli correlati.



Venezia: "Conca di Malamocco importante tassello del porto regolato"

VENEZIA Buona la prima. Ha dato esito positivo il test iniziale condotto alla conca di navigazione di Malamocco a Venezia: una prova superata che rappresenta un passo significativo verso il traguardo che consentirà alle navi di bypassare il sistema Mose a Venezia. L'operazione, durata poco più di un'ora, ha messo sotto stress e verificato la procedura che permetterà alle navi di dirigersi verso il porto di Venezia anche in coincidenza del Mose in azione' per contenere le acque alte. Nelle intenzioni del progetto, l'opera dovrebbe ridurre al minimo le interferenze tra il funzionamento delle paratoie del Mose e il traffico portuale. Pollice in sù anche per il commissario straordinario per il Mose, Elisabetta Spitz, che ha assistito dal vivo alla prova. A Malamocco è stato elaborato un procedimento graduale che sarà implementato durante i sollevamenti di salvaguardia, consentendo inizialmente il passaggio alle navi più piccole per poi estendersi a quelle di dimensioni maggiori. La situazione meteorologica e altre variabili influenzeranno l'accessibilità nautica verso Porto Marghera, mentre (come ricorda anche Adriaports) rimane in discussione il numero di attivazioni del Mose e la conseguente temporanea chiusura dello scalo commerciale. Il sistema di barriere mobili progettato per proteggere Venezia dall'acqua alta, quando attivo, impedisce alle navi di entrare ed uscire dallo scalo, con un impatto che si prevede sempre più significativo con l'aumento delle attivazioni causato dal progressivo aumento del livello delle acque. Accogliamo con grande soddisfazione gli esiti incoraggianti della prima prova di navigazione alla conca di Malamocco, elemento costitutivo dell'accessibilità nautica al porto che deve essere garantita sia per aspetti di sicurezza, sia per la necessaria tutela del lavoro e della competitività del sistema portuale del Veneto, che comprende i porti di Venezia e di Chioggia. Il percorso di costruzione del porto regolato' cui si sta lavorando da tempo aggiunge quindi un altro tassello importante che va collocato però in un pacchetto più ampio di azioni che devono tendere alla sincronizzazione dell'operatività del Mose con la portualità e alla promozione (oltreché alla tutela) della competitività di un porto in cui operano eccellenze imprenditoriali nazionali e internazionali. E la tutela della competitività, nonché la valorizzazione delle considerevoli risorse pubbliche impiegate nel porto, deve passare anche attraverso misure che minimizzino l'impatto del Mose sulla portualità e garantiscano l'accesso delle navi alle nostre banchine senza extracosti per gli operatori che scalano nei nostri porti: questo il commento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio.



Un'altra nave da carico fermata in porto a Vado da capitaneria

Un'altra nave da carico, la seconda a febbraio in Liguria, è stata fermata dalla guardia costiera nel porto di Vado Ligure per diverse irregolarità nei sistemi di sicurezza riscontrate a bordo a seguito di un'ispezione. L'unità di circa 14 mila tonnellate di stazza che trasportava merce refrigerata e battente bandiera Singapore, in servizio dal 2006, è gestita da una società con sede nelle Filippine. "Al termine della verifica sono state accertate diverse irregolarità di cui alcune particolarmente gravi e riferite ai sistemi di emergenza in caso di abbandono della nave da parte dell'equipaggio, - spiega la capitaneria - al sistema antincendio nella sala macchina nonché problematiche inerenti il funzionamento della 'scatola nera' necessaria nel caso in cui l'unità fosse coinvolta in un sinistro marittimo".



La Gazzetta Marittima

Savona, Vado

Vado Ligure, nuovo accesso veloce

GENOVA - La viabilità dell'ultimo miglio a Vado Ligure si arricchisce finalmente del nuovo, atteso collegamento tra la via Aurelia e la galleria Carrara, che facilita il traffico leggero e pesante da e verso il porto. Un lavoro complesso che ha dovuto fare i conti con la realtà urbana. La realizzazione ha comportato delle fondazioni profonde e delle pile di sostegno, poi le lavorazioni si sono spostate nella zona a ponente del raccordo ferroviario dove siete stata costruita l'armatura per la posa della rampa che, partendo dalla sede stradale attuale, collega Via **Trieste** a Via alla Costa grazie a un nuovo viadotto. Lo sviluppo lineare del ponte stradale ha una lunghezza di oltre 100 metri e presenta una articolata geometria costruttiva composta da una doppia curva, una salita e una discesa per scavalcare la ferrovia e rendere il passaggio sul cavalcavia il più agevole possibile. La complessità della struttura ha comportato una progettazione ad hoc dell'impalcato metallico realizzato con travi in acciaio su misura, saldate in officina e poi trasportate in cantiere per essere assemblate e poste in opera. Contemporaneamente, nella zona dove sorge la rotonda in prossimità del raccordo con via alla Costa, si è posato il rilevato stradale della carreggiata, e con la posa delle condutture che ospitano gli impianti di illuminazione e di smaltimento delle acque meteoriche. La cerimonia di inaugurazione è in programma per lunedì prossimo 19 febbraio alle 15,30 con le autorità locali e le rappresentanze della realtà portuale.



Irregolarità nei sistemi di sicurezza, nave cargo fermata al porto di Vado

Lo stop a seguito di un'ispezione a bordo: è il secondo caso in Liguria nel mese di febbraio. L'imbarcazione, battente bandiera di Singapore, trasporta merce refrigerata. Una nave da carico è stata fermata dalla Guardia costiera nel porto di Vado Ligure per diverse irregolarità nei sistemi di sicurezza a seguito di un'ispezione a bordo. Si tratta del secondo caso di questo tipo in Liguria nel mese di febbraio. L'unità, battente bandiera di Singapore e di circa 14 mila tonnellate di stazza, trasportava merce refrigerata e battente bandiera Singapore, è in servizio dal 2006 ed è gestita da una società con sede nelle Filippine. "Al termine della verifica sono state accertate diverse irregolarità di cui alcune particolarmente gravi e riferite ai sistemi di emergenza in caso di abbandono della nave da parte dell'equipaggio, - spiega la Capitaneria - al sistema antincendio nella sala macchine nonché problematiche inerenti il funzionamento della scatola nera necessaria nel caso in cui l'unità fosse coinvolta in un sinistro marittimo".



Savona News

Savona, Vado

Porto Vado, un'altra nave fermata dalla Guardia Costiera: è la seconda nel mese di febbraio

L'imbarcazione, battente bandiera di Singapore, trasportava merce refrigerata: lo stop a seguito di un'approfondita ispezione da parte di un team di ispettori qualificati della Capitaneria di **porto**. È stata sottoposta a fermo amministrativo un'altra nave da carico, la seconda nel mese di Febbraio, nel **porto** di **Vado** Ligure. La nave di circa 14 mila tonnellate di stazza che trasportava merce refrigerata e battente bandiera di Singapore, in servizio dal 2006, è stata fermata a seguito di un'approfondita ispezione da parte di un team di ispettori qualificati della Capitaneria di **porto** (cosiddetti ispettori Port State Control), operanti nell'ambito del Memorandum di Parigi del 1982 sul controllo dello Stato di approdo, il quale prevede appunto approfonditi controlli tecnico-operativi a bordo delle navi che scalano i porti europei, quali appunto quello di Savona e **Vado** Ligure. La nave, gestita da una società con sede nelle Filippine, nel corso delle precedenti ispezioni Port State Control aveva già palesato alcune problematiche e nel sistema informativo di monitoraggio e controllo europeo (sistema Thetis), l'unità risultava tra quelle da sottoporre prioritariamente ad ispezione. Al termine della verifica, sono state accertate diverse irregolarità, di cui alcune particolarmente gravi e riferite ai sistemi di emergenza in caso di abbandono della nave da parte dell'equipaggio, al sistema di estinzione degli incendi nella sala macchina nonché problematiche inerenti il funzionamento della "scatola nera" della nave (cosiddetto Voyage Data Record) necessario nei casi in cui la nave fosse coinvolta in un sinistro marittimo. Tutto ciò ha portato inevitabilmente al fermo amministrativo della nave. Prima di ripartire dal **porto**, pertanto, oltre a dover eseguire le riparazioni del caso e rettificare tutte le criticità rilevate, la nave dovrà altresì essere sottoposta ad un'attenta verifica da parte delle autorità della propria bandiera e del registro di classificazione. "Grazie alla ormai consolidata esperienza e perseveranza del nostro personale ispettivo, unitamente agli efficaci strumenti unionali in materia di ispezioni sulle navi che scalano i nostri porti - sottolinea il Comandante del **porto** e Capo del Compartimento marittimo di Savona - abbiamo sottoposto a fermo un'altra nave obbligandola a rettificare tutte le irregolarità prima della partenza, e a garantire nel contempo al suo equipaggio, composto da professionisti che svolgono il difficile e complicato lavoro del marittimo, migliori condizioni di vita e di sicurezza sul lavoro, conformemente a quanto prevedono le regole dettate dalle Convenzioni internazionali in ordine al benessere del personale di bordo ed alla sicurezza della nave stessa.



L'imbarcazione, battente bandiera di Singapore, trasportava merce refrigerata: lo stop a seguito di un'approfondita ispezione da parte di un team di ispettori qualificati della Capitaneria di porto È stata sottoposta a fermo amministrativo un'altra nave da carico, la seconda nel mese di Febbraio, nel porto di Vado Ligure. La nave di circa 14 mila tonnellate di stazza che trasportava merce refrigerata e battente bandiera di Singapore, in servizio dal 2006, è stata fermata a seguito di un'approfondita ispezione da parte di un team di ispettori qualificati della Capitaneria di porto (cosiddetti ispettori Port State Control), operanti nell'ambito del Memorandum di Parigi del 1982 sul controllo dello Stato di approdo, il quale prevede appunto approfonditi controlli tecnico-operativi a bordo delle navi che scalano i porti europei, quali appunto quello di Savona e Vado Ligure. La nave, gestita da una società con sede nelle Filippine, nel corso delle precedenti ispezioni Port State Control aveva già palesato alcune problematiche e nel sistema informativo di monitoraggio e controllo europeo (sistema Thetis), l'unità risultava tra quelle da sottoporre prioritariamente ad ispezione. Al termine della verifica, sono state accertate diverse irregolarità, di cui alcune particolarmente gravi e riferite ai sistemi di emergenza in caso di abbandono della nave da parte dell'equipaggio, al sistema di estinzione degli incendi nella sala macchina nonché problematiche inerenti il funzionamento della "scatola nera" della nave (cosiddetto Voyage Data Record) necessario nei casi in cui la nave fosse coinvolta in un sinistro marittimo. Tutto ciò ha portato inevitabilmente al fermo amministrativo della nave. Prima di ripartire dal porto, pertanto, oltre a dover eseguire le riparazioni del caso e rettificare

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Container / Noli spot terza settimana di flessione, Shanghai-Genova (-1%) - Le previsioni

Secondo il WCI di Drewry del 15 febbraio si conferma per la terza settimana consecutiva il trend di flessione delle tariffe spot su Asia-Europa, sebbene adesso il ritmo della discesa sia più lento. Questa settimana il WCI di Drewry è sceso dell'1% pari a 3.733 dollari per container da 40 piedi. Si conferma per la terza settimana consecutiva il trend di flessione delle tariffe spot su Asia-Europa, sebbene adesso il ritmo della discesa sia più lento. Drewry prevede una lieve riduzione dei tassi spot dopo il Capodanno cinese (10-24 febbraio 2024). Il WCI Drewry del 15 febbraio ha un indice più alto del 91% rispetto alla stessa settimana dell'anno scorso e maggiore del 163% in più rispetto alle tariffe medie del 2019 (pre-pandemia) pari a 1.420 dollari. Per l'anno in corso è di 3.546 dollari per container da 40 piedi, ovvero 857 dollari in più rispetto al tasso medio decennale di 2.689 dollari (che è stato gonfiato dall'eccezionale periodo Covid 2020-22). WCI Drewry tassi spot del 15 febbraio. In calo Le tariffe di trasporto Shanghai - Rotterdam e Rotterdam - Shanghai sono diminuite del 3% ovvero di 138 e 32 dollari, rispettivamente a 4.288 e 958 dollari per box da 40 piedi. Seguite dalle tariffe Los Angeles - Shanghai e Shanghai - New York che sono diminuite del 2% ovvero di 17 e 98 dollari a 709 dollari e 6.170 dollari per feu. Allo stesso modo, le tariffe sulla tratta Shanghai-Genova sono state ridotte dell'1%, ovvero da 5.200 dollari a 5.173 dollari per box da 40 piedi. In aumento Al contrario, le tariffe da Rotterdam a New York sono aumentate del 10%, ovvero da 195 a 2.173 dollari per box da 40 piedi. Seguono le tariffe da New York a Rotterdam che sono aumentate del 2% o da 12 dollari a 623 dollari per feu. Stabili Mentre le tariffe Shanghai - Los Angeles sono rimaste stabili. Drewry prevede che le tariffe di trasporto sulla rotta commerciale transatlantica rimarranno stabili la prossima settimana. Le previsioni degli analisti Difficile prevedere se il rallentamento a cui stiamo assistendo sarà duraturo, secondo gli analisti i tassi su Asia-Nord Europa potrebbero stabilizzarsi attorno a 4000 USD/FFE. Cifra superiore ai 1500 USD/FFE del pre-crisi, ma inferiore ai 5000 USD/FFE del picco di 3 settimane fa. Allo stesso modo, i tassi Asia-Mediterraneo, se dovessero continuare la traiettoria attuale, raggiungeranno i 5000 USD/FFE, inferiore rispetto al picco 6400 USD/FFE di 3 settimane fa, ma una cifra sempre superiore al confronto pre-crisi (1700 USD/FFE) Sul Pacifico sia la Costa Orientale degli Stati Uniti (USEC) che la Costa Occidentale (USWC) i tassi non mostrano ancora alcun calo. Per le tariffe headhaul atlantico, Rotterdam a New York, continua la rincorsa, c'è da tenere presente che i tassi spot qui erano crollati l'anno scorso ed erano a livelli insostenibili. Nelle ultime due settimane abbiamo visto il livello del tasso spot secondo WCI aumentare da circa 1600 a circa 2200 USD/FFE. Nel 2018-2019, prima della pandemia, i livelli dei tassi spot in questo commercio



Secondo il WCI di Drewry del 15 febbraio si conferma per la terza settimana consecutiva il trend di flessione delle tariffe spot su Asia-Europa, sebbene adesso il ritmo della discesa sia più lento. Questa settimana il WCI di Drewry è sceso dell'1%, pari a 3.733 dollari per container da 40 piedi. Si conferma per la terza settimana consecutiva il trend di flessione delle tariffe spot su Asia-Europa, sebbene adesso il ritmo della discesa sia più lento. Drewry prevede una lieve riduzione dei tassi spot dopo il Capodanno cinese (10-24 febbraio 2024). Il WCI Drewry del 15 febbraio ha un indice più alto del 91% rispetto alla stessa settimana dell'anno scorso e maggiore del 163% in più rispetto alle tariffe medie del 2019 (pre-pandemia) pari a 1.420 dollari. Per l'anno in corso è di 3.546 dollari per container da 40 piedi, ovvero 857 dollari in più rispetto al tasso medio decennale di 2.689 dollari (che è stato gonfiato dall'eccezionale periodo Covid 2020-22). WCI Drewry tassi spot del 15 febbraio. In calo Le tariffe di trasporto Shanghai - Rotterdam e Rotterdam - Shanghai sono diminuite del 3% ovvero di 138 e 32 dollari, rispettivamente a 4.288 e 958 dollari per box da 40 piedi. Seguite dalle tariffe Los Angeles - Shanghai e Shanghai - New York che sono diminuite del 2% ovvero di 17 e 98 dollari a 709 dollari e 6.170 dollari per feu. Allo stesso modo, le tariffe sulla tratta Shanghai-Genova sono state ridotte dell'1%, ovvero da 5.200 dollari a 5.173 dollari per box da 40 piedi. In aumento Al contrario, le tariffe da Rotterdam a New York sono aumentate del 10%, ovvero da 195 a 2.173 dollari per box da 40 piedi. Seguono le tariffe da New York a Rotterdam che sono aumentate del 2% o da 12 dollari a 623 dollari per feu. Stabili Mentre le tariffe Shanghai - Los Angeles sono rimaste stabili. Drewry prevede che le tariffe di trasporto sulla rotta commerciale transatlantica rimarranno stabili la prossima settimana. Le previsioni degli analisti Difficile prevedere se il rallentamento a cui stiamo assistendo sarà duraturo, secondo gli

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

oscillavano tra 2000-2500 USD/FFE.

Genova Today

Genova, Voltri

"Blocchiamo la logistica di guerra! Blocchiamo tutto", sciopero con corteo

"A Genova ogni settimana transitano merci e container diretti ai porti di Haifa e Ashdod, che sono di supporto diretto all'esercito israeliano, il 23 febbraio ci saranno ben tre navi operanti per la compagnia Zim in **porto**", spiegano gli organizzatori Bds Genova, Giovani Palestinesi d'Italia Genova, Si Cobas e Unione Democratica Araba Palestinese aderiscono allo sciopero generale a sostegno della Palestina e contro tutte le guerre, in programma venerdì 23 febbraio con concentrazione alle ore 6 in piazza Nicolò Barabino a Sampierdarena. "Blocchiamo le navi della Zim! Blocchiamo la logistica di guerra! Blocchiamo tutto", l'invito degli organizzatori. "Rispondiamo all'appello della comunità palestinese d'Italia - spiegano - a scioperare il 23 febbraio, secondo anniversario dell'inizio della guerra in Ucraina. Non basta più la semplice solidarietà e le prese di posizione, servono azioni concrete per costringere realmente il governo Meloni a ritirarsi da tutte le operazioni militari in cui l'Italia è coinvolta (dalla missione nel Mar Rosso all'invio di armi a Kiev) e di interrompere subito il sostegno logistico, militare e politico al genocidio del popolo palestinese da parte del regime di Nethanyau". "Allo sciopero generale del 23 febbraio - proseguono - possono partecipare tutti i settori lavorativi, pubblici e privati, invitiamo tutte le lavoratrici e i lavoratori, iscritti e non a qualsiasi sindacato, i portuali, i sanitari, le studentesse e gli studenti protagonisti delle lotte e delle occupazioni delle ultime settimane, le disoccupate e i disoccupati che si sono visti tagliare l'RdC i cui fondi sono stati dirottati sulle spese militari, tutte le organizzazioni e le associazioni impegnate nella solidarietà al popolo palestinese non solo a scioperare ma ad attivarsi per bloccare effettivamente scuole, università, fabbriche, snodi logistici, stazioni e porti". "A Genova ogni settimana transitano merci e container - ricordano - diretti ai porti di Haifa e Ashdod, che sono di supporto diretto all'esercito israeliano, il 23 febbraio ci saranno ben tre navi operanti per la compagnia Zim in **porto**: il meccanismo di supporto logistico, politico e militare al genocidio in Palestina, e in generale a tutte le guerre imperialiste, va fermato. Lo abbiamo fatto il 10 novembre, rispondendo alla chiamata del Calp e dell'Assemblea contro Guerra e Repressione, pensiamo sia necessario rifarlo adesso". "L'appuntamento è alle ore 6 del mattino - ricordano - in piazza Nicolò Barabino per un corteo, che attraverserà gli snodi logistici e portuali della nostra città dove passa il traffico di merci e armi che arricchisce padroni e guerrafondai genovesi e italiani. Il governo Meloni e i padroni italiani devono pagare la partecipazione al massacro in corso subendo un danno economico effettivo e il 23 febbraio abbiamo intenzione di praticare questa strada, con la lotta e con il blocco, rispondendo in questo modo anche alle censure, alle provocazioni, agli attacchi polizieschi e ai divieti di manifestare". "Il giorno dopo - concludono -, sabato 24, giornata internazionale



"A Genova ogni settimana transitano merci e container diretti ai porti di Haifa e Ashdod, che sono di supporto diretto all'esercito israeliano, il 23 febbraio ci saranno ben tre navi operanti per la compagnia Zim in porto", spiegano gli organizzatori Bds Genova, Giovani Palestinesi d'Italia Genova, Si Cobas e Unione Democratica Araba Palestinese aderiscono allo sciopero generale a sostegno della Palestina e contro tutte le guerre, in programma venerdì 23 febbraio con concentrazione alle ore 6 in piazza Nicolò Barabino a Sampierdarena. "Blocchiamo le navi della Zim! Blocchiamo la logistica di guerra! Blocchiamo tutto", l'invito degli organizzatori. "Rispondiamo all'appello della comunità palestinese d'Italia - spiegano - a scioperare il 23 febbraio, secondo anniversario dell'inizio della guerra in Ucraina. Non basta più la semplice solidarietà e le prese di posizione, servono azioni concrete per costringere realmente il governo Meloni a ritirarsi da tutte le operazioni militari in cui l'Italia è coinvolta (dalla missione nel Mar Rosso all'invio di armi a Kiev) e di interrompere subito il sostegno logistico, militare e politico al genocidio del popolo palestinese da parte del regime di Nethanyau". "Allo sciopero generale del 23 febbraio - proseguono - possono partecipare tutti i settori lavorativi, pubblici e privati, invitiamo tutte le lavoratrici e i lavoratori, iscritti e non a qualsiasi sindacato, i portuali, i sanitari, le studentesse e gli studenti protagonisti delle lotte e delle occupazioni delle ultime settimane, le disoccupate e i disoccupati che si sono visti tagliare l'RdC i cui fondi sono stati dirottati sulle spese militari, tutte le organizzazioni e le associazioni impegnate nella solidarietà al popolo palestinese non solo a scioperare ma ad attivarsi per bloccare effettivamente scuole, università,

Genova Today

Genova, Voltri

di mobilitazione in cui ci saranno iniziative in tantissimi Paesi di tutto il mondo, a Milano ci sarà una manifestazione nazionale congiunta tra le principali associazioni palestinesi e tutti i sindacati di base: stiamo organizzando pullman da Genova per contribuire a quello che potrebbe diventare il più grande corteo in Italia da ottobre. Per prenotare posto in pullman 347 3010812 oppure 333 9364652". Per muoverti con i mezzi pubblici e in sharing nella città di Genova usa la nostra Partner App gratuita.

Aperte le iscrizioni al Salone

GENOVA - Sono state aperte ufficialmente lunedì scorso 12 febbraio le iscrizioni al 64esimo Salone Nautico Internazionale di **Genova**, organizzato da Confindustria Nautica e in programma dal 19 al 24 settembre prossimi. L'edizione 2024 del Salone Nautico Internazionale di **Genova** - riferisce l'organizzazione - vedrà ancora più mare e ancora più spazi e servizi. Se nel 2023 la manifestazione si era dotata di nuove banchine espositive e di un primo aumento di posti barca nell'ambito dei lavori della realizzazione del nuovo Waterfront di Levante, la 64esima edizione vedrà il definitivo completamento delle banchine e degli spazi a terra con ulteriori 5.000mq a terra e oltre 100 nuovi posti barca. Un palcoscenico che consentirà di accogliere nuovi espositori da tutto il mondo che si aggiungeranno ai 1.043 brand e alle oltre 1.000 imbarcazioni presentate nella scorsa edizione. Il completamento dei lavori offrirà, inoltre, a espositori e visitatori un ampliamento dei servizi grazie all'apertura del parcheggio situato al di sotto del Palasport e connesso direttamente con il Salone Nautico. La manifestazione, divenuta sempre più un catalizzatore innovativo dell'eccellenza del settore e polo d'attrazione per i player internazionali, conferma il collaudato format multi-specialistico con rinnovati servizi sviluppati per i cinque segmenti di mercato che lo rappresentano: Yacht e Superyacht, Sailing World, Boating Discovery, Tech Trade e Living The Sea. Saverio Cecchi, presidente Confindustria Nautica e i Saloni Nautici: "Il Salone Nautico Internazionale di **Genova** rappresenta un asset per il Paese, il palcoscenico di un settore che ha manifestato una grande capacità di rinnovarsi, di investire in un progetto nuovo e di creare una piattaforma multi specialistica che attrae i principali player internazionali. È un Salone autorevole, espressione di tutti i valori del Made in Italy e di un'industria che nel ranking internazionale è leader assoluta. Questi primati rafforzano l'autorevolezza del Salone Nautico Internazionale di **Genova** che, nel panorama mondiale delle manifestazioni di settore, ha saputo giocare d'anticipo investendo in innovazione, sostenibilità e fruibilità dell'evento".



GENOVA - Sono state aperte ufficialmente lunedì scorso 12 febbraio le iscrizioni al 64esimo Salone Nautico Internazionale di Genova, organizzato da Confindustria Nautica e in programma dal 19 al 24 settembre prossimi. L'edizione 2024 del Salone Nautico Internazionale di Genova - riferisce l'organizzazione - vedrà ancora più mare e ancora più spazi e servizi. Se nel 2023 la manifestazione si era dotata di nuove banchine espositive e di un primo aumento di posti barca nell'ambito dei lavori della realizzazione del nuovo Waterfront di Levante, la 64esima edizione vedrà il definitivo completamento delle banchine e degli spazi a terra con ulteriori 5.000mq a terra e oltre 100 nuovi posti barca. Un palcoscenico che consentirà di accogliere nuovi espositori da tutto il mondo che si aggiungeranno ai 1.043 brand e alle oltre 1.000 imbarcazioni presentate nella scorsa edizione. Il completamento dei lavori offrirà, inoltre, a espositori e visitatori un ampliamento dei servizi grazie all'apertura del parcheggio situato al di sotto del Palasport e connesso direttamente con il Salone Nautico. La manifestazione, divenuta sempre più un catalizzatore innovativo dell'eccellenza del settore e polo d'attrazione per i player internazionali, conferma il collaudato format multi-specialistico con rinnovati servizi sviluppati per i cinque segmenti di mercato che lo rappresentano: Yacht e Superyacht, Sailing World, Boating Discovery, Tech Trade e Living The Sea. Saverio Cecchi, presidente Confindustria Nautica e i Saloni Nautici: "Il Salone Nautico Internazionale di Genova rappresenta un asset per il Paese, il palcoscenico di un settore che ha manifestato una grande capacità di rinnovarsi, di investire in un progetto nuovo e di creare una piattaforma multi specialistica che attrae i principali player internazionali. È un Salone autorevole, espressione di tutti i valori del Made in Italy e di un'industria che nel ranking internazionale è leader assoluta. Questi primati rafforzano l'autorevolezza del Salone Nautico Internazionale di Genova che, nel panorama mondiale delle manifestazioni di settore, ha saputo giocare d'anticipo investendo in innovazione, sostenibilità e fruibilità dell'evento".

Aeroporto, Giachero: "Il cargo deve decollare, bene interesse dei gruppi"

Parla il presidente di Spediporto Andrea Giachero, che ha lanciato il consorzio Goas che gestisce il cargo del Colombo **GENOVA** - Da metà febbraio la società Goas, promossa da Spediporto e composta da 21 aziende, gestisce la parte cargo dell'aeroporto Colombo di **Genova**, ora alla ricerca di partner privato con una gara che verrà presto bandita. Ad oggi ci sono cinque manifestazioni di interesse (LEGGI QUI) Andrea Giachero, presidente di Spediporto: "Goas è un'operazione che abbiamo iniziato nel 2019 e all'inizio ci hanno dato quasi dei coraggiosi, degli spavaldi addirittura dei visionari, perché si voleva vedere come questo aeroporto come un ricovero di contenitori invece noi riteniamo che un **porto** come **Genova**, che muove due milioni e mezzo di contenitori, non possa non avere un aeroporto che funzioni e che sfrutti quelle che sono le caratteristiche, le peculiarità del territorio che conta importanti aziende, un aeroporto visto in un contesto globale che prevederà un potenziamento delle infrastrutture fisiche ma anche immateriali, grazie ai cavi sottomarini. Ci sarà l'opportunità di creare una città sempre più smart con un aeroporto connesso anche alle logiche digitali. Per noi è molto positivo che entri un socio privato, anche in funzione dei business plan che verranno presentati. I numeri li conosciamo tutti, tutti i provati che per ora hanno manifestato interesse hanno delle opportunità sia dal punto di vista del flusso di mobilità per le crociere (e automaticamente viene avvantaggiata la merce) sia per altri aspetti. Oggi l'aeroporto ha pochi passeggeri e ancora meno merci, che spesso scelgono l'aeroporto di Nizza (pensiamo ai fiori del ponente), o gli aeroporti Lombardi o addirittura il Nord Europa. Noi dobbiamo riappropriarci di questi traffici. La concessione del Colombo che scade nel 2029, quando ci sarà una nuova gara? Per Giachero non è un problema: "Questi anni serviranno da rodaggio per la nuova compagine azionaria del Colombo, intanto si crea un gruppo solido per affrontare la nuova gara".



Parla il presidente di Spediporto Andrea Giachero, che ha lanciato il consorzio Goas che gestisce il cargo del Colombo GENOVA. Da metà febbraio la società Goas, promossa da Spediporto e composta da 21 aziende, gestisce la parte cargo dell'aeroporto Colombo di Genova, ora alla ricerca di partner privato con una gara che verrà presto bandita. Ad oggi ci sono cinque manifestazioni di interesse (LEGGI QUI) Andrea Giachero, presidente di Spediporto: "Goas è un'operazione che abbiamo iniziato nel 2019 e all'inizio ci hanno dato quasi dei coraggiosi, degli spavaldi addirittura dei visionari, perché si voleva vedere come questo aeroporto come un ricovero di contenitori invece noi riteniamo che un porto come Genova, che muove due milioni e mezzo di contenitori, non possa non avere un aeroporto che funzioni e che sfrutti quelle che sono le caratteristiche, le peculiarità del territorio che conta importanti aziende, un aeroporto visto in un contesto globale che prevederà un potenziamento delle infrastrutture fisiche ma anche immateriali, grazie ai cavi sottomarini. Ci sarà l'opportunità di creare una città sempre più smart con un aeroporto connesso anche alle logiche digitali. Per noi è molto positivo che entri un socio privato, anche in funzione dei business plan che verranno presentati. I numeri li conosciamo tutti, tutti i provati che per ora hanno manifestato interesse hanno delle opportunità sia dal punto di vista del flusso di mobilità per le crociere (e automaticamente viene avvantaggiata la merce) sia per altri aspetti. Oggi l'aeroporto ha pochi passeggeri e ancora meno merci, che spesso scelgono l'aeroporto di Nizza (pensiamo ai fiori del ponente), o gli aeroporti Lombardi o addirittura il Nord Europa. Noi dobbiamo riappropriarci di questi traffici. La

Spediporto: Bene il governo sui controlli degli alimenti nei porti, ma manca il personale"

Botta: "La situazione, tra Genova e **Savona**, resta drammatica, con appena 3 veterinari che hanno potere di firma". Interviene anche Alsea, l'associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori Genova - "Bene le dichiarazioni della premier Meloni sul rafforzamento dei controlli, anche nei porti, sulle merci alimentari che arrivano in Italia". Ma gli spedizionieri genovesi e quelli lombardi ne approfittano anche per ribadire che, nei porti liguri, resta il nodo della carenza di personale adeguato per eseguirli. "Accogliamo con soddisfazione l'attenzione che il governo sta riservando al tema dei controlli sanitari anche nei porti. E' importante che si parli di un rafforzamento, ma sottolineiamo ancora una volta come sia imprescindibile pensare soprattutto a un incremento del personale specializzato in questo tipo di verifiche" commentano Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri, corrieri e trasportatori di Genova e Andrea Cappa, segretario generale di Alsea, l'associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori. Importante, sostengono, che si alzi l'attenzione, ma per potenziare i controlli è urgente un rafforzamento degli organici degli uffici che si occupano dei controlli sulla filiera alimentare, già ampiamente insufficienti, al punto che si arriva ad attese anche di 25 giorni per ottenere i risultati e "liberare" la merce. Botta lo aveva già denunciato più volte, recentemente anche in un'intervista a Shipmag "Al momento la situazione, tra Genova e **Savona**, resta drammatica, con appena 3 veterinari che hanno potere di firma - ribadisce il direttore generale di Spediporto - Servono dunque figure professionalmente preparate, che possano agire in modo efficiente garantendo tempi contenuti per i controlli". Il piano straordinario dei controlli, come ha precisato la Meloni, mira a difendere il made in Italy, stoppando le importazioni da Paesi terzi che non rispettano gli standard sanitari e la tracciabilità. Un obiettivo importante "soprattutto per i consumatori", concordano gli spedizionieri liguri e lombardi. Ma Cappa sottolinea che l'aumento dei controlli rischia anche di mettere in crisi un Paese come l'Italia non pienamente autosufficiente dal punto di vista alimentare. "I controlli - dice - vanno effettuati da personale qualificato, preparato e in tempi rapidi. Dunque è importante che, soprattutto nei porti liguri che sono in questo momento in maggior sofferenza, il numero di addetti venga al più presto aumentato".



Botta: "La situazione, tra Genova e Savona, resta drammatica, con appena 3 veterinari che hanno potere di firma". Interviene anche Alsea, l'associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori Genova - "Bene le dichiarazioni della premier Meloni sul rafforzamento dei controlli, anche nei porti, sulle merci alimentari che arrivano in Italia". Ma gli spedizionieri genovesi e quelli lombardi ne approfittano anche per ribadire che, nei porti liguri, resta il nodo della carenza di personale adeguato per eseguirli. "Accogliamo con soddisfazione l'attenzione che il governo sta riservando al tema dei controlli sanitari anche nei porti. E' importante che si parli di un rafforzamento, ma sottolineiamo ancora una volta come sia imprescindibile pensare soprattutto a un incremento del personale specializzato in questo tipo di verifiche" commentano Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri, corrieri e trasportatori di Genova e Andrea Cappa, segretario generale di Alsea, l'associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori. Importante, sostengono, che si alzi l'attenzione, ma per potenziare i controlli è urgente un rafforzamento degli organici degli uffici che si occupano dei controlli sulla filiera alimentare, già ampiamente insufficienti, al punto che si arriva ad attese anche di 25 giorni per ottenere i risultati e "liberare" la merce. Botta lo aveva già denunciato più volte, recentemente anche in un'intervista a Shipmag "Al momento la situazione, tra Genova e Savona, resta drammatica, con appena 3 veterinari che hanno potere di firma - ribadisce il direttore generale di Spediporto - Servono dunque figure professionalmente preparate, che possano agire in modo efficiente garantendo tempi contenuti per i controlli". Il piano straordinario dei controlli, come ha precisato la Meloni, mira a difendere il made in Italy, stoppando le importazioni da Paesi terzi che non rispettano gli standard sanitari e la tracciabilità. Un obiettivo importante "soprattutto per i consumatori", concordano gli spedizionieri liguri e lombardi. Ma Cappa sottolinea che l'aumento dei controlli rischia anche di mettere in crisi un Paese come l'Italia non pienamente autosufficiente dal punto di vista alimentare. "I controlli - dice - vanno effettuati da personale qualificato, preparato e in tempi rapidi. Dunque è importante che, soprattutto nei porti liguri che sono in questo momento in maggior sofferenza, il numero di addetti venga al più presto aumentato".

Ravenna "sente" la guerra

Nella foto: Un'immagine del **porto. RAVENNA** - Nel corso del 2023 - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il **porto di Ravenna** ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, in calo del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. Tra le cause, la guerra in corso in Ukraine a, tradizionale fornitrice di agroalimentare. Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). Da segnalare il dato negativo dei materiali per le ceramiche, con 1,4 milioni di tonnellate in meno, che rappresentano il 75% del calo totale del **porto** rispetto all'anno precedente. Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi nel 2023 (pari a 9.784 tonnellate), invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - un trend iniziato nel 2019 (+2,4% rispetto al 2018) e proseguito nel 2022 (+32,3% rispetto al 2021) - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate. Sono diversi i fattori - riferisce l'AdSP - che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale. La peggiore crisi energetica verificatasi dagli anni settanta, che ha innalzato l'inflazione a livelli mai rilevati da molti decenni; le politiche monetarie restrittive conseguenti, per combattere l'inflazione; l'aumento dei tassi di interesse; la diminuzione del potere di acquisto e dei salari reali in molti paesi; l'interruzione delle forniture e la conseguente insicurezza alimentare globale, a causa di guerre e fattori climatici avversi che hanno provocato l'aumento dei prezzi e limitato la circolazione di generi alimentari. Naturalmente i conflitti in corso hanno giocato e giocano un ruolo fondamentale sull'andamento generale dell'economia del nostro Paese e quindi, inevitabilmente, anche sull'andamento dei traffici di merci che vengono movimentati nei nostri porti.



Nella foto: Un'immagine del porto. RAVENNA - Nel corso del 2023 - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il porto di Ravenna ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, in calo del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. Tra le cause, la guerra in corso in Ukraine a, tradizionale fornitrice di agroalimentare. Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). Da segnalare il dato negativo dei materiali per le ceramiche, con 1,4 milioni di tonnellate in meno, che rappresentano il 75% del calo totale del porto rispetto all'anno precedente. Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi nel 2023 (pari a 9.784 tonnellate), invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - un trend iniziato nel 2019 (+2,4% rispetto al 2018) e proseguito nel 2022 (+32,3% rispetto al 2021) - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate. Sono diversi i fattori - riferisce l'AdSP - che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale. La peggiore crisi energetica verificatasi dagli anni settanta, che ha innalzato l'inflazione a livelli mai rilevati da molti decenni; le politiche monetarie restrittive conseguenti, per combattere l'inflazione; l'aumento dei tassi di interesse; la diminuzione del potere di acquisto e dei salari reali in molti paesi; l'interruzione delle

Ferrovia Ravenna-Bologna, Galletti (Verdi): "Sindaco e assessore si accorgono solo ora dei problemi?"

Il portavoce regionale di Verdi-Europa Verde: "La linea **Ravenna**-Bologna richiede investimenti sulla struttura ancor più necessari dopo l'alluvione" Il report di Legambiente sulle ferrovie italiane che indica la linea **Ravenna**-Bologna come una tra le peggiori d'Italia, scatena il dibattito politico. Il portavoce regionale di Verdi-Europa Verde, Paolo Galletti, interviene criticando il sindaco di **Ravenna** e presidente della provincia Michele De Pascale e l'assessore regionale Andrea Corsini, che hanno chiesto un miglioramento del servizio. Secondo Galletti i due amministratori sarebbero intervenuti in ritardo: "Evidentemente l'utilizzo consueto del treno per i due ravennati non è un'abitudine. Altrimenti non avrebbero dovuto aspettare la classifica di Legambiente per darsi una mossa". "La linea **Ravenna**-Bologna richiede investimenti sulla struttura ancor più necessari dopo l'alluvione. Peraltro alzare i ponti sui fiumi con campata unica nelle ferrovie della Romagna risulta davvero una necessità. Come il raddoppio dei binari almeno in alcune tratte. Per non parlare del progetto approvato e poi accantonato della linea Massa-Budrio anche per trasporto merci dal **porto di Ravenna**", afferma Galletti. Il portavoce dei Verdi evidenzia anche il tema delle stazioni: "Una città come Lugo che raccoglie un comprensorio di centomila abitanti deve avere una biglietteria come Faenza e Imola. Una stazione è una porta per la città anche per eventi e turismo. Servono più treni con orari estesi fino alle 24. Più treni per pendolari e per turisti. In estate quando i turisti si aggiungono ai pendolari la situazione risulta insostenibile. Per investire sui treni bisogna crederci davvero. Purtroppo - conclude Galletti - mentre aumentano le corsie autostradali il treno risulta negletto e residuale".



Paolo Galletti: Più treni, più infrastrutture ferroviarie

di Redazione - 16 Febbraio 2024 - 11:21 Commenta Stampa Invia notizia 1 min Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Ci si accorge solo ora dopo la figuraccia nazionale, che la linea **Ravenna-Bologna** è inadeguata? Dopo la triste figura sui media nazionali, la linea **Ravenna-Bologna** tra le peggiori d'Italia, si sveglia il Sindaco di **Ravenna** e presidente della provincia Michele De Pascale. Per secondo l'assessore regionale ai trasporti, pure lui ravennate, Andrea Corsini. Un Corsini così sollecito e loquace per il passante autostradale di Bologna. E fin qui così silente sulle ferrovie, a partire da quella vicino a casa. Evidentemente l'utilizzo consueto del treno per i due ravennati non è un'abitudine. Altrimenti non avrebbero dovuto aspettare la classifica di Legambiente per darsi una mossa. La linea **Ravenna-Bologna** richiede investimenti sulla struttura ancor più necessari dopo l'alluvione. Peraltro alzare i ponti sui fiumi con campata unica nelle ferrovie della Romagna risulta davvero una necessità. Come il raddoppio dei binari almeno in alcune tratte. Per non parlare del progetto approvato e poi accantonato della linea Massa-Budrio anche per trasporto merci dal **porto** di **Ravenna**. Esiste poi il tema stazioni. Una città come Lugo che raccoglie un comprensorio di centomila abitanti deve avere una biglietteria come Faenza e Imola. Una stazione è una porta per la città anche per eventi e turismo. Servono più treni con orari estesi fino alle 24. Più treni per pendolari e per turisti. In estate quando i turisti si aggiungono ai pendolari la situazione risulta insostenibile. Per investire sui treni bisogna crederci davvero. Purtroppo mentre aumentano le corsie autostradali il treno risulta negletto e residuale. Paolo Galletti coportavoce regionale Verdi / Europa Verde Emilia-Romagna.



di Redazione - 16 Febbraio 2024 - 11:21 Commenta Stampa Invia notizia 1 min Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Ci si accorge solo ora dopo la figuraccia nazionale, che la linea **Ravenna-Bologna** è inadeguata? Dopo la triste figura sui media nazionali, la linea **Ravenna-Bologna** tra le peggiori d'Italia, si sveglia il Sindaco di **Ravenna** e presidente della provincia Michele De Pascale. Per secondo l'assessore regionale ai trasporti, pure lui ravennate, Andrea Corsini. Un Corsini così sollecito e loquace per il passante autostradale di Bologna. E fin qui così silente sulle ferrovie, a partire da quella vicino a casa. Evidentemente l'utilizzo consueto del treno per i due ravennati non è un'abitudine. Altrimenti non avrebbero dovuto aspettare la classifica di Legambiente per darsi una mossa. La linea **Ravenna-Bologna** richiede investimenti sulla struttura ancor più necessari dopo l'alluvione. Peraltro alzare i ponti sui fiumi con campata unica nelle ferrovie della Romagna risulta davvero una necessità. Come il raddoppio dei binari almeno in alcune tratte. Per non parlare del progetto approvato e poi accantonato della linea Massa-Budrio anche per trasporto merci dal porto di **Ravenna**. Esiste poi il tema stazioni. Una città come Lugo che raccoglie un comprensorio di centomila abitanti deve avere una biglietteria come Faenza e Imola. Una stazione è una porta per la città anche per eventi e turismo. Servono più treni con orari estesi fino alle 24. Più treni per pendolari e per turisti. In estate quando i turisti si aggiungono ai pendolari la situazione risulta insostenibile. Per investire sui treni bisogna crederci davvero. Purtroppo mentre aumentano le corsie autostradali il treno risulta negletto e residuale. Paolo Galletti coportavoce regionale Verdi / Europa Verde Emilia-Romagna.

Parere favorevole della Conferenza Unificata su schema di regolamento per ZLS. Guberti (Camera di Commercio Ravenna): "Importante passo avanti"

"Un passo avanti importante per il quale ringrazio i Ministri Fitto, Urso, Giorgetti e Salvini, i Prefetti di Ferrara e **Ravenna**, i Parlamentari regionali, Unioncamere nazionale e regionale, le Istituzioni e le forze economiche e sociali per il sostegno all'appello della Camera di commercio per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna. Così come ringrazio l'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna, gli assessori Corsini e Colla e il presidente, Stefano Bonaccini, per aver dato avvio, nel 2022, nella cornice del Patto per il Lavoro e per il Clima, al Piano di sviluppo strategico della ZLS regionale che ha consentito di portare avanti il percorso di istituzione del progetto". Così il presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti, commenta il parere favorevole della Conferenza Unificata allo schema di regolamento che disciplina le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) nel perimetro di compatibilità del regime di aiuti di Stato previsto dall'ordinamento europeo. Regolamento, che mira a creare condizioni positive in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire, nelle aree interessate, lo sviluppo

delle imprese già operanti e l'insediamento di nuove imprese, rafforzando la loro competitività anche attraverso le misure di agevolazione e semplificazione previste per le Zone Logistiche. "Un progetto speciale, unitario e strategico, per la movimentazione delle merci in Emilia-Romagna - prosegue Guberti - che, nel coinvolgere i Comuni di Argenta, Bagnacavallo, Bondeno, Codigoro, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Lugo, Ostellato e **Ravenna**, metterà in relazione infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive commerciali con il **porto** di **Ravenna**, il cuore pulsante della Zona Logistica Semplificata. Un risultato al quale lavoriamo da tempo, che ora apre una prospettiva nuova per i nostri territori. Dopo la firma del decreto istitutivo, che confido giunga nel più breve tempo possibile, si insedierà il Comitato d'indirizzo, l'organo politico ed amministrativo della ZLS. Ad esso spetterà l'importante compito di assicurare gli strumenti che garantiscono l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella Zona Logistica, nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali. I settori economici coinvolti - conclude il presidente della Camera di commercio - rappresentano il 10% delle imprese insediate nella regione, il 25% degli occupati nonché il 93% delle esportazioni. Siamo di fronte ad una grande opportunità che, proprio per queste ragioni, va colta e supportata con una forte spinta alla semplificazione". Zone logistiche semplificate Sono istituite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori



"Un passo avanti importante per il quale ringrazio i Ministri Fitto, Urso, Giorgetti e Salvini, i Prefetti di Ferrara e Ravenna, i Parlamentari regionali, Unioncamere nazionale e regionale, le Istituzioni e le forze economiche e sociali per il sostegno all'appello della Camera di commercio per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna. Così come ringrazio l'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna, gli assessori Corsini e Colla e il presidente, Stefano Bonaccini, per aver dato avvio, nel 2022, nella cornice del Patto per il Lavoro e per il Clima, al Piano di sviluppo strategico della ZLS regionale che ha consentito di portare avanti il percorso di istituzione del progetto". Così il presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti, commenta il parere favorevole della Conferenza Unificata allo schema di regolamento che disciplina le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) nel perimetro di compatibilità del regime di aiuti di Stato previsto dall'ordinamento europeo. Regolamento, che mira a creare condizioni positive in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire, nelle aree interessate, lo sviluppo delle imprese già operanti e l'insediamento di nuove imprese, rafforzando la loro competitività anche attraverso le misure di agevolazione e semplificazione previste per le Zone Logistiche. "Un progetto speciale, unitario e strategico, per la movimentazione delle merci in Emilia-Romagna - prosegue Guberti - che, nel coinvolgere i Comuni di Argenta, Bagnacavallo, Bondeno, Codigoro, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Lugo, Ostellato e Ravenna, metterà in relazione infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive commerciali con il porto di Ravenna, il cuore pulsante della Zona Logistica Semplificata. Un risultato al quale lavoriamo da tempo, che ora apre una prospettiva nuova per i nostri territori. Dopo la firma del decreto istitutivo, che confido giunga nel più breve tempo possibile, si insedierà il Comitato d'indirizzo, l'organo politico ed amministrativo della ZLS. Ad esso spetterà l'importante compito di assicurare gli strumenti che garantiscono l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella Zona Logistica, nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali. I settori economici coinvolti - conclude il presidente della Camera di commercio - rappresentano il 10% delle imprese insediate nella regione, il 25% degli occupati nonché il 93% delle esportazioni. Siamo di fronte ad una grande opportunità che, proprio per queste ragioni, va colta e supportata con una forte spinta alla semplificazione". Zone logistiche semplificate Sono istituite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori

sette anni. Si tratta di aree geografiche di dimensioni limitate all'interno delle quali sono previsti particolari agevolazioni e incentivi per le aziende insediate o che decidono di insediarsi. Tra i principali vantaggi, la riduzione di un terzo dei termini procedurali, la diminuzione dei termini previsti per la conferenza dei servizi decisoria, l'utilizzo del credito d'imposta per l'acquisto di nuovi beni strumentali per le imprese che effettuino investimenti all'interno della ZLS, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato.

Ravenna in Comune: "Palestina, oggi in piazza per fermare i genocidio"

" Oggi pomeriggio, 16 febbraio, si terrà un presidio a **Ravenna** in Piazza del Popolo dalle ore 16.30 organizzato da Potere al Popolo e da Opposizione Studentesca d'Alternativa. Sono state invitate a parteciparvi tutte le persone che non si arrendono all'inevitabilità della terrificante mattanza di esseri umani che va avanti da decenni in Palestina con particolare recrudescenza dal 7 ottobre nella striscia di Gaza. Da parte dei massacratori viene respinta perfino la minima richiesta formulata dal segretario di Stato vaticano: « una richiesta che il diritto alla difesa di Israele che è stato invocato per giustificare questa operazione sia proporzionato e, certamente, con 30mila morti, non lo è ». L'ambasciata di Israele presso il Vaticano l'ha definita "deplorabile". E allora, con i governi che spostano sempre più in alto l'asticella del numero dei morti prima di usare il termine genocidio, l'iniziativa spetta ad ognuno di noi. Come chiarisce anche l'iniziativa di oggi: « Abbiamo individuato lo strumento del boicottaggio come mezzo che può mettere direttamente sabbia negli ingranaggi della guerra, bloccando il flusso economico verso le imprese israeliane attive sul teatro di guerra, e può costringere grandi marchi nazionali e internazionali a ritirare sponsorizzazioni, appoggi e accordi che sono necessari a Israele per pulirsi il sangue dalla faccia. Un'azione che invitiamo la cittadinanza a fare fin da subito e che promuoveremo nei prossimi mesi, ma che si deve ampliare al **porto** di **Ravenna** dove investe pesantemente la compagnia logistica israeliana ZIM, coinvolta nella catena logistica dell'esercito israeliano sia per gli armamenti sia per tutto quello che non è tecnicamente materiale bellico ma è necessario per mandare avanti la guerra. Chiamiamo perciò i lavoratori del **porto**, i soggetti organizzati sensibili e la cittadinanza a muoversi immediatamente con questo obiettivo di azione contro la guerra di Israele e per fermare il massacro del popolo palestinese. Andiamo perciò oltre ai convegni e alle vuote parole di solidarietà, agiamo subito e concretamente ». In attesa dello sciopero generale indetto per il prossimo 23 febbraio e della grande manifestazione prevista a Milano per il giorno successivo, **Ravenna** in Comune invita quante e quanti condividono i nostri valori di pace e giustizia di unirsi alla richiesta di un immediato cessate il fuoco partecipando al presidio di oggi pomeriggio." **Ravenna** in Comune.



Verdi: "Più treni, più infrastrutture ferroviarie"

"Ci si accorge solo ora dopo la figuraccia nazionale, che la linea **Ravenna-Bologna** è inadeguata? Dopo la triste figura sui media nazionali, la linea **Ravenna-Bologna** tra le peggiori d'Italia, si sveglia il Sindaco di **Ravenna** e presidente della provincia Michele De Pascale. Per secondo l'assessore regionale ai trasporti, pure lui ravennate, Andrea Corsini. Un Corsini così sollecito e loquace per il passante autostradale di Bologna. E fin qui così silente sulle ferrovie, a partire da quella vicino a casa. Evidentemente l'utilizzo consueto del treno per i due ravennati non è un'abitudine. Altrimenti non avrebbero dovuto aspettare la classifica di Legambiente per darsi una mossa. La linea **Ravenna-Bologna** richiede investimenti sulla struttura ancor più necessari dopo l'alluvione. Peraltro alzare i ponti sui fiumi con campata unica nelle ferrovie della Romagna risulta davvero una necessità. Come il raddoppio dei binari almeno in alcune tratte. Per non parlare del progetto approvato e poi accantonato della linea Massa-Budrio anche per trasporto merci dal **porto di Ravenna**. Esiste poi il tema stazioni. Una città come Lugo che raccoglie un comprensorio di centomila abitanti deve avere una biglietteria come Faenza e Imola. Una stazione è una porta per la città anche per eventi e turismo. Servono più treni con orari estesi fino alle 24. Più treni per pendolari e per turisti. In estate quando i turisti si aggiungono ai pendolari la situazione risulta insostenibile. Per investire sui treni bisogna crederci davvero. Purtroppo mentre aumentano le corsie autostradali il treno risulta negletto e residuale."



Via libera dalla Conferenza Unificata: passo in avanti per la Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna

"Un passo avanti importante per il quale ringrazio i Ministri Fitto, Urso, Giorgetti e Salvini, i Prefetti di Ferrara e **Ravenna**, i Parlamentari regionali, Unioncamere nazionale e regionale, le Istituzioni e le forze economiche e sociali per il sostegno all'appello della Camera di commercio per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna. Così come ringrazio l'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna, gli assessori Corsini e Colla e il presidente, Stefano Bonaccini, per aver dato avvio, nel 2022, nella cornice del Patto per il Lavoro e per il Clima, al Piano di sviluppo strategico della ZLS regionale che ha consentito di portare avanti il percorso di istituzione del progetto". Così il presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti, commenta il parere favorevole della Conferenza Unificata allo schema di regolamento che disciplina le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) nel perimetro di compatibilità del regime di aiuti di Stato previsto dall'ordinamento europeo. Regolamento, che mira a creare condizioni positive in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire, nelle aree interessate, lo sviluppo delle imprese già operanti e l'insediamento di nuove imprese, rafforzando la loro competitività anche attraverso le misure di agevolazione e semplificazione previste per le Zone Logistiche. "Un progetto speciale, unitario e strategico, per la movimentazione delle merci in Emilia-Romagna - prosegue Guberti - che, nel coinvolgere i Comuni di Argenta, Bagnacavallo, Bondeno, Codigoro, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Lugo, Ostellato e **Ravenna**, metterà in relazione infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive commerciali con il **porto** di **Ravenna**, il cuore pulsante della Zona Logistica Semplificata. Un risultato al quale lavoriamo da tempo, che ora apre una prospettiva nuova per i nostri territori. Dopo la firma del decreto istitutivo, che confido giunga nel più breve tempo possibile, si insedierà il Comitato d'indirizzo, l'organo politico ed amministrativo della ZLS. Ad esso spetterà l'importante compito di assicurare gli strumenti che garantiscono l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella Zona Logistica, nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali. I settori economici coinvolti - conclude il presidente della Camera di commercio - rappresentano il 10% delle imprese insediate nella regione, il 25% degli occupati nonché il 93% delle esportazioni. Siamo di fronte ad una grande opportunità che, proprio per queste ragioni, va colta e supportata con una forte spinta alla semplificazione".

Zone logistiche semplificate Sono istituite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile



"Un passo avanti importante per il quale ringrazio i Ministri Fitto, Urso, Giorgetti e Salvini, i Prefetti di Ferrara e Ravenna, i Parlamentari regionali, Unioncamere nazionale e regionale, le Istituzioni e le forze economiche e sociali per il sostegno all'appello della Camera di commercio per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna. Così come ringrazio l'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna, gli assessori Corsini e Colla e il presidente, Stefano Bonaccini, per aver dato avvio, nel 2022, nella cornice del Patto per il Lavoro e per il Clima, al Piano di sviluppo strategico della ZLS regionale che ha consentito di portare avanti il percorso di istituzione del progetto". Così il presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti, commenta il parere favorevole della Conferenza Unificata allo schema di regolamento che disciplina le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) nel perimetro di compatibilità del regime di aiuti di Stato previsto dall'ordinamento europeo. Regolamento, che mira a creare condizioni positive in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire, nelle aree interessate, lo sviluppo delle imprese già operanti e l'insediamento di nuove imprese, rafforzando la loro competitività anche attraverso le misure di agevolazione e semplificazione previste per le Zone Logistiche. "Un progetto speciale, unitario e strategico, per la movimentazione delle merci in Emilia-Romagna - prosegue Guberti - che, nel coinvolgere i Comuni di Argenta, Bagnacavallo, Bondeno, Codigoro, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Lugo, Ostellato e Ravenna, metterà in relazione infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive commerciali con il porto di Ravenna, il cuore pulsante della Zona

fino a un massimo di ulteriori sette anni. Si tratta di aree geografiche di dimensioni limitate all'interno delle quali sono previsti particolari agevolazioni e incentivi per le aziende insediate o che decidono di insediarsi. Tra i principali vantaggi, la riduzione di un terzo dei termini procedurali, la diminuzione dei termini previsti per la conferenza dei servizi decisoria, l'utilizzo del credito d'imposta per l'acquisto di nuovi beni strumentali per le imprese che effettuino investimenti all'interno della ZLS, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato.

In mostra alla Camera dei Deputati

LIVORNO - Dal lunedì prossimo 19 al 23 febbraio, su iniziativa dell'onorevole Laura Boldrini la Camera dei Deputati ospiterà, presso la sala del Cenacolo, nel complesso di Vicolo Valdina, una mostra fotografica dedicata al lavoro femminile nei porti e nel comparto marittimo. La mostra è parte integrante del Progetto "Il porto delle donne. Le donne nel settore portuale e marittimo, perché no?" ideato dall'assessore al porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani e promosso dall'amministrazione comunale labronica con lo scopo di far conoscere il lavoro svolto dalle donne in due settori strategici per il nostro Paese. "Parliamo di settori in cui la componente femminile, oltre ad essere ancora sotto rappresentata, è spesso anche invisibile", sottolinea l'assessore Bonciani. "Sappiamo che il lavoro portuale, come quello marittimo sono nati storicamente maschili. Da decenni i processi di innovazione tecnologica hanno modificato l'organizzazione e la modalità di lavoro rendendo pienamente accessibili questi lavori anche alle donne. Tuttavia le donne in questi settori sono ancora poche: nel comparto marittimo non arrivano neanche al 2% della forza lavorativa mondiale, mentre nei porti costituiscono il 16% della forza lavoro globale. Nel nostro Paese le donne che lavorano nei porti sono l'8% della forza lavoro complessiva. Il porto di Livorno, spiega ancora l'assessore Barbara Bonciani è uno dei porti che conta maggiori presenze femminili. Qui le donne costituiscono il 10% della forza lavoro complessiva, superando la media nazionale. Proprio da qui abbiamo deciso di partire per rendere visibili le lavoratrici che operano in questi comparti ad un pubblico ampio, far sentire la loro voce, la passione con cui vivono il loro lavoro, oltre alle loro capacità e competenze. Con il Progetto si è voluto altresì facilitare un dibattito costruttivo fra gli addetti ai lavori al fine di favorire tutte le azioni necessarie a rimuovere gli ostacoli, soprattutto culturali che ancora oggi limitano l'accesso lavorativo delle donne in questi settori". Il Progetto nato a Livorno ha ricevuto il plauso di molte associazioni europee e nazionali, fra cui il sindacato europeo dei Trasporti ETS, l'Associazione europea dei Porti privati Feport, l'Associazione Europea dei Porti - ESPO e di altri soggetti presenti a livello europeo e nazionale. A seguito del progetto di Livorno, sono stati avviati percorsi congressuali di discussione di carattere nazionale su questo tema e il porto di Trieste ha assunto le prime lavoratrici portuali. Il Progetto si configura così come un'azione positiva per favorire una maggiore presenza delle donne nel comparto marittimo e portuale. La mostra fotografica sarà inaugurata alle 16.30 alla presenza dell'onorevole Laura Boldrini, del sindaco di Livorno Luca Salvetti e dell'assessore Barbara Bonciani. Sarà presente una delegazione di lavoratrici portuali e marittime.



02/16/2024 23:00 BARBARA BONCIANI:
LIVORNO - Dal lunedì prossimo 19 al 23 febbraio, su iniziativa dell'onorevole Laura Boldrini la Camera dei Deputati ospiterà, presso la sala del Cenacolo, nel complesso di Vicolo Valdina, una mostra fotografica dedicata al lavoro femminile nei porti e nel comparto marittimo. La mostra è parte integrante del Progetto "Il porto delle donne. Le donne nel settore portuale e marittimo, perché no?" ideato dall'assessore al porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani e promosso dall'amministrazione comunale labronica con lo scopo di far conoscere il lavoro svolto dalle donne in due settori strategici per il nostro Paese. "Parliamo di settori in cui la componente femminile, oltre ad essere ancora sotto rappresentata, è spesso anche invisibile", sottolinea l'assessore Bonciani. "Sappiamo che il lavoro portuale, come quello marittimo sono nati storicamente maschili. Da decenni i processi di innovazione tecnologica hanno modificato l'organizzazione e la modalità di lavoro rendendo pienamente accessibili questi lavori anche alle donne. Tuttavia le donne in questi settori sono ancora poche: nel comparto marittimo non arrivano neanche al 2% della forza lavorativa mondiale, mentre nei porti costituiscono il 16% della forza lavoro globale. Nel nostro Paese le donne che lavorano nei porti sono l'8% della forza lavoro complessiva. Il porto di Livorno, spiega ancora l'assessore Barbara Bonciani è uno dei porti che conta maggiori presenze femminili. Qui le donne costituiscono il 10% della forza lavoro complessiva, superando la media nazionale. Proprio da qui abbiamo deciso di partire per rendere visibili le lavoratrici che operano in questi comparti ad un pubblico ampio, far sentire la loro voce, la passione con cui vivono il loro lavoro, oltre alle loro capacità e competenze. Con il Progetto si è voluto altresì facilitare un dibattito costruttivo fra gli addetti ai lavori al fine di favorire tutte le azioni necessarie a rimuovere gli ostacoli, soprattutto culturali che ancora oggi limitano l'accesso lavorativo delle donne in questi settori". Il Progetto nato a Livorno ha ricevuto il plauso di molte associazioni europee e nazionali, fra cui il sindacato europeo dei Trasporti ETS, l'Associazione europea dei Porti privati Feport, l'Associazione Europea dei Porti - ESPO e di altri soggetti presenti a livello europeo e nazionale. A seguito del progetto di Livorno, sono stati avviati percorsi congressuali di discussione di carattere nazionale su questo tema e il porto di Trieste ha assunto le prime lavoratrici portuali. Il Progetto si configura così come un'azione positiva per favorire una maggiore presenza delle donne nel comparto marittimo e portuale. La mostra fotografica sarà inaugurata alle 16.30 alla presenza dell'onorevole Laura Boldrini, del sindaco di Livorno Luca Salvetti e dell'assessore Barbara Bonciani. Sarà presente una delegazione di lavoratrici portuali e marittime.

Accelerare sulla ZLS Toscana

LIVORNO Che fine ha fatto la Zona Logistica Semplificata Toscana? È uno dei tanti progetti su cui si è fatto un gran battage ma poi è calato il silenzio. Avviato dalla Regione Toscana nel lontano 2019 ricorda in una nota l'AdSP l'iter per la sua realizzazione si è formalizzato il 26 Aprile del 2022 con la delibera di approvazione da parte della Giunta Regionale. La proposta di ZLS è stata inviata al Governo ma ad oggi è rimasta inevasa perché manca ancora il decreto del presidente del Consiglio dei Ministri che ne attui l'istituzione. È per provare ad accelerare sulla procedura che l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** ha deciso di organizzare a Livorno, per il prossimo venerdì 23 Febbraio, un convegno invitando attorno ad uno stesso tavolo esponenti politici di livello regionale e nazionale, rappresentanti delle associazioni di categoria e il viceministro alle infrastrutture Edoardo Rixi. Le ZLS e le Zone Economiche Speciali sono due strumenti introdotti nel 2018 che danno facoltà alle Regioni di creare delle zone produttive funzionali alle infrastrutture portuali, in cui si applicano crediti di imposta per favorire gli investimenti da parte delle imprese spiega il segretario generale Matteo Paroli, ricordando che l'area individuata dalla Regione Toscana comprende i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio, le due aree intermodali con gli interporti di Guasticce e Prato oltre all'aeroporto di Pisa. Le ZLS non sono un'idea italiana aggiunge. Altri paesi come l'Irlanda e la Polonia ne hanno fatto ampio ricorso negli anni 90 con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo e la crescita dell'economia. Al di fuori dell'ambito comunitario, uno dei casi più studiati è quello di Shenzhen, dove si è stabilita una Zona Economica Speciale che col tempo ha attratto imprese manifatturiere fortemente orientate all'export. Forte del riscontro positivo ottenuto da questi strumenti sia in Europa che in ambito extra europeo, il legislatore italiano ha ben pensato di renderli possibili anche nel nostro Paese: La legge di istituzione delle ZLS e ZES risale al 2017; è quindi piuttosto recente ma l'iter per la loro realizzazione è risultato essere fin da subito assai complesso rimarca Paroli. La semplificazione in Italia resta spesso un miraggio: la lentezza della giustizia civile e l'eccessiva burocrazia rappresentano un deterrente per gli investitori esteri. Come ebbi modo di sottolineare questa estate al Caffè della Versiliana, il fatto stesso che occorra istituire delle Zone Logistiche Semplificate per permettere a un imprenditore di fare il proprio lavoro, significa che in Italia fare logistica è più complicato di quanto non sia in altri Paesi. Per Paroli le tante concrezioni che il nostro impianto normativo nazionale ha originato negli anni rendono difficile qualsiasi tentativo di semplificazione. Ma il legislatore è cosciente della necessità di favorire la pronta istituzione delle Zone Logistica Semplificate. Il Convegno organizzato a Livorno prende le mosse da questa necessità:



La Gazzetta Marittima

Livorno

La priorità è quella di far comprendere quale possa essere l'impatto della Zona Logistica Semplificata sul tessuto economico nazionale e, soprattutto regionale. Abbiamo invitato soggetti estremamente qualificati: penso al docente universitario Francesco Munari, cui è stato affidato il compito di illustrare la materia. Saranno inoltre presenti parlamentari della Commissione Trasporti (Valentina Ghio per il gruppo PD), della Commissione Attività produttive e Bilancio (Andrea Barabotti, del gruppo Lega), e della Commissione Lavoro (Chiara Tenerini, del gruppo di Forza Italia). Assicurata anche la presenza dell'assessore della Regione Toscana all'Economia e alle Attività Produttive, Leonardo Marras, e dei consiglieri regionali Francesco Torselli (Fratelli d'Italia) e Francesco Gazzetti (PD). All'iniziativa parteciperanno inoltre esponenti delle Associazioni di Categoria, come il presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara, Piero Neri, il direttore di Assiterminal, Alessandro Ferrari, il segretario generale di Fise Unipott, Paolo Ferrandino, la vice presidente di Confetra Toscana con delega ai porti, Gloria Dari, il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Riccardo Breda e il direttore generale di Ancip, Gaudenzio Parenti, mentre le conclusioni saranno affidate al presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, e al viceministro Edoardo Rixi. La presenza del viceministro alle infrastrutture è significativa dell'attenzione e sensibilità che il Governo ha sul tema segnala infine Paroli, che aggiunge: L'auspicio è che dal convegno emergano risposte concrete in grado di aiutarci ad avere quanto prima la ZLS in Toscana.

Aspettando la VIA dispersa

LIVORNO La notizia è positiva, ma a sua volta innesca una nuova preoccupazione: quella dei tempi spropositati di risposta alle richieste di Valutazione d'Impatto Ambientale, da parte dei ministeri competenti.*La notizia: RFI, ovvero l'ente ferroviario nazionale, ha presentato al Ministero dell'Ambiente la richiesta di procedimento di VIA sul progetto di fattibilità tecnica ed economica della sospirata linea su ferro tra Pisa, Collesalveti e Vada, con la relativa bretella per l'interporto Vespucci e con il collegamento veloce con la rete nazionale Firenze-Pisa, secondo lotto. Si apre così la procedura di legge per una delle più attese, sollecitate, importanti linee ferroviarie destinate a collegare direttamente il sotto-sistema ferroviario della costa livornese con quello nazionale. È una notizia davvero importante, tanto attesa e tante volte data per fondamentale sull'intera logistica del porto e del territorio.*Il timore: visti i tempi di risposta alla VIA sulla Darsena Europa, ancora attesi nella loro articolazione di decreto dopo più di due anni (e dopo oltre un mese dalla dichiarazione ufficiosa dell'OK con riserva), c'è la preoccupazione di dover attendere anche in questo caso mesi e mesi, con eventuali caveat, ovvero prescrizioni obbligatorie e determinanti, per avere il decreto stesso.*Chissà se il viceministro Rixi, atteso per venerdì prossimo in Fortezza Vecchia (vedi l'articolo in questo stesso giornale), se la sentirà di arrivare a mani vuote sulla VIA che coinvolge anche il suo Ministero(A.F.)



Bioraffineria ENI, ma quando?

LIVORNO - Il cambio epocale di destinazione della ex raffineria dell'ENI, ormai tagliata fuori dalle produzioni storiche, è stato oggetto di un tavolo di analisi a palazzo comunale tra i Comuni di **Livorno** e Collesalveti e sindacati, per una verifica congiunta delle novità relative agli annunci della direzione dell'azienda sulla conferma della realizzazione della Bioraffineria e del nuovo assetto produttivo dello stabilimento". Un passaggio che è stato preceduto, come è stato più volte scritto, anche da ipotesi diverse, come quelle di usare le aree annesse alla ex raffineria come polo logistico: soluzione vista con preoccupazione dai terminal portuali e dallo stesso interporti Vespucci di Guasticce, perché poteva minacciare la nascita di un conflitto di competenze locale. Cambiato l'indirizzo verso la Bioraffineria, si apre adesso il doppio problema tema dei tempi di realizzazione del personale. All'incontro in Comune a **Livorno** sono intervenuti i sindaci di **Livorno** Luca Salvetti e di Collesalveti Adelio Antolini, l'assessore allo Sviluppo Economico del Comune di **Livorno** Gianfranco Simoncini e del Comune di Collesalveti Sara Paoli. Presenti FILCTEM CGIL, FEMCA CISL, UILTEC, le rappresentanze delle RSU di ENI e del Coordinamento delle Ditte dell'indotto di ENI. "Da parte dei sindaci e dei rappresentanti dei lavoratori - si legge nel rapporto - è stata espressa soddisfazione per il risultato ottenuto per l'investimento sulla bioraffineria, che consente di garantire un futuro di lungo periodo allo stabilimento di **Livorno** dopo i rischi paventati negli anni passati di riduzione a solo polo logistico con gravi ricadute sull'occupazione". Al tempo stesso, come ha spiegato l'assessore Simoncini, è stata sottolineata l'esigenza di monitorare la questione occupazionale soprattutto in relazione alle eventuali problematiche dell'indotto nella fase di transizione verso la bioraffineria, vista la chiusura della linea dei lubrificanti. L'obiettivo di tutti è di garantire gli attuali livelli occupazionali e ulteriori garanzie sui prodotti. L'incontro si è concluso con l'informazione che le organizzazioni sindacali dei chimici chiederanno un tavolo di confronto al Ministero a Roma sulle prospettive dell'Eni dopo il 2027; e con la volontà da parte del coordinamento sindacale di chiedere un incontro in sede regionale per una valutazione sulle ricadute per l'indotto.



LIVORNO - Il cambio epocale di destinazione della ex raffineria dell'ENI, ormai tagliata fuori dalle produzioni storiche, è stato oggetto di un tavolo di analisi a palazzo comunale tra i Comuni di Livorno e Collesalveti e sindacati, per una verifica congiunta delle novità relative agli annunci della direzione dell'azienda sulla conferma della realizzazione della Bioraffineria e del nuovo assetto produttivo dello stabilimento". Un passaggio che è stato preceduto, come è stato più volte scritto, anche da ipotesi diverse, come quelle di usare le aree annesse alla ex raffineria come polo logistico: soluzione vista con preoccupazione dai terminal portuali e dallo stesso interporti Vespucci di Guasticce, perché poteva minacciare la nascita di un conflitto di competenze locale. Cambiato l'indirizzo verso la Bioraffineria, si apre adesso il doppio problema tema dei tempi di realizzazione del personale. All'incontro in Comune a Livorno sono intervenuti i sindaci di Livorno Luca Salvetti e di Collesalveti Adelio Antolini, l'assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Livorno Gianfranco Simoncini e del Comune di Collesalveti Sara Paoli. Presenti FILCTEM CGIL, FEMCA CISL, UILTEC, le rappresentanze delle RSU di ENI e del Coordinamento delle Ditte dell'indotto di ENI. "Da parte dei sindaci e dei rappresentanti dei lavoratori - si legge nel rapporto - è stata espressa soddisfazione per il risultato ottenuto per l'investimento sulla bioraffineria, che consente di garantire un futuro di lungo periodo allo stabilimento di Livorno dopo i rischi paventati negli anni passati di riduzione a solo polo logistico con gravi ricadute sull'occupazione". Al tempo stesso, come ha spiegato l'assessore Simoncini, è stata sottolineata l'esigenza di monitorare la questione occupazionale soprattutto in relazione alle eventuali problematiche dell'indotto nella fase di transizione verso la bioraffineria, vista la chiusura della linea dei lubrificanti. L'obiettivo di tutti è di garantire gli attuali livelli occupazionali e ulteriori garanzie sui prodotti. L'incontro si è concluso con l'informazione che le organizzazioni

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Notte di fuoco al porto, fiamme e fumo visibili anche dalla città | IL VIDEO

ANCONA - Rogo nella notte tra giovedì e venerdì nella zona di Fincantieri, al porto di **Ancona**. L'incendio ha coinvolto un capannone nella zona portuale. Sono ancora in corso le operazioni di spegnimento e smassamento da parte delle squadre dei vigili del fuoco. Non ci sarebbero feriti. Sul posto i vigili del fuoco di **Ancona**, Osimo e Jesi. Le immagini.



Ancona Today

Notte di fuoco al porto, fiamme e fumo visibili anche dalla città | IL VIDEO



02/16/2024 07:56 Francesco Benigni

ANCONA - Rogo nella notte tra giovedì e venerdì nella zona di Fincantieri, al porto di Ancona. L'incendio ha coinvolto un capannone nella zona portuale. Sono ancora in corso le operazioni di spegnimento e smassamento da parte delle squadre dei vigili del fuoco. Non ci sarebbero feriti. Sul posto i vigili del fuoco di Ancona, Osimo e Jesi. Le immagini.

Capannoni in fiamme nei pressi del porto di Ancona

L'incendio è scoppiato nella tarda serata di giovedì 15 febbraio 17 Letture 0 commenti Ascolta la notizia Momenti di apprensione ad **Ancona** nella tarda serata di giovedì 15 febbraio: l'incendio di due capannoni ubicati nella zona portuale ha reso necessario l'intervento tempestivo da parte dei Vigili del Fuoco. L'allarme è scattato intorno alle ore 23.00. Secondo una prima ricostruzione dei fatti, il rogo avrebbe avuto origine in una struttura in lamiera, utilizzata da una ditta esterna legata a Fincantieri e contenente degli attrezzi da lavoro. Dopo aver tentato invano di spegnere l'incendio, i presenti si sono messi in contatto con i soccorritori. Sul posto sono quindi accorsi i Vigili del Fuoco dei comandi di **Ancona**, Osimo e Jesi, che per diverse ore hanno contrastato l'avanzata delle fiamme: coinvolto in tal frangente anche un secondo capannone, attiguo al primo. Le operazioni di spegnimento sono proseguite fino alle ore 2.00 circa. Sull'episodio sono in corso gli opportuni accertamenti da parte delle forze dell'ordine.



Notte di fuoco al cantiere navale ad Ancona: le fiamme divorano 3 capannoni

di Federica Serfilippi Sabato 17 Febbraio 2024, 04:40 2 Minuti di Lettura ANCONA Tre capannoni divorati dalle fiamme , un super lavoro dei vigili del fuoco andato avanti per più di tre ore e un allarme che ha tenuto con il fiato sospeso i lavoratori dell'area portuale. È il bilancio del maxi incendio andato in scena giovedì notte all'interno del bacino della Fincantieri. Nessun ferito o intossicato dalla coltre di fumo, ma l'allarme è stato tale da far intervenire le squadre dei vigili del fuoco anche dai distaccamenti di Jesi e Osimo, oltre che dal comando principale di Vallemiano e dalla caserma del **porto**. Una decina, in tutto, i mezzi intervenuti, compresi quelli del servizio interno antincendio del cantiere navale. I danni Nei capannoni c'erano contenuti materiali e attrezzature (anche plastiche e oli esausti) che servono per le lavorazioni sulle navi in costruzione. I danni sono in corso di quantificazione. Sul posto, oltre ai mezzi dei vigili del fuoco, si sono portate anche le Volanti della Polmare. Stando a una primissima disamina delle cause, l'ipotesi è che il rogo possa essere stato causato da un corto circuito che si è messo in moto nel primo capannone interessato dalle fiamme. E quello ridotto a uno scheletro di lamiera. Serviranno comunque ulteriori accertamenti per definire con esattezza le cause dell'incendio. La task force L'alert è scattato attorno alle 23 di giovedì e almeno fino alle 2 di notte sono andate avanti le operazioni per lo spegnimento delle lingue di fuoco. Domate le fiamme, si è provveduto a bonificare la zona e tenere a bada le eventuali recrudescenze. Oltre al fuoco, è stato il fumo - denso e nero - a rendere complicato l'intervento. Attraverso i rilevatori i vigili del fuoco hanno fortunatamente scongiurato la presenza di sostanze tossiche o radioattive. La paura Appena l'incendio si è sviluppato la mente non è potuta non andare al settembre del 2020, quando il **porto** era stato interessato da un maxi rogo. Le fiamme in quell'occasione avevano interessato l'area dell'ex Tubimar, distruggendo vari capannoni. Per fortuna, il copione - anche per la natura diversa dei materiali andati a fuoco - non è stato lo stesso. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



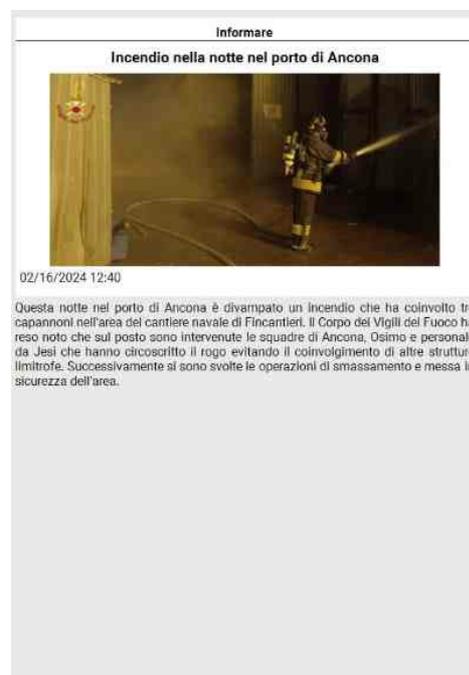
di Federica Serfilippi Sabato 17 Febbraio 2024, 04:40 2 Minuti di Lettura ANCONA Tre capannoni divorati dalle fiamme , un super lavoro dei vigili del fuoco andato avanti per più di tre ore e un allarme che ha tenuto con il fiato sospeso i lavoratori dell'area portuale. È il bilancio del maxi incendio andato in scena giovedì notte all'interno del bacino della Fincantieri. Nessun ferito o intossicato dalla coltre di fumo, ma l'allarme è stato tale da far intervenire le squadre dei vigili del fuoco anche dai distaccamenti di Jesi e Osimo, oltre che dal comando principale di Vallemiano e dalla caserma del porto. Una decina, in tutto, i mezzi intervenuti, compresi quelli del servizio interno antincendio del cantiere navale. I danni Nei capannoni c'erano contenuti materiali e attrezzature (anche plastiche e oli esausti) che servono per le lavorazioni sulle navi in costruzione. I danni sono in corso di quantificazione. Sul posto, oltre ai mezzi dei vigili del fuoco, si sono portate anche le Volanti della Polmare. Stando a una primissima disamina delle cause, l'ipotesi è che il rogo possa essere stato causato da un corto circuito che si è messo in moto nel primo capannone interessato dalle fiamme. E quello ridotto a uno scheletro di lamiera. Serviranno comunque ulteriori accertamenti per definire con esattezza le cause dell'incendio. La task force L'alert è scattato attorno alle 23 di giovedì e almeno fino alle 2 di notte sono andate avanti le operazioni per lo spegnimento delle lingue di fuoco. Domate le fiamme, si è provveduto a bonificare la zona e tenere a bada le eventuali recrudescenze. Oltre al fuoco, è stato il fumo - denso e nero - a rendere complicato l'intervento. Attraverso i rilevatori i vigili del fuoco hanno fortunatamente scongiurato la presenza di sostanze tossiche o radioattive. La paura Appena l'incendio si è sviluppato la mente non è potuta non andare al settembre del 2020, quando il porto era stato interessato da un maxi rogo. Le fiamme in quell'occasione avevano interessato l'area dell'ex Tubimar, distruggendo

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Incendio nella notte nel porto di Ancona

Questa notte nel porto di Ancona è divampato un incendio che ha coinvolto tre capannoni nell'area del cantiere navale di Fincantieri. Il Corpo dei Vigili del Fuoco ha reso noto che sul posto sono intervenute le squadre di Ancona, Osimo e personale da Jesi che hanno circoscritto il rogo evitando il coinvolgimento di altre strutture limitrofe. Successivamente si sono svolte le operazioni di smassamento e messa in sicurezza dell'area.



Fiamme nella notte, divampa un incendio al porto

I vigili del fuoco sono intervenuti nella notte nella zona portuale di Ancona per un incendio che ha coinvolto un capannone. Sul posto le squadre di Ancona, Osimo e personale da Jesi con l'autobotte che hanno circoscritto il rogo per evitare il coinvolgimento di altre strutture limitrofe. Grazie alle operazioni di spegnimento e smassamento da parte dei pompieri, la situazione è tonata sotto controllo. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure 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 articolo pubblicato il 16-02-2024 alle 07:48 sul giornale del 17 febbraio 2024 0 letture Commenti.



Crociere, sarà anno di assestamento

L'analisi di Risposte Turismo tra i bilanci di un 2023 da record e le proiezioni per il 2024. Civitavecchia sul gradino più alto del podio. Nel Mediterraneo il primato è di Barcellona CIVITAVECCHIA - Un assestamento nel numero dei passeggeri (+0,1% 2024/2023) e una più decisa crescita per quanto riguarda gli accosti (+6%). Così si presenta il 2024 per il settore delle crociere, così come evidenziato nella nuova edizione dello "Speciale Crociere" di Risposte Turismo . «Se per alcuni le previsioni per il 2024 - ha spiegato il presidente Francesco di Cesare - dopo le accentuate variazioni positive degli ultimi due anni, possono rappresentare una battuta d'arresto, per noi sono da vedere come una occasione per consolidare le proprie posizioni e riflettere su se, come, e a quali condizioni puntare a crescere nelle prossime stagioni. Non è affatto detto, infatti, che la crescita dimensionale debba rappresentare sempre un obiettivo. Perché lo sia, vi devono essere le giuste condizioni. Tra esse, la capacità del sistema di offerta di accogliere più passeggeri, adeguate infrastrutture di mobilità per non mettere in difficoltà le dinamiche di spostamento di chi in quelle destinazioni vive e lavora, la volontà di leggere e gestire l'intero turismo, di cui la crocieristica fa parte, come unico fenomeno ancorché alimentato da diverse componenti. Che l'Italia sia destinata a restare tra i paesi leader della crocieristica non v'è alcun dubbio. La sfida starà su come vorrà e saprà gestire un fenomeno comunque destinato a crescere e a cambiare». L'Italia ha registrato nel 2023 una crescita del 48% rispetto al 2022 per quanto riguarda i volumi di passeggeri movimentati nei porti, evidenziando al tempo stesso un più contenuto incremento nel numero degli accosti (+0,3%). Complessivamente i passeggeri movimentati sono stati 13,79 milioni con oltre 4.900 call registrate in 61 scali. Le prospettive per il 2024 prevedono un'ulteriore, ancorché marginale, crescita del traffico crocieristico in Italia, puntando a segnare un nuovo record nel numero di passeggeri e toccate nave accolti. I primi portandosi a circa 13,8 milioni, le seconde a circa 5.200 (+6% 2024/2023). Alcuni porti dovrebbero raggiungere un nuovo record di traffico, come Civitavecchia (+0,5% passeggeri 2024/2023), Napoli (+3%) e Palermo (+6,4%). Tra i porti italiani, Civitavecchia continua a posizionarsi al vertice con 3,3 milioni di passeggeri, registrando una sostanziale stabilità rispetto al 2023. Seguono Napoli e Genova, distanziati da circa 200.000 passeggeri, con lo scalo partenopeo a prevedere una crescita del 3% sia per passeggeri che per toccate nave, e quello ligure ad attendersi una riduzione di circa il 10% in entrambe le variabili. Civitavecchia è anche il primo **porto** per volume di crocieristi imbarcati e sbarcati (1,6 milioni). Segue a distanza Genova, con 625.000 crocieristi coinvolti in operazioni di home in/out. Al terzo posto Savona, con 5 passeggeri su 10 ad essersi imbarcati o sbarcati nel **porto** ligure (quasi il 60% del totale del traffico accolto). Sul fronte Mediterraneo , nel 2023 Barcellona



L'analisi di Risposte Turismo tra i bilanci di un 2023 da record e le proiezioni per il 2024. Civitavecchia sul gradino più alto del podio. Nel Mediterraneo il primato è di Barcellona CIVITAVECCHIA - Un assestamento nel numero dei passeggeri (+0,1% 2024/2023) e una più decisa crescita per quanto riguarda gli accosti (+6%). Così si presenta il 2024 per il settore delle crociere, così come evidenziato nella nuova edizione dello "Speciale Crociere" di Risposte Turismo . «Se per alcuni le previsioni per il 2024 - ha spiegato il presidente Francesco di Cesare - dopo le accentuate variazioni positive degli ultimi due anni, possono rappresentare una battuta d'arresto, per noi sono da vedere come una occasione per consolidare le proprie posizioni e riflettere su se, come, e a quali condizioni puntare a crescere nelle prossime stagioni. Non è affatto detto, infatti, che la crescita dimensionale debba rappresentare sempre un obiettivo. Perché lo sia, vi devono essere le giuste condizioni. Tra esse, la capacità del sistema di offerta di accogliere più passeggeri, adeguate infrastrutture di mobilità per non mettere in difficoltà le dinamiche di spostamento di chi in quelle destinazioni vive e lavora, la volontà di leggere e gestire l'intero turismo, di cui la crocieristica fa parte, come unico fenomeno ancorché alimentato da diverse componenti. Che l'Italia sia destinata a restare tra i paesi leader della crocieristica non v'è alcun dubbio. La sfida starà su come vorrà e saprà gestire un fenomeno comunque destinato a crescere e a cambiare». L'Italia ha registrato nel 2023 una crescita del 48% rispetto al 2022 per quanto riguarda i volumi di passeggeri movimentati nei porti, evidenziando al tempo stesso un più contenuto incremento nel numero degli accosti (+0,3%). Complessivamente i passeggeri movimentati sono stati 13,79 milioni con oltre 4.900 call registrate in 61 scali. Le prospettive per il 2024 prevedono un'ulteriore, ancorché marginale, crescita del traffico crocieristico in Italia, puntando a segnare un nuovo record nel numero di passeggeri e toccate nave accolti. I primi portandosi a circa 13,8 milioni, le seconde

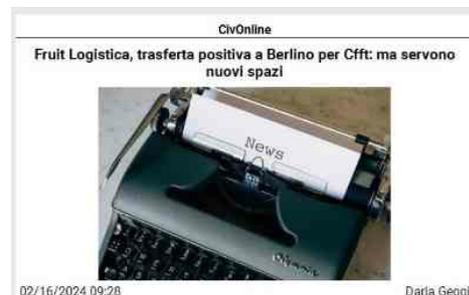
CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

si è confermato il primo **porto**, distaccandosi di circa 200.000 passeggeri da Civitavecchia, dato molto simile a quello degli anni precedenti: il **porto** catalano ha accolto circa 3,5 milioni di passeggeri con 804 accosti mentre quello italiano 3,3 milioni con 809 accosti. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Fruit Logistica, trasferta positiva a Berlino per Cfft: ma servono nuovi spazi

CIVITAVECCHIA - Rafforzare la propria posizione, cercare di aprire nuovi spiragli commerciali con la consapevolezza del fatto che oggi più che mai il **porto** ha bisogno di più spazi da destinare alla logistica. In assenza di queste aree, sarà difficile garantire quelle risposte che il mercato continua a chiedere con insistenza. È positivo il bilancio della trasferta di Berlino per la **Civitavecchia** Fruit & Forest Terminal, la società italo belga che gestisce il terminal agroalimentare all'interno del **porto** e che, da qualche anno, ha rilanciato l'interporto, riposizionandolo al centro del mercato nazionale e non soltanto. Il team guidato dal manager Steven Clerckx è stato la scorsa settimana al "Fruit Logistica", il maggiore appuntamento internazionale della logistica ortofrutticola. E proprio il numero uno di Cfft ha confermato il grande interesse da parte dei gruppi internazionali nei confronti del **porto** di **Civitavecchia**. «Abbiamo preso contatti con nuovi clienti, tra cui un gruppo francese che vorrebbe far arrivare la sua merce da noi per servire poi direttamente il mercato romano - ha spiegato Clerckx - ma il problema restano gli spazi e le aree: la domanda è superiore all'offerta. I magazzini sono full, e anche **porto** e retroporto ormai sono saturi. Bisogna lavorare per garantire le giuste risposte in tempi celeri». Sicuramente in questi anni la velocità delle operazioni garantite da Cfft ha fatto sì che aumentassero gli arrivi di frutta in container. Già da qualche mese, ad esempio, Hapag-Lloyd ha raddoppiato la sua presenza con una seconda linea che arriva a **Civitavecchia** la domenica: i container posso essere subito lavorati - e questo è il grande vantaggio - e il lunedì la frutta è già nei mercati, centri di distribuzione e supermercati. Anche Maersk ha confermato ormai da tempo Cfft come partner logistic, proprio in virtù della possibilità di poter lavorare direttamente i container: la merce arriva, viene lavorata a ciglio banchina o sistemata nelle celle refer e caricata sui camion, o se serve portata nei magazzini dell'interporto. «Questo per il cliente significa - ha concluso Clerckx - riduzione dei tempi e dei costi e ci ha fatto preferire ad altri porti come Livorno e Salerno». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



CIVITAVECCHIA - Rafforzare la propria posizione, cercare di aprire nuovi spiragli commerciali con la consapevolezza del fatto che oggi più che mai il porto ha bisogno di più spazi da destinare alla logistica. In assenza di queste aree, sarà difficile garantire quelle risposte che il mercato continua a chiedere con insistenza. È positivo il bilancio della trasferta di Berlino per la Civitavecchia Fruit & Forest Terminal, la società italo belga che gestisce il terminal agroalimentare all'interno del porto e che, da qualche anno, ha rilanciato l'interporto, riposizionandolo al centro del mercato nazionale e non soltanto. Il team guidato dal manager Steven Clerckx è stato la scorsa settimana al "Fruit Logistica", il maggiore appuntamento internazionale della logistica ortofrutticola. E proprio il numero uno di Cfft ha confermato il grande interesse da parte dei gruppi internazionali nei confronti del porto di Civitavecchia. «Abbiamo preso contatti con nuovi clienti, tra cui un gruppo francese che vorrebbe far arrivare la sua merce da noi per servire poi direttamente il mercato romano - ha spiegato Clerckx - ma il problema restano gli spazi e le aree: la domanda è superiore all'offerta. I magazzini sono full, e anche porto e retroporto ormai sono saturi. Bisogna lavorare per garantire le giuste risposte in tempi celeri». Sicuramente in questi anni la velocità delle operazioni garantite da Cfft ha fatto sì che aumentassero gli arrivi di frutta in container. Già da qualche mese, ad esempio, Hapag-Lloyd ha raddoppiato la sua presenza con una seconda linea che arriva a Civitavecchia la domenica: i container posso essere subito lavorati - e questo è il grande vantaggio - e il lunedì la frutta è già nei mercati, centri di distribuzione e supermercati. Anche Maersk ha confermato ormai da tempo Cfft come partner logistic, proprio in virtù della possibilità di poter lavorare direttamente i container: la merce arriva, viene lavorata a ciglio banchina o sistemata nelle celle refer e caricata sui camion, o se serve portata nei magazzini dell'interporto. «Questo per il

Erosione: la "piaga" che affligge Focene e Fregene

Clarissa Montagna FIUMICINO - La "piaga" che affligge il nostro litorale sempre più difficile da arrestare: fra interventi efficienti (altri un po' meno o comunque non abbastanza) l'erosione resta la criticità più grave con cui le nostre coste devono fare i conti e che rischia seriamente di far sparire le nostre spiagge. E il Comune di Fiumicino, che vanta 24 chilometri di costa, è un territorio minacciato da sempre dalle mareggiate: Focene e Fregene in primis, sono le "vittime" che devono fare la conta dei danni più ingenti, perché la potenza del mare sembra inarrestabile. Troppa volte gli stabilimenti sono stati messi in ginocchio e troppe volte le due località, soprattutto Focene, sono state invase dall'acqua. Nella scena, ora, è entrata anche la realizzazione del nuovo **porto** crocieristico (anche se il Mibact per ora ha bocciato il progetto) che ha aperto il dibattito, su quali siano le conseguenze (negative o positive) che queste due opere potranno avere non solo sulle aree d'interesse, ma anche su tutto il litorale. Come riportato da Italia Nostra Litorale Romano «L'erosione costiera sul litorale di Fiumicino impone già interventi per 4 milioni di euro, e intanto il fenomeno si estende sempre di più. E la struttura turistico-crocieristica ad Isola Sacra - andrebbe ad azzerare completamente la dinamica naturale alla foce del Tevere, con conseguenze deleterie su tutto il litorale di Fiumicino». A preoccupare Italia Nostra è anche il **porto** commerciale e la vicinanza delle due opere: «Le stesse considerazioni, valgono anche per il **porto** Commerciale previsto a Fiumicino Nord, che, oltre alla darsena pescherecci. E la poca distanza, meno di due chilometri fra le due strutture, è preoccupante in termini di inquinamento e di cementificazione». Negli anni, l'erosione a Fregene, nella zona Sud in particolare, è aumentata e le previsioni per il futuro non sono ottimistiche, anzi: secondo i dati Ispra (Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente), l'erosione fra gli anni 2000 e il 2020 è aumentata e tenderà ad estendersi progressivamente verso nord. «Questo è determinato, - spiega Italia Nostra Litorale Romano - da alcuni fattori ricorrenti: dall'imbrigliamento dei corsi d'acqua, con i bacini artificiali e le briglie che servono a diminuire gli impatti delle piene ma poi limitano drasticamente il trasporto dei sedimenti a mare; dai prelievi degli stessi sedimenti a fini edilizi; dallo stravolgimento della configurazione della costa, con parte delle strutture di difesa costiera che bloccano il naturale distribuirsi dei sedimenti che si depositano alla foce dei fiumi; dalla cancellazione delle dune costiere particolarmente importanti proprio come riserva di materiale e protezione dell'entroterra in caso di mareggiate eccezionali». Per contrastare il fenomeno dell'erosione, sono tanti gli interventi fatti nel corso degli anni, che si stanno facendo oggi e quelli che si devono ancora fare: ripascimento, barriere new jersey, barriera soffolta, che si spera possano risolvere l'emergenza e non tramutarsi negli ennesimi interventi tampone:



02/16/2024 15:08

Clarissa Montagna FIUMICINO - La "piaga" che affligge il nostro litorale sempre più difficile da arrestare: fra interventi efficienti (altri un po' meno o comunque non abbastanza) l'erosione resta la criticità più grave con cui le nostre coste devono fare i conti e che rischia seriamente di far sparire le nostre spiagge. E il Comune di Fiumicino, che vanta 24 chilometri di costa, è un territorio minacciato da sempre dalle mareggiate: Focene e Fregene in primis, sono le "vittime" che devono fare la conta dei danni più ingenti, perché la potenza del mare sembra inarrestabile. Troppa volte gli stabilimenti sono stati messi in ginocchio e troppe volte le due località, soprattutto Focene, sono state invase dall'acqua. Nella scena, ora, è entrata anche la realizzazione del nuovo porto crocieristico (anche se il Mibact per ora ha bocciato il progetto) che ha aperto il dibattito, su quali siano le conseguenze (negative o positive) che queste due opere potranno avere non solo sulle aree d'interesse, ma anche su tutto il litorale. Come riportato da Italia Nostra Litorale Romano «L'erosione costiera sul litorale di Fiumicino impone già interventi per 4 milioni di euro, e intanto il fenomeno si estende sempre di più. E la struttura turistico-crocieristica ad Isola Sacra - andrebbe ad azzerare completamente la dinamica naturale alla foce del Tevere, con conseguenze deleterie su tutto il litorale di Fiumicino». A preoccupare Italia Nostra è anche il porto commerciale e la vicinanza delle due opere: «Le stesse considerazioni, valgono anche per il porto Commerciale previsto a Fiumicino Nord, che, oltre alla darsena pescherecci. E la poca distanza, meno di due chilometri fra le due strutture, è preoccupante in termini di inquinamento e di cementificazione». Negli anni, l'erosione a Fregene, nella zona Sud in particolare, è aumentata e le previsioni per il futuro non sono ottimistiche, anzi: secondo i dati Ispra (Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente), l'erosione fra gli anni 2000 e il 2020 è aumentata e tenderà ad estendersi progressivamente verso nord. «Questo è determinato, - spiega Italia Nostra Litorale

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Un ripascimento d'emergenza eseguito a luglio 2020 aveva già perso i suoi effetti ad agosto dello stesso anno», aggiunge Italia Nostra. Il mare era, infatti avanzato nei primi metri di arenile oggetto dell'intervento, inghiottendo la sabbia riportata. Nel 2022 è stata, invece, avviata la realizzazione della barriera soffolta, ma i lavori hanno subito dei rallentamenti per "valutazione alcuni aspetti tecnici": l'assessore ai Lavori Pubblici Giovanna Onorati ha spiegato come sia stato «ritenuto importante rivalutare le operazioni d'intervento da mettere in atto in particolare a causa al cambio di all'altezza della soffolta che, nell'aggiornamento progettuale, è passato dai meno ottanta centimetri a meno venti sotto il pelo d'acqua, rendendo necessario un aumento del materiale occorrente». Per ora i lavori sono, quindi, ancora fermi e le mareggiate restano una minaccia per la costa. Non meno allarmanti sono le conseguenze che l'erosione sta provocando a Focene, dove nei mesi scorsi le mareggiate hanno sommerso i chioschi delle spiagge libere e gli stabilimenti (leggi qui). Anche lì il mare avanza sempre di più, arrivando ad allagare le strade e le case. I residenti sono letteralmente in balia dell'acqua minacciati non solo dall'erosione, ma anche dalle alluvioni e dal rischio esondazione. La barriera new jersey posizionata fra le abitazioni e il "Baraonda" (uno dei chioschi più colpiti) è stata recentemente rinforzata (leggi qui), ma si teme che questo non possa bastare. Particolare allarme desta anche la situazione in cui versa il tombino fognario sulla spiaggia di Mare Nostrum la cui barriera protettiva è ormai sprofondata nella sabbia e, ad ogni mareggiata, viene sommerso dal mare. A novembre è stato efficientemente svolto un intervento di rimozione della sabbia volto a migliorare le condizioni di deflusso a mare delle acque provenienti dal Canale delle acque Alte e dal canale emissario dello Stagno di Focene, Creando una apertura, l'acqua del canale potrà defluire, evitando gli allagamenti . Ma dopo qualche mese la criticità sembra sia tornata e, se l'acqua invade il tombino, si rischia il blocco fognario dell'intera località. Quale può essere, quindi, una soluzione definitiva al problema erosione? Secondo Italia Nostra la creazione del **porto** non è fra queste: «Lo scenario è preoccupante. Il **porto** non porterà vantaggi sul problema dell'erosione marina. E' anzi prevedibile che gli squilibri ambientali causati dalle grandi opere di cementificazione produrrebbero nel tempo effetti catastrofici, tanto da rendere inospitale e improduttivo il litorale». Intanto, il Comune ha focalizzato l'ultimo consiglio comunale sulle mareggiate a Focene e Fregene in particolare annunciando la «realizzazione di interventi di somma urgenza».

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Crociere, sarà anno di assestamento

L'analisi di Risposte Turismo tra i bilanci di un 2023 da record e le proiezioni per il 2024. Civitavecchia sul gradino più alto del podio. Nel Mediterraneo il primato è di Barcellona Condividi CIVITAVECCHIA - Un assestamento nel numero dei passeggeri (+0,1% 2024/2023) e una più decisa crescita per quanto riguarda gli accosti (+6%). Così si presenta il 2024 per il settore delle crociere, così come evidenziato nella nuova edizione dello "Speciale Crociere" di Risposte Turismo . «Se per alcuni le previsioni per il 2024 - ha spiegato il presidente Francesco di Cesare - dopo le accentuate variazioni positive degli ultimi due anni, possono rappresentare una battuta d'arresto, per noi sono da vedere come una occasione per consolidare le proprie posizioni e riflettere su se, come, e a quali condizioni puntare a crescere nelle prossime stagioni. Non è affatto detto, infatti, che la crescita dimensionale debba rappresentare sempre un obiettivo. Perché lo sia, vi devono essere le giuste condizioni. Tra esse, la capacità del sistema di offerta di accogliere più passeggeri, adeguate infrastrutture di mobilità per non mettere in difficoltà le dinamiche di spostamento di chi in quelle destinazioni vive e lavora, la volontà di leggere e gestire l'intero turismo, di cui la crocieristica fa parte, come unico fenomeno ancorché alimentato da diverse componenti. Che l'Italia sia destinata a restare tra i paesi leader della crocieristica non v'è alcun dubbio. La sfida starà su come vorrà e saprà gestire un fenomeno comunque destinato a crescere e a cambiare». L'Italia ha registrato nel 2023 una crescita del 48% rispetto al 2022 per quanto riguarda i volumi di passeggeri movimentati nei porti, evidenziando al tempo stesso un più contenuto incremento nel numero degli accosti (+0,3%). Complessivamente i passeggeri movimentati sono stati 13,79 milioni con oltre 4.900 call registrate in 61 scali. Le prospettive per il 2024 prevedono un'ulteriore, ancorché marginale, crescita del traffico crocieristico in Italia, puntando a segnare un nuovo record nel numero di passeggeri e toccate nave accolti. I primi portandosi a circa 13,8 milioni, le seconde a circa 5.200 (+6% 2024/2023). Alcuni porti dovrebbero raggiungere un nuovo record di traffico, come Civitavecchia (+0,5% passeggeri 2024/2023), Napoli (+3%) e Palermo (+6,4%). Tra i porti italiani, Civitavecchia continua a posizionarsi al vertice con 3,3 milioni di passeggeri, registrando una sostanziale stabilità rispetto al 2023. Seguono Napoli e Genova, distanziati da circa 200.000 passeggeri, con lo scalo partenopeo a prevedere una crescita del 3% sia per passeggeri che per toccate nave, e quello ligure ad attendersi una riduzione di circa il 10% in entrambe le variabili. Civitavecchia è anche il primo **porto** per volume di crocieristi imbarcati e sbarcati (1,6 milioni). Segue a distanza Genova, con 625.000 crocieristi coinvolti in operazioni di home in/out. Al terzo posto Savona, con 5 passeggeri su 10 ad essersi imbarcati o sbarcati nel **porto** ligure (quasi il 60% del totale del traffico accolto). Sul fronte Mediterraneo , nel 2023 Barcellona



L'analisi di Risposte Turismo tra i bilanci di un 2023 da record e le proiezioni per il 2024. Civitavecchia sul gradino più alto del podio. Nel Mediterraneo il primato è di Barcellona Condividi CIVITAVECCHIA - Un assestamento nel numero dei passeggeri (+0,1% 2024/2023) e una più decisa crescita per quanto riguarda gli accosti (+6%). Così si presenta il 2024 per il settore delle crociere, così come evidenziato nella nuova edizione dello "Speciale Crociere" di Risposte Turismo . «Se per alcuni le previsioni per il 2024 - ha spiegato il presidente Francesco di Cesare - dopo le accentuate variazioni positive degli ultimi due anni, possono rappresentare una battuta d'arresto, per noi sono da vedere come una occasione per consolidare le proprie posizioni e riflettere su se, come, e a quali condizioni puntare a crescere nelle prossime stagioni. Non è affatto detto, infatti, che la crescita dimensionale debba rappresentare sempre un obiettivo. Perché lo sia, vi devono essere le giuste condizioni. Tra esse, la capacità del sistema di offerta di accogliere più passeggeri, adeguate infrastrutture di mobilità per non mettere in difficoltà le dinamiche di spostamento di chi in quelle destinazioni vive e lavora, la volontà di leggere e gestire l'intero turismo, di cui la crocieristica fa parte, come unico fenomeno ancorché alimentato da diverse componenti. Che l'Italia sia destinata a restare tra i paesi leader della crocieristica non v'è alcun dubbio. La sfida starà su come vorrà e saprà gestire un fenomeno comunque destinato a crescere e a cambiare». L'Italia ha registrato nel 2023 una crescita del 48% rispetto al 2022 per quanto riguarda i volumi di passeggeri movimentati nei porti, evidenziando al tempo stesso un più contenuto incremento nel numero degli accosti (+0,3%). Complessivamente i passeggeri movimentati sono stati 13,79 milioni con oltre 4.900 call registrate in 61 scali. Le prospettive per il 2024 prevedono un'ulteriore, ancorché marginale, crescita del traffico crocieristico in Italia, puntando a segnare un nuovo record nel numero di passeggeri e toccate nave accolti. I primi portandosi a circa 13,8 milioni, le seconde a circa 5.200 (+6% 2024/2023). Alcuni porti dovrebbero raggiungere un nuovo record di traffico, come Civitavecchia (+0,5% passeggeri 2024/2023), Napoli (+3%) e Palermo (+6,4%). Tra i porti italiani, Civitavecchia continua a posizionarsi al vertice con 3,3 milioni di passeggeri, registrando una sostanziale stabilità rispetto al 2023. Seguono Napoli e Genova, distanziati da circa 200.000 passeggeri, con lo scalo partenopeo a prevedere una crescita del 3% sia per passeggeri che per toccate nave, e quello ligure ad attendersi una riduzione di circa il 10% in entrambe le variabili. Civitavecchia è anche il primo **porto** per volume di crocieristi imbarcati e sbarcati (1,6 milioni). Segue a distanza Genova, con 625.000 crocieristi coinvolti in operazioni di home in/out. Al terzo posto Savona, con 5 passeggeri su 10 ad essersi imbarcati o sbarcati nel **porto** ligure (quasi il 60% del totale del traffico accolto). Sul fronte Mediterraneo , nel 2023 Barcellona

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

si è confermato il primo **porto**, distaccandosi di circa 200.000 passeggeri da Civitavecchia, dato molto simile a quello degli anni precedenti: il **porto** catalano ha accolto circa 3,5 milioni di passeggeri con 804 accosti mentre quello italiano 3,3 milioni con 809 accosti. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fruit Logistica, trasferta positiva a Berlino per Cfft: ma servono nuovi spazi

CIVITAVECCHIA - Rafforzare la propria posizione, cercare di aprire nuovi spiragli commerciali con la consapevolezza del fatto che oggi più che mai il **porto** ha bisogno di più spazi da destinare alla logistica. In assenza di queste aree, sarà ... Condividi **CIVITAVECCHIA** - Rafforzare la propria posizione, cercare di aprire nuovi spiragli commerciali con la consapevolezza del fatto che oggi più che mai il **porto** ha bisogno di più spazi da destinare alla logistica.

In assenza di queste aree, sarà difficile garantire quelle risposte che il mercato continua a chiedere con insistenza. È positivo il bilancio della trasferta di Berlino per la **Civitavecchia** Fruit & Forest Terminal, la società italo belga che gestisce il terminal agroalimentare all'interno del **porto** e che, da qualche anno, ha rilanciato l'interporto, riposizionandolo al centro del mercato nazionale e non soltanto. Il team guidato dal manager Steven Clerckx è stato la scorsa settimana al "Fruit Logistica", il maggiore appuntamento internazionale della logistica ortofrutticola. E proprio il numero uno di Cfft ha confermato il grande interesse da parte dei gruppi internazionali nei confronti del **porto** di **Civitavecchia**. «Abbiamo preso contatti con nuovi clienti, tra cui un gruppo

francese che vorrebbe far arrivare la sua merce da noi per servire poi direttamente il mercato romano - ha spiegato Clerckx - ma il problema restano gli spazi e le aree: la domanda è superiore all'offerta. I magazzini sono full, e anche **porto** e retroporto ormai sono saturi. Bisogna lavorare per garantire le giuste risposte in tempi celeri». Sicuramente in questi anni la velocità delle operazioni garantite da Cfft ha fatto sì che aumentassero gli arrivi di frutta in container. Già da qualche mese, ad esempio, Hapag-Lloyd ha raddoppiato la sua presenza con una seconda linea che arriva a **Civitavecchia** la domenica: i container posso essere subito lavorati - e questo è il grande vantaggio - e il lunedì la frutta è già nei mercati, centri di distribuzione e supermercati. Anche Maersk ha confermato ormai da tempo Cfft come partner come partner logistico, proprio in virtù della possibilità di poter lavorare direttamente i container: la merce arriva, viene lavorata a ciglio banchina o sistemata nelle celle refee e caricata sui camion, o se serve portata nei magazzini dell'interporto. «Questo per il cliente significa - ha concluso Clerckx - riduzione dei tempi e dei costi e ci ha fatto preferire ad altri porti come Livorno e Salerno». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Erosione: la "piaga" che affligge Focene e Fregene

Clarissa Montagna FIUMICINO - La "piaga" che affligge il nostro litorale sempre più difficile da arrestare: fra interventi efficienti (altri un po' meno o comunque non abbastanza) l'erosione resta la criticità più grave con cui le nostre ... Condividi Clarissa Montagna FIUMICINO - La "piaga" che affligge il nostro litorale sempre più difficile da arrestare: fra interventi efficienti (altri un po' meno o comunque non abbastanza) l'erosione resta la criticità più grave con cui le nostre coste devono fare i conti e che rischia seriamente di far sparire le nostre spiagge. E il Comune di Fiumicino, che vanta 24 chilometri di costa, è un territorio minacciato da sempre dalle mareggiate: Focene e Fregene in primis, sono le "vittime" che devono fare la conta dei danni più ingenti, perché la potenza del mare sembra inarrestabile. Troppe volte gli stabilimenti sono stati messi in ginocchio e troppe volte le due località, soprattutto Focene, sono state invase dall'acqua. Nella scena, ora, è entrata anche la realizzazione del nuovo **porto** crocieristico (anche se il Mibact per ora ha bocciato il progetto) che ha aperto il dibattito, su quali siano le conseguenze (negative o positive) che queste due opere potranno avere non solo sulle aree d'interesse, ma anche su tutto il litorale. Come riportato da Italia Nostra Litorale Romano «L'erosione costiera sul litorale di Fiumicino impone già interventi per 4 milioni di euro, e intanto il fenomeno si estende sempre di più. E la struttura turistico-crociéristica ad Isola Sacra - andrebbe ad azzerare completamente la dinamica naturale alla foce del Tevere, con conseguenze deleterie su tutto il litorale di Fiumicino». A preoccupare Italia Nostra è anche il **porto** commerciale e la vicinanza delle due opere: «Le stesse considerazioni, valgono anche per il **porto** Commerciale previsto a Fiumicino Nord, che, oltre alla darsena pescherecci. E la poca distanza, meno di due chilometri fra le due strutture, è preoccupante in termini di inquinamento e di cementificazione». Negli anni, l'erosione a Fregene, nella zona Sud in particolare, è aumentata e le previsioni per il futuro non sono ottimistiche, anzi: secondo i dati Ispra (Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente), l'erosione fra gli anni 2000 e il 2020 è aumentata e tenderà ad estendersi progressivamente verso nord. «Questo è determinato, - spiega Italia Nostra Litorale Romano - da alcuni fattori ricorrenti: dall'imbrigliamento dei corsi d'acqua, con i bacini artificiali e le briglie che servono a diminuire gli impatti delle piene ma poi limitano drasticamente il trasporto dei sedimenti a mare; dai prelievi degli stessi sedimenti a fini edilizi; dallo stravolgimento della configurazione della costa, con parte delle strutture di difesa costiera che bloccano il naturale distribuirsi dei sedimenti che si depositano alla foce dei fiumi; dalla cancellazione delle dune costiere particolarmente importanti proprio come riserva di materiale e protezione dell'entroterra in caso di mareggiate eccezionali». Per contrastare il fenomeno dell'erosione,



Clarissa Montagna FIUMICINO - La "piaga" che affligge il nostro litorale sempre più difficile da arrestare: fra interventi efficienti (altri un po' meno o comunque non abbastanza) l'erosione resta la criticità più grave con cui le nostre ... Condividi Clarissa Montagna FIUMICINO - La "piaga" che affligge il nostro litorale sempre più difficile da arrestare: fra interventi efficienti (altri un po' meno o comunque non abbastanza) l'erosione resta la criticità più grave con cui le nostre coste devono fare i conti e che rischia seriamente di far sparire le nostre spiagge. E il Comune di Fiumicino, che vanta 24 chilometri di costa, è un territorio minacciato da sempre dalle mareggiate: Focene e Fregene in primis, sono le "vittime" che devono fare la conta dei danni più ingenti, perché la potenza del mare sembra inarrestabile. Troppe volte gli stabilimenti sono stati messi in ginocchio e troppe volte le due località, soprattutto Focene, sono state invase dall'acqua. Nella scena, ora, è entrata anche la realizzazione del nuovo porto crocieristico (anche se il Mibact per ora ha bocciato il progetto) che ha aperto il dibattito, su quali siano le conseguenze (negative o positive) che queste due opere potranno avere non solo sulle aree d'interesse, ma anche su tutto il litorale. Come riportato da Italia Nostra Litorale Romano «L'erosione costiera sul litorale di Fiumicino impone già interventi per 4 milioni di euro, e intanto il fenomeno si estende sempre di più. E la struttura turistico-crociéristica ad Isola Sacra - andrebbe ad azzerare completamente la dinamica naturale alla foce del Tevere, con conseguenze deleterie su tutto il litorale di Fiumicino». A preoccupare Italia Nostra è anche il porto commerciale e la vicinanza delle due opere: «Le stesse considerazioni, valgono anche per il porto Commerciale previsto a Fiumicino Nord, che, oltre alla darsena pescherecci. E la poca distanza, meno di due chilometri fra le due strutture, è preoccupante in termini di inquinamento e di cementificazione». Negli anni, l'erosione a Fregene, nella zona Sud in particolare, è aumentata e le previsioni per il futuro non sono ottimistiche,

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

sono tanti gli interventi fatti nel corso degli anni, che si stanno facendo oggi e quelli che si devono ancora fare: ripascimento, barriere new jersey, barriera soffolta, che si spera possano risolvere l'emergenza e non tramutarsi negli ennesimi interventi tampone: «Un ripascimento d'emergenza eseguito a luglio 2020 aveva già perso i suoi effetti ad agosto dello stesso anno», aggiunge Italia Nostra. Il mare era, infatti avanzato nei primi metri di arenile oggetto dell'intervento, inghiottendo la sabbia riportata. Nel 2022 è stata, invece, avviata la realizzazione della barriera soffolta, ma i lavori hanno subito dei rallentamenti per "valutazione alcuni aspetti tecnici": l'assessore ai Lavori Pubblici Giovanna Onorati ha spiegato come sia stato «ritenuto importante rivalutare le operazioni d'intervento da mettere in atto in particolare a causa al cambio di all'altezza della soffolta che, nell'aggiornamento progettuale, è passato dai meno ottanta centimetri a meno venti sotto il pelo d'acqua, rendendo necessario un aumento del materiale occorrente». Per ora i lavori sono, quindi, ancora fermi e le mareggiate restano una minaccia per la costa. Non meno allarmanti sono le conseguenze che l'erosione sta provocando a Focene, dove nei mesi scorsi le mareggiate hanno sommerso i chioschi delle spiagge libere e gli stabilimenti (leggi qui). Anche lì il mare avanza sempre di più, arrivando ad allagare le strade e le case. I residenti sono letteralmente in balia dell'acqua minacciati non solo dall'erosione, ma anche dalle alluvioni e dal rischio esondazione. La barriera new jersey posizionata fra le abitazioni e il "Baraonda" (uno dei chioschi più colpiti) è stata recentemente rinforzata (leggi qui), ma si teme che questo non possa bastare. Particolare allarme desta anche la situazione in cui versa il tombino fognario sulla spiaggia di Mare Nostrum la cui barriera protettiva è ormai sprofondata nella sabbia e, ad ogni mareggiata, viene sommerso dal mare. A novembre è stato efficientemente svolto un intervento di rimozione della sabbia volto a migliorare le condizioni di deflusso a mare delle acque provenienti dal Canale delle acque Alte e dal canale emissario dello Stagno di Focene, Creando una apertura, l'acqua del canale potrà defluire, evitando gli allagamenti . Ma dopo qualche mese la criticità sembra sia tornata e, se l'acqua invade il tombino, si rischia il blocco fognario dell'intera località. Quale può essere, quindi, una soluzione definitiva al problema erosione? Secondo Italia Nostra la creazione del **porto** non è fra queste: «Lo scenario è preoccupante. Il **porto** non porterà vantaggi sul problema dell'erosione marina. E' anzi prevedibile che gli squilibri ambientali causati dalle grandi opere di cementificazione produrrebbero nel tempo effetti catastrofici, tanto da rendere inospitale e improduttivo il litorale». Intanto, il Comune ha focalizzato l'ultimo consiglio comunale sulle mareggiate a Focene e Fregene in particolare annunciando la «realizzazione di interventi di somma urgenza». Condividi.

Informazioni Marittime

Napoli

Prevenzione in ambito marittimo-portuale, il focus di Inail Campania e Assarmatori

Il seminario di approfondimento si è tenuto presso la sede dell'Università "Parthenope" al Centro Direzionale di **Napoli**. Con l'obiettivo di promuovere e rafforzare il sistema e la cultura della salute e sicurezza negli ambienti di lavoro, con particolare riferimento alle aree marittime e portuali, e sui cosiddetti "spazi confinati", si è svolto il seminario organizzato da INAIL Campania e Assarmatori, con il supporto dell'Università di **Napoli** "Parthenope", che ha ospitato l'evento nella sede dell'ateneo campano (Centro Direzionale di **Napoli**). L'iniziativa si è posta come un primo incontro di studio e di confronto a seguito della sottoscrizione di un apposito protocollo di intesa, nel marzo 2023, tra i due soggetti promotori dell'iniziativa, con l'intento di trattare approfondimenti circa innovative soluzioni tecnologiche capaci anche di implementare la diffusione di modelli di gestione integrata dei rischi negli specifici contesti lavorativi afferenti ad un comparto ampio e di fondamentale importanza per l'economia del Paese. Al tavolo dei relatori, dopo i saluti istituzionali di Antonio Scamardella, ordinario di Architettura e Statica della Nave presso l'Università di **Napoli** "Parthenope", e di Stefano Peduto, responsabile delle Relazioni industriali di Assarmatori, si sono susseguiti, in due diversi panel - moderati da Giuseppe Di Palo (Oltremare - Servizi integrati per lo shipping) - gli interventi di referenti Istituzionali dell'INAIL, di docenti universitari, di personale medico, nonché di esponenti di compagnie di navigazione, del servizio chimico di porto e di società operative nell'ambito della sicurezza sui luoghi di lavoro. Tra il pubblico, oltre agli esponenti di diverse imprese armatoriali, anche studenti della Parthenope, dell'Università Vanvitelli nonché gli alunni e i docenti dell'Istituto Nautico Nino Bixio di Sorrento e dell'IPIA Sannino di **Napoli**. Ad aprire il primo panel di interventi il direttore dell'Unità operativa territoriale di certificazione, verifica e ricerca - INAIL **Napoli**, Pasquale Addonizio, che, in una disamina relativa al dato di infortuni e malattie professionali in ambito portuale, ha evidenziato la necessità di specifiche azioni preventive utili per ridurre il verificarsi di infortuni, soprattutto se gravi o tragici. "Obiettivo perseguibile innanzitutto con attività di formazione continua che sappiano trovare la giusta interazione anche con la costante innovazione tecnologica, prevedendo anche il coinvolgimento delle scuole". È seguito l'intervento della docente dell'Università Parthenope, Silvia Pennino, la quale ha esplorato le diverse tipologie strutturali della nave e la loro stretta correlazione al carico pagante, sottolineando la variabilità dei rischi in base al tipo di imbarcazione e al carico. A chiudere la prima parte dei lavori Cosimo De Marco, Lucia De Coppi, Emanuele Ciampa e Speranza Duraccio (ASL **Napoli** 1 / Commissione d'Albo dei tecnici della prevenzione nell'ambiente e nei luoghi di lavoro dell'Ordine TSRM-PSTRP) che, riassumendo i contenuti della Carta di Urbino, hanno



Il seminario di approfondimento si è tenuto presso la sede dell'Università "Parthenope" al Centro Direzionale di Napoli con l'obiettivo di promuovere e rafforzare il sistema e la cultura della salute e sicurezza negli ambienti di lavoro, con particolare riferimento alle aree marittime e portuali, e sui cosiddetti "spazi confinati", si è svolto il seminario organizzato da INAIL Campania e Assarmatori, con il supporto dell'Università di Napoli "Parthenope", che ha ospitato l'evento nella sede dell'ateneo campano (Centro Direzionale di Napoli). L'iniziativa si è posta come un primo incontro di studio e di confronto a seguito della sottoscrizione di un apposito protocollo di intesa, nel marzo 2023, tra i due soggetti promotori dell'iniziativa, con l'intento di trattare approfondimenti circa innovative soluzioni tecnologiche capaci anche di implementare la diffusione di modelli di gestione integrata dei rischi negli specifici contesti lavorativi afferenti ad un comparto ampio e di fondamentale importanza per l'economia del Paese. Al tavolo dei relatori, dopo i saluti istituzionali di Antonio Scamardella, ordinario di Architettura e Statica della Nave presso l'Università di Napoli "Parthenope", e di Stefano Peduto, responsabile delle Relazioni industriali di Assarmatori, si sono susseguiti, in due diversi panel - moderati da Giuseppe Di Palo (Oltremare - Servizi integrati per lo shipping) - gli interventi di referenti Istituzionali dell'INAIL, di docenti universitari, di personale medico, nonché di esponenti di compagnie di navigazione, del servizio chimico di porto e di società operative nell'ambito della sicurezza sui luoghi di lavoro. Tra il pubblico, oltre agli esponenti di diverse imprese armatoriali, anche studenti della Parthenope, dell'Università Vanvitelli nonché gli alunni e i docenti dell'Istituto Nautico Nino Bixio di Sorrento e dell'IPIA Sannino di Napoli. Ad aprire il primo panel di interventi il direttore dell'Unità operativa territoriale di certificazione, verifica e ricerca - INAIL Napoli, Pasquale Addonizio, che, in una disamina relativa al dato di

Informazioni Marittime

Napoli

messo in risalto l'importanza della persona in quanto soggetto principale per l'attuazione e la promozione di attività di prevenzione. Concetti riassunti poi nel video spot "La prevenzione è la soluzione" che vede come testimonial il cantante partenopeo Clementino. "I nostri sforzi soprattutto nei confronti delle aziende - ha spiegato De Marco - devono essere intesi meramente da un punto di vista di prevenzione, e mai repressivo. Il nostro lavoro può portare infatti tante imprese a comprendere concretamente quell'ampia gamma di attività, strumenti e servizi spendibili per migliorare le condizioni di sicurezza e di salute dei lavoratori". La seconda parte del seminario si è aperta invece con un momento interattivo a cura dei rappresentanti di Grandi Navi Veloci, Roberto De Angelis e Riccardo Raineri, i quali hanno messo in evidenza l'esperienza diretta del proprio personale nella gestione di situazioni di pericolo derivanti dal lavoro entro gli spazi confinati di bordo, ponendo l'accento sulla necessaria formazione utile non solo per eseguire i lavori ma anche per intervenire nel caso in cui occorra soccorrere i propri colleghi. La parola è poi passata a Tullio Foti del servizio chimico di porto (il cui intervento ha posto l'attenzione su un elemento spesso non considerato, ovvero i rischi connessi agli spazi adiacenti a quelli confinati), seguito da Pasquale Capasso (ASPP di HSE Consulting) il quale, nell'ambito delle attività da porre in essere per contrastare il rischio di incidenti in ambienti confinati, ha svolto un'approfondita panoramica su attività e strumenti atti a tale scopo, senza dimenticare le imprescindibili azioni di supervisione e prevenzione. A chiudere i lavori, Luciano Di Donato, (dirigente tecnologo INAIL) che, con il suo intervento, oltre ad analizzare nel dettaglio un case study in tema con l'argomento della giornata (lavori in stiva), indicando nel contempo anche soluzioni possibili di prevenzione ha enfatizzato, tra gli altri, alcuni aspetti relativi alla legislazione applicabile ricordando che ad oggi questa, ancora non contempla una definizione di ambiente confinato (D.Lgs 81/2008), così come, non è ancora definito in modo univoco e diffuso un metodo riconosciuto di formazione, informazione e addestramento seppure previsto all'epoca del DPR 177/2011 (regolamento che contiene le prescrizioni per la qualificazione delle imprese che operano in ambienti sospetti di inquinamento e confinati). "Il primo contributo dell'INAIL per contenere questi rischi - ha spiegato Di Donato - è stato la partecipazione attiva ai lavori di questo regolamento facendo inserire, tra gli articoli che lo costituiscono, importanti aspetti legati alla prevenzione degli infortuni per queste lavorazioni, prevedendo ad esempio per i lavoratori l'addestramento all'uso delle attrezzature di lavoro e della strumentazione impiegata nelle attività da svolgere. Purtroppo, alcuni aspetti applicativi relativi a tale addestramento non sono ad oggi ancora stati definiti. In questo vacatio legis l'Istituto, responsabilmente, si è inserito con un'attività di ricerca che ha portato alla progettazione e la costruzione di un simulatore fisico per consentire un percorso formativo esperienziale di informazione, formazione e addestramento dei lavoratori che operano in questi ambienti". Condividi Tag assarmatori convegni Articoli correlati.

Cento milioni alla nautica campanana

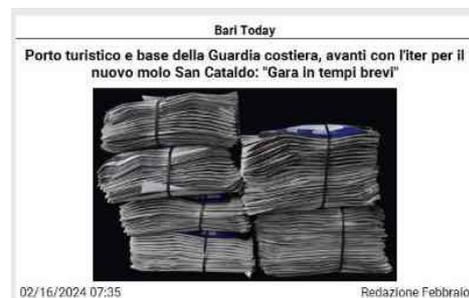
NAPOLI - Ecco la promessa del presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, all'incontro con gli imprenditori della filiera nautica italiana in occasione del convegno al Nauticsud, dal titolo "Carenze infrastrutturali, a rischio la produzione del comparto della nautica da diporto". Saranno 100 i milioni di euro - ha detto De Luca - che la Regione Campania metterà a disposizione, con i fondi di coesione e sviluppo, per investimenti e aree portuali e miglioramenti degli attracchi della nautica da diporto. "Siamo di fronte ad un muro di gomma: da oltre un anno e mezzo attendiamo dal Governo lo sblocco dei fondi coesione e sviluppo per oltre 6 miliardi di euro destinati alla Regione Campania e altro un miliardo e 300 milioni per i fondi di programmazione complementare - ha dichiarato il presidente De Luca nel suo intervento -. Pare che ora finalmente qualcosa si muova, ma questo ritardo genererà un'ulteriore perdita di tempo che significa attivare i progetti con tre anni di ritardo rispetto a quanto si poteva fare. Una cosa però è certa - ha ribadito De Luca -, la cantieristica è una risorsa della nostra regione e così anche l'intera filiera che c'è dietro, in chiave di economia e posti di lavoro.

Perciò 100 milioni di euro, dei fondi indicati, saranno destinati ad investimenti per le aree portuali e miglioramenti degli attracchi per la nautica da diporto". Soddisfatto Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica (AFINA), che ancor prima in collegamento video durante il convegno con il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, aveva già incassato un valido giudizio: "Quello che stiamo facendo in collaborazione con voi è importante (Salone Nautico Internazionale di Bologna, ndr), perché certamente la Campania, in particolare, ha una supremazia in questo settore che è riconosciuta da tutti. L'aver creato questo gemellaggio per noi, con i saloni di Afina, Nauticsud e Navigare, sta diventando sempre più importante".



Porto turistico e base della Guardia costiera, avanti con l'iter per il nuovo molo San Cataldo: "Gara in tempi brevi"

Il Ministero dell'Ambiente ha decretato le opere non assoggettabili a Via, entro la prossima settimana la chiusura della conferenza dei servizi. Procede l'iter per la realizzazione dei lavori di ampliamento del molo San Cataldo a Bari, con il potenziamento della sede logistica della Capitaneria di Porto e le nuove banchine del porto turistico. Nei giorni scorsi, la Direzione Generale Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha pubblicato - come rende noto l'**Autorità Portuale** del Mare Adriatico Meridionale - una determinazione direttoriale, decretando, sulla scorta dello studio di impatto ambientale prodotto, la non assoggettabilità delle opere alla procedura di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). La prossima settimana, con un provvedimento del presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi, si procederà alla conclusione della Conferenza di Servizi, con l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e per l'ottenimento dell'Autorizzazione Unica ZES. Il progetto prevede la costruzione di nuove opere di banchinamento, per una superficie complessiva di circa 33.000 mq, quale ampliamento del Molo San Cataldo, dove già sono presenti le infrastrutture al servizio della Guardia Costiera, compresa una fascia di ampliamento larga 20 metri necessaria per esigenze costruttive e d'uso e che sarà destinata all'AdSPMAM, per garantire, senza significativi aumenti di costo, ulteriore utilità e valore all'intervento e contestualmente consentire all'Ente di provvedere, con maggiore agio, economia e sicurezza, alle attività di manutenzione dell'intera opera. Il piano è stato realizzato dall'**Autorità** di Sistema con lo scopo riqualificare funzionalmente un ambito **portuale** attualmente sottoutilizzato, con il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto e, contemporaneamente, realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto. L'opera che ha un quadro economico di oltre 34 milioni di euro è cofinanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e consentirà alla Capitaneria di porto di avere la disponibilità di ormeggi adeguatamente infrastrutturati, in un'area ritenuta strategica per i rapporti con i Paesi transfrontalieri e per la tutela dell'Adriatico meridionale. Nello specifico, il progetto riguarda la realizzazione di banchine e piazzali al servizio della Guardia Costiera, collegati alla radice del Molo San Cataldo, in adiacenza e ampliamento delle aree già occupate dalla stessa Guardia Costiera. L'opera, inoltre, prevede un intervento di approfondimento dei fondali, fino alla quota di -7,00 metri rispetto al livello del mare, per un quantitativo complessivo di materiale dragato di 88.410 m³. Sul Molo San Cataldo verranno realizzati tre nuovi punti di ormeggio, per la lunghezza di circa 400 metri; mentre le superfici restanti saranno destinate sia alla Guardia Costiera e sia all'approdo turistico, nella Darsena di Ponente. Infine, verrà realizzato un pontile



02/16/2024 07:35

Redazione Febbraio

Il Ministero dell'Ambiente ha decretato le opere non assoggettabili a Via, entro la prossima settimana la chiusura della conferenza dei servizi. Procede l'iter per la realizzazione dei lavori di ampliamento del molo San Cataldo a Bari, con il potenziamento della sede logistica della Capitaneria di Porto e le nuove banchine del porto turistico. Nei giorni scorsi, la Direzione Generale Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha pubblicato - come rende noto l'**Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale** - una determinazione direttoriale, decretando, sulla scorta dello studio di impatto ambientale prodotto, la non assoggettabilità delle opere alla procedura di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). La prossima settimana, con un provvedimento del presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi, si procederà alla conclusione della Conferenza di Servizi, con l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e per l'ottenimento dell'Autorizzazione Unica ZES. Il progetto prevede la costruzione di nuove opere di banchinamento, per una superficie complessiva di circa 33.000 mq, quale ampliamento del Molo San Cataldo, dove già sono presenti le infrastrutture al servizio della Guardia Costiera, compresa una fascia di ampliamento larga 20 metri necessaria per esigenze costruttive e d'uso e che sarà destinata all'AdSPMAM, per garantire, senza significativi aumenti di costo, ulteriore utilità e valore all'intervento e contestualmente consentire all'Ente di provvedere, con maggiore agio, economia e sicurezza, alle attività di manutenzione dell'intera opera. Il piano è stato realizzato dall'**Autorità** di Sistema con lo scopo riqualificare funzionalmente un ambito **portuale** attualmente sottoutilizzato, con il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto e, contemporaneamente, realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto.

Bari Today

Bari

idoneo all'ormeggio di due navi RO-PAX che potranno aprire il portellone di poppa sulla banchina 11. A breve, l'Ente **portuale** pubblicherà la gara per la realizzazione dei lavori sulla base della formula dell'appalto integrato, affinché l'opera possa essere realizzata entro la fine del 2025. "Il porto del futuro inizia a prendere forma e sostanza - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi - un porto interconnesso con la città, ecosostenibile, sicuro e modernissimo. Stiamo trasformando lo scalo in un hub polifunzionale e nevralgico che rivestirà un ruolo primario nel Bacino del Mediterraneo. Abbiamo effettuato un lavoro gigantesco per rispettare tutti i tempi e giovare di finanziamenti che così ben sfruttati genereranno plurime economie a vantaggio del porto, della città e della regione". "Questo è un passaggio importante per i prossimi passi relativi alla gara per i lavori di quello che nei fatti sarà il primo porto turistico attrezzato di Bari,- commenta il sindaco di Bari, Antonio Decaro- realizzato nell'ambito dei lavori di potenziamento della banchina per la Capitaneria di porto. L'intuizione di realizzare a San Cataldo una infrastruttura per la nautica da diporto si inserisce in una strategia urbana che vede nel quartiere fieristico un polo attrattivo per il turismo, per il tempo libero, gli eventi e che vedrà nei prossimi anni la realizzazione di importanti progetti di rigenerazione in fase di avvio a partire dal nuovo lungomare di san Cataldo i cui lavori di riqualificazione partiranno a breve". "E' l'attuazione della collaborazione inter-istituzionale che consentirà al Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera di servire le coste ed il mare del Paese con banchine e infrastrutture logistiche a Bari, per ospitare le nuove unità navali d'altura che saranno impiegate in scenari operativi sempre più complessi, permettendo alle donne e agli uomini del Corpo di adempiere, in modo ancora più efficiente, alle missioni affidate alla Guardia Costiera" - commenta il Direttore marittimo della Puglia e della Basilicata ionica, Contrammiraglio Vincenzo Leone. "Parliamo di un'opera pubblica di notevole importanza per la città di Bari, che mira a valorizzare il suo mare- ".- commenta il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano. E questo sia perché adegua e realizza migliori infrastrutture per la Capitaneria di Porto sia perché prevede la nascita di un porto turistico che innalzerà l'appeal di Bari e della Regione. Proprio qui sorgerà la prima e per ora unica base navale della Guardia costiera a livello nazionale per la tutela della Sicurezza in mare, della tutela dell'ambiente e della salvezza delle vite umane". Il complesso iter era stato avviato nel 2019 dall'AdSPMAM che aveva presentato una variante localizzata al Piano Regolatore **Portuale** (PRP) di Bari, riguardante due ambiti distinti: il primo relativo al Molo San Cataldo, il secondo relativo alla Darsena di Ponente. Nel 2020, la 'variante localizzata' era stata sottoposta al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che aveva espresso parere favorevole. Nel 2022, il Comitato di Gestione dell'Ente approvava la variante localizzata. A seguito del parere favorevole sulla variante localizzata al vigente Piano Regolatore **Portuale** da parte del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e la definizione della VAS (Valutazione Ambientale Strategica) è stata avviata, quindi, la progettazione definitiva delle opere a mare.

Porto di Bari: corre iter per lavori al molo San Cataldo. Non necessaria procedura VIA

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

FerPress

Porto di Bari: corre iter per lavori al molo San Cataldo. Non necessaria procedura VIA



02/16/2024 11:58

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Il Nautilus

Bari

Potenziamento della sede logistica Corpo Capitaneria di Porto e delle nuove banchine nel porto di Bari

Iter per la realizzazione dei lavori di potenziamento della sede logistica Corpo Capitaneria di **Porto** e delle nuove banchine, in ampliamento del Molo San Cataldo nel **porto** di **Bari**. Il MASE decreta la non assoggettabilità a VIA. Entro la prossima settimana la chiusura della Conferenza di Servizi. Tempi brevissimi per la gara. Lo scorso 13 febbraio, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)- Direzione Generale Valutazioni Ambientali- ha pubblicato una determinazione direttoriale relativa ai lavori di potenziamento della sede logistica del Corpo Capitaneria di **Porto** e di realizzazione delle nuove banchine, in ampliamento del molo San Cataldo, nel **porto** di **Bari**, voluti e progettati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) e sostenuti da Comune di **Bari** e Regione Puglia, decretando, sulla scorta dello studio di impatto ambientale prodotto, la non assoggettabilità delle opere alla procedura di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). La prossima settimana, pertanto, con un provvedimento del presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi, potrà essere conclusa la Conferenza di Servi, indetta in forma semplificata e modalità asincrona, per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e per l'ottenimento dell'Autorizzazione Unica ZES, relativamente, appunto, alla realizzazione di banchine e di piazzali in ampliamento del Molo San Cataldo, in conformità alla pianificazione portuale vigente. Il progetto prevede la costruzione di nuove opere di banchinamento, per una superficie complessiva di circa 33.000 mq, quale ampliamento del Molo San Cataldo, dove già sono presenti le infrastrutture al servizio della Guardia Costiera, compresa una fascia di ampliamento larga 20 metri necessaria per esigenze costruttive e d'uso e che sarà destinata all'AdSPMAM, per garantire, senza significativi aumenti di costo, ulteriore utilità e valore all'intervento e contestualmente consentire all'Ente di provvedere, con maggiore agio, economia e sicurezza, alle attività di manutenzione dell'intera opera. L'imponente progetto è stato realizzato dall'Autorità di Sistema con lo scopo riqualificare funzionalmente un ambito portuale attualmente sottoutilizzato, con il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di **Bari** del Corpo delle Capitanerie di **Porto** e, contemporaneamente, realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto. L'opera che ha un quadro economico di oltre 34 milioni di euro è cofinanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e consentirà alla Capitaneria di **porto** di avere la disponibilità di ormeggi adeguatamente infrastrutturati, in un'area ritenuta strategica per i rapporti con i Paesi transfrontalieri e per la tutela dell'Adriatico meridionale. Nello specifico, il progetto riguarda la realizzazione di banchine e piazzali al servizio della Guardia Costiera, collegati alla radice del Molo San Cataldo, in adiacenza



Iter per la realizzazione dei lavori di potenziamento della sede logistica Corpo Capitaneria di Porto e delle nuove banchine, in ampliamento del Molo San Cataldo nel porto di Bari. Il MASE decreta la non assoggettabilità a VIA. Entro la prossima settimana la chiusura della Conferenza di Servizi. Tempi brevissimi per la gara. Lo scorso 13 febbraio, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)- Direzione Generale Valutazioni Ambientali- ha pubblicato una determinazione direttoriale relativa ai lavori di potenziamento della sede logistica del Corpo Capitaneria di Porto e di realizzazione delle nuove banchine, in ampliamento del molo San Cataldo, nel porto di Bari, voluti e progettati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) e sostenuti da Comune di Bari e Regione Puglia, decretando, sulla scorta dello studio di impatto ambientale prodotto, la non assoggettabilità delle opere alla procedura di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). La prossima settimana, pertanto, con un provvedimento del presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi, potrà essere conclusa la Conferenza di Servi, indetta in forma semplificata e modalità asincrona, per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e per l'ottenimento dell'Autorizzazione Unica ZES, relativamente, appunto, alla realizzazione di banchine e di piazzali in ampliamento del Molo San Cataldo, in conformità alla pianificazione portuale vigente. Il progetto prevede la costruzione di nuove opere di banchinamento, per una superficie complessiva di circa 33.000 mq, quale ampliamento del Molo San Cataldo, dove già sono presenti le infrastrutture al servizio della Guardia Costiera, compresa una fascia di ampliamento larga 20 metri necessaria per esigenze costruttive e d'uso e che sarà destinata all'AdSPMAM, per garantire, senza significativi aumenti di costo, ulteriore utilità e valore all'intervento e contestualmente consentire all'Ente di provvedere, con maggiore agio, economia e

Il Nautilus

Bari

e ampliamento delle aree già occupate dalla stessa Guardia Costiera. L'opera, inoltre, prevede un intervento di approfondimento dei fondali, fino alla quota di -7,00 metri rispetto al livello del mare, per un quantitativo complessivo di materiale dragato di 88.410 m³. Sul Molo San Cataldo verranno realizzati tre nuovi punti di ormeggio, per la lunghezza di circa 400 metri; mentre le superfici restanti saranno destinate sia alla Guardia Costiera e sia all'approdo turistico, nella Darsena di Ponente. Infine, verrà realizzato un pontile idoneo all'ormeggio di due navi RO-PAX che potranno aprire il portellone di poppa sulla banchina 11. A breve, l'Ente portuale pubblicherà la gara per la realizzazione dei lavori sulla base della formula dell'appalto integrato, affinché l'opera possa essere realizzata entro la fine del 2025. "Il porto del futuro inizia a prendere forma e sostanza- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- un porto interconnesso con la città, ecosostenibile, sicuro e modernissimo. Stiamo trasformando lo scalo in un hub polifunzionale e nevralgico che rivestirà un ruolo primario nel Bacino del Mediterraneo. Abbiamo effettuato un lavoro gigantesco per rispettare tutti i tempi e giovare di finanziamenti che così ben sfruttati genereranno plurime economie a vantaggio del porto, della città e della regione". "Questo è un passaggio importante per i prossimi passi relativi alla gara per i lavori di quello che nei fatti sarà il primo porto turistico attrezzato di Bari,- commenta il sindaco di Bari, Antonio Decaro- realizzato nell'ambito dei lavori di potenziamento della banchina per la Capitaneria di porto. L'intuizione di realizzare a San Cataldo una infrastruttura per la nautica da diporto si inserisce in una strategia urbana che vede nel quartiere fieristico un polo attrattivo per il turismo, per il tempo libero, gli eventi e che vedrà nei prossimi anni la realizzazione di importanti progetti di rigenerazione in fase di avvio a partire dal nuovo lungomare di san Cataldo i cui lavori di riqualificazione partiranno a breve". "E' l'attuazione della collaborazione inter-istituzionale che consentirà al Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera di servire le coste ed il mare del Paese con banchine e infrastrutture logistiche a Bari, per ospitare le nuove unità navali d'altura che saranno impiegate in scenari operativi sempre più complessi, permettendo alle donne e agli uomini del Corpo di adempiere, in modo ancora più efficiente, alle missioni affidate alla Guardia Costiera" - commenta il Direttore marittimo della Puglia e della Basilicata ionica, Contrammiraglio Vincenzo Leone "Parliamo di un'opera pubblica di notevole importanza per la città di Bari, che mira a valorizzare il suo mare- ".- commenta il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano. E questo sia perché adegua e realizza migliori infrastrutture per la Capitaneria di Porto sia perché prevede la nascita di un porto turistico che innalzerà l'appeal di Bari e della Regione. Proprio qui sorgerà la prima e per ora unica base navale della Guardia costiera a livello nazionale per la tutela della Sicurezza in mare, della tutela dell'ambiente e della salvezza delle vite umane". Il complesso iter era stato avviato nel 2019 dall'AdSPMAM che aveva presentato una variante localizzata al Piano Regolatore Portuale (PRP) di Bari, riguardante due ambiti distinti: il primo relativo al

Il Nautilus

Bari

Molo San Cataldo, il secondo relativo alla Darsena di Ponente. Nel 2020, la 'variante localizzata' era stata sottoposta al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che aveva espresso parere favorevole. Nel 2022, il Comitato di Gestione dell'Ente approvava la variante localizzata. A seguito del parere favorevole sulla variante localizzata al vigente Piano Regolatore Portuale da parte del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e la definizione della VAS (Valutazione Ambientale Strategica) è stata avviata, quindi, la progettazione definitiva delle opere a mare. , Fondamentale, nelle diverse fasi, la completa sinergia, istituzionale e operativa, tra tutti i soggetti coinvolti.

La riforma portuale, come la vorrei

BARI L'Araba Fenice, ovvero la riforma della riforma portuale. Ma non c'è solo quella nelle aspettative delle Autorità portuali di sistema. E come si evince dalla seguente veloce intervista a uno dei presidenti più attivi ed apprezzati, il professor **Ugo Patroni Griffi** dell'AdSP-MAM del Mare Adriatico Meridionale, il dente che più fa male è la burocrazia, che troppo incide sui tempi dell'operatività. Ecco l'intervista, con una significativa analisi dello stato dell'arte della portualità italiana. Presidente, in attesa della riforma della riforma portuale, quali sono i principali punti a suo parere da rivedere/migliorare/innovare? Tutte le AdSP sono ancora alle prese con difficoltà burocratiche, specie per quanto riguarda le autorizzazioni ambientali e paesaggistiche. Sotto il primo profilo si segnala l'irrisolta questione dei dragaggi, oggi regolata da una normativa bizantina e irrispettosa dei principi basilari dell'economia circolare che, negli altri paesi europei, correttamente qualifica i sedimenti come sottoprodotto utilizzabile industrialmente. Sotto il secondo profilo, invece, va raccordata alla nuova normativa sulla pianificazione portuale quella in materia di tutela del paesaggio, in modo da contemperare virtuosamente gli interesse costituzionalmente tutelati. Inutile poi negare che guardiamo con fiducia alla riforma della l. 84/1994, al fine di garantire alle AdSP quella efficienza operativa che oggi, a ragione della qualificazione come enti pubblici non economici, purtroppo non hanno. Le crisi in Ucraina, nel Mar Rosso e il blocco virtuale ma significativo di Suez come incidono sul movimento nel suo Sistema? Attualmente l'impatto non è significativo. Tuttavia il timore è che possano incidere non tanto sui traffici, quanto su tempi e costi di realizzazione delle infrastrutture finanziate dal PNRR. Con il PNRR le AdSP stanno supportando un superlavoro di investimenti e progetti: ma la burocrazia statale vi sta dietro? Il rapporto con Governo e Regione è davvero eccellente. Tuttavia vanno risolti i problemi di coordinamento che ho appena citato. Ad esempio per il cold ironing per superare un parere negativo della sovrintendenza siamo dovuti ricorrere al ministro Fitto e quindi devolvere la questione al Consiglio dei Ministri, con il rischio tangibile di perdere il finanziamento e, soprattutto, di non dare adeguata risposta alle istanze di tutela dell'accessibilità del porto e della salubrità dell'aria, con le evidenti ricadute in termini ambientali e di salute pubblica. Altri scali non solo adriatici lamentano veri e propri cimiteri di vecchie navi, difficili e costose da smaltire: è anche un problema vostro? Non ne abbiamo molte. E quelle esistenti sono state oggetto di un piano di rimozione. Uno dei pochi settori in forte crescita è quello delle crociere: le bellezze dei vostri territori sono certo attrattive: programmi, progetti a breve, iniziative? Come noto uno dei maggiori operatori si è proposto per la gestione dei terminal, e la gara è in atto. La cosa denota attenzione per i nostri porti da parte del mercato, e conferma le potenzialità della Puglia come hub crocieristico. Nel 2024



La Gazzetta Marittima

Bari

il porto di Bari prevede un incremento del traffico (scali e passeggeri) del 16% e quello di Brindisi del 40%. Sul fronte infrastrutturale la realizzazione del nuovo terminal di Bari è avviata, così come stiamo realizzando aree pertinenziali idonee. A Brindisi candideremo nuovamente a finanziamento la realizzazione degli accosti di Sant'Apollinare, indispensabili per la crescita del settore (e in cui prossimità sarà realizzato un terminal dedicato alla crocieristica). L'Università del Salento è particolarmente impegnata sulla cultura marittima: c'è una collaborazione anche sul piano dello sviluppo culturale delle crociere e dei waterfront portuali? Con l'Università del Salento il rapporto è ottimo. Da tempo infatti l'AdSP collabora con il professor Roberto Tomasicchio. Così come ottimi rapporti di collaborazione abbiamo con Uniba, Politecnico di Bari, Lum e Ca' Foscari. Sul waterfront abbiamo in realizzazione un progetto di riqualificazione dei silos granari con il noto artista Guido Van Helten e attendiamo l'approvazione del nuovo Prp di Brindisi per concordare con l'amministrazione azioni concrete per la riqualificazione del waterfront, mentre stiamo già restaurando l'antico faro delle Pedagne. Last but not least: Assoportis sembra un po' soffrire nei rapporti con il Ministero e con l'informazione, anche se il presidente Giampieri è molto attivo. Suggestioni? Giampieri fa un ottimo lavoro. Purtroppo le mille emergenze appena ricordate Suez, Ucraina, Israele, contenzioso UE spesso impediscono di riservare alla gestione corrente l'attenzione che meriterebbe. Tuttavia il rapporto con il Ministero è sempre molto proficuo, come testimoniato dalla frequenza con cui vengono convocate le conferenze di coordinamento.

Port News

Bari

Bari, passo avanti verso il potenziamento del porto

Lo scorso 13 febbraio, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)- Direzione Generale Valutazioni Ambientali- ha pubblicato una determinazione direttoriale relativa ai lavori di potenziamento della sede logistica del Corpo Capitaneria di **Porto** e di realizzazione delle nuove banchine, in ampliamento del molo San Cataldo, nel **porto** di **Bari**, voluti e progettati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) e sostenuti da Comune di **Bari** e Regione Puglia, decretando, sulla scorta dello studio di impatto ambientale prodotto, la non assoggettabilità delle opere alla procedura di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). La prossima settimana, pertanto, con un provvedimento del presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi, potrà essere conclusa la Conferenza di Servi, indetta in forma semplificata e modalità asincrona, per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e per l'ottenimento dell'Autorizzazione Unica ZES, relativamente, appunto, alla realizzazione di banchine e di piazzali in ampliamento del Molo San Cataldo, in conformità alla pianificazione portuale

vigente. Il progetto prevede la costruzione di nuove opere di banchinamento, per una superficie complessiva di circa 33.000 mq, quale ampliamento del Molo San Cataldo, dove già sono presenti le infrastrutture al servizio della Guardia Costiera, compresa una fascia di ampliamento larga 20 metri necessaria per esigenze costruttive e d'uso e che sarà destinata all'AdSPMAM, per garantire, senza significativi aumenti di costo, ulteriore utilità e valore all'intervento e contestualmente consentire all'Ente di provvedere, con maggiore agio, economia e sicurezza, alle attività di manutenzione dell'intera opera. L'imponente progetto è stato realizzato dall'Autorità di Sistema con lo scopo di riqualificare funzionalmente un ambito portuale attualmente sottoutilizzato, con il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di **Bari** del Corpo delle Capitanerie di **Porto** e, contemporaneamente, realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto. L'opera che ha un quadro economico di oltre 34 milioni di euro è cofinanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e consentirà alla Capitaneria di **porto** di avere la disponibilità di ormeggi adeguatamente infrastrutturati, in un'area ritenuta strategica per i rapporti con i Paesi transfrontalieri e per la tutela dell'Adriatico meridionale. Nello specifico, il progetto riguarda la realizzazione di banchine e piazzali al servizio della Guardia Costiera, collegati alla radice del Molo San Cataldo, in adiacenza e ampliamento delle aree già occupate dalla stessa Guardia Costiera. L'opera, inoltre, prevede un intervento di approfondimento dei fondali, fino alla quota di -7,00 metri rispetto al livello del mare, per un quantitativo complessivo di materiale dragato di 88.410 m³. Sul Molo San Cataldo verranno realizzati tre nuovi punti di ormeggio, per la lunghezza di circa



Port News

Bari

400 metri; mentre le superfici restanti saranno destinate sia alla Guardia Costiera e sia all'approdo turistico, nella Darsena di Ponente. Infine, verrà realizzato un pontile idoneo all'ormeggio di due navi RO-PAX che potranno aprire il portellone di poppa sulla banchina 11. A breve, l'Ente portuale pubblicherà la gara per la realizzazione dei lavori sulla base della formula dell'appalto integrato, affinché l'opera possa essere realizzata entro la fine del 2025. Il porto del futuro inizia a prendere forma e sostanza - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi - un porto interconnesso con la città, ecosostenibile, sicuro e modernissimo. Stiamo trasformando lo scalo in un hub polifunzionale e nevralgico che rivestirà un ruolo primario nel Bacino del Mediterraneo. Abbiamo effettuato un lavoro gigantesco per rispettare tutti i tempi e giovare di finanziamenti che così ben sfruttati genereranno plurime economie a vantaggio del porto, della città e della regione. Questo è un passaggio importante per i prossimi passi relativi alla gara per i lavori di quello che nei fatti sarà il primo porto turistico attrezzato di Bari, - commenta il sindaco di Bari, Antonio Decaro - realizzato nell'ambito dei lavori di potenziamento della banchina per la Capitaneria di porto. L'intuizione di realizzare a San Cataldo una infrastruttura per la nautica da diporto si inserisce in una strategia urbana che vede nel quartiere fieristico un polo attrattivo per il turismo, per il tempo libero, gli eventi e che vedrà nei prossimi anni la realizzazione di importanti progetti di rigenerazione in fase di avvio a partire dal nuovo lungomare di San Cataldo i cui lavori di riqualificazione partiranno a breve. E' l'attuazione della collaborazione inter-istituzionale che consentirà al Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera di servire le coste ed il mare del Paese con banchine e infrastrutture logistiche a Bari, per ospitare le nuove unità navali d'altura che saranno impiegate in scenari operativi sempre più complessi, permettendo alle donne e agli uomini del Corpo di adempiere, in modo ancora più efficiente, alle missioni affidate alla Guardia Costiera - commenta il Direttore marittimo della Puglia e della Basilicata ionica, Contrammiraglio Vincenzo Leone. Parliamo di un'opera pubblica di notevole importanza per la città di Bari, che mira a valorizzare il suo mare - commenta il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano. E questo sia perché adegua e realizza migliori infrastrutture per la Capitaneria di Porto sia perché prevede la nascita di un porto turistico che innalzerà l'appeal di Bari e della Regione. Proprio qui sorgerà la prima e per ora unica base navale della Guardia costiera a livello nazionale per la tutela della Sicurezza in mare, della tutela dell'ambiente e della salvezza delle vite umane. Il complesso iter era stato avviato nel 2019 dall'AdSPMAM che aveva presentato una variante localizzata al Piano Regolatore Portuale (PRP) di Bari, riguardante due ambiti distinti: il primo relativo al Molo San Cataldo, il secondo relativo alla Darsena di Ponente. Nel 2020, la variante localizzata era stata sottoposta al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che aveva espresso parere favorevole. Nel 2022, il Comitato di Gestione dell'Ente approvava la variante localizzata. A seguito del parere favorevole sulla variante localizzata al vigente Piano Regolatore Portuale da parte del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e la definizione della VAS (Valutazione Ambientale Strategica) è stata avviata, quindi, la progettazione definitiva delle opere

Port News

Bari

a mare.

Shipping Italy

Bari

Al porto di Bari si sblocca l'iter per il nuovo pontile ro-pax

Decretata la non assoggettabilità a Via del progetto dell'Adsp da 34 milioni di euro per l'espansione del Molo San Cataldo: in arrivo opere per Guardia Costiera e traghetti 16 Febbraio 2024 **Bari** avrà presto un nuovo pontile da dedicare a due accosti (poppieri) per navi ro-pax. Lo ha reso noto oggi la locale Autorità di sistema portuale riferendo del parere di non assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale appena rilasciato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica in relazione ai lavori di potenziamento della sede logistica del Corpo Capitaneria di **Porto** e di realizzazione delle nuove banchine, in ampliamento del molo San Cataldo, nel **porto** del capoluogo. La settimana prossima, quindi, sarà conclusa la conferenza dei servizi - ha riferito l'ente - e partirà l'iter per la gara, "affinché l'opera possa essere realizzata entro la fine del 2025. Il progetto prevede la costruzione di nuove opere di banchinamento, per una superficie complessiva di circa 33.000 mq, quale ampliamento del Molo San Cataldo, dove già sono presenti le infrastrutture al servizio della Guardia Costiera, compresa una fascia di ampliamento larga 20 metri necessaria per esigenze costruttive e d'uso e che sarà destinata all'Adsp per garantire, senza significativi aumenti di costo, ulteriore utilità e valore all'intervento e contestualmente consentire all'ente di provvedere, con maggiore agio, economia e sicurezza, alle attività di manutenzione dell'intera opera". L'opera che ha un quadro economico di oltre 34 milioni di euro è cofinanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e consentirà di riqualificare funzionalmente un ambito portuale attualmente sottoutilizzato, con il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di **Bari** del Corpo delle Capitanerie di **Porto** e, contemporaneamente, realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto. Nello specifico, il progetto riguarda la realizzazione di banchine e piazzali al servizio della Guardia Costiera, collegati alla radice del Molo San Cataldo, in adiacenza e ampliamento delle aree già occupate dalla stessa Guardia Costiera. L'opera, inoltre, prevede un intervento di approfondimento dei fondali, fino alla quota di -7,00 metri rispetto al livello del mare, per un quantitativo complessivo di materiale dragato di 88.410 mc. Sul Molo San Cataldo verranno realizzati tre nuovi punti di ormeggio, per la lunghezza di circa 400 metri; mentre le superfici restanti saranno destinate sia alla Guardia Costiera e sia all'approdo turistico, nella Darsena di Ponente. Infine, verrà realizzato un pontile idoneo all'ormeggio di due navi ro-pax che potranno aprire il portellone di poppa sulla banchina 11. "Il **porto** del futuro inizia a prendere forma e sostanza, un **porto** interconnesso con la città, ecosostenibile, sicuro e modernissimo. Stiamo trasformando lo scalo in un hub polifunzionale e nevralgico che rivestirà un ruolo primario nel Bacino del Mediterraneo. Abbiamo effettuato un lavoro



Shipping Italy

Bari

gigantesco per rispettare tutti i tempi e giovare di finanziamenti che così ben sfruttati genereranno plurime economie a vantaggio del porto, della città e della regione" ha commentato il presidente di Adsp Ugo Patroni Griffi.

Brindisi Report

Brindisi

Il Porto di Villanova verso la riqualificazione: acquisite le aree per gli interventi

Ascolta questo articolo ora... Voice by VILLANOVA - Si è svolto questa mattina presso la sede della Capitaneria di **Porto** di Villanova, il passaggio di consegne e l'acquisizione delle aree dello specchio d'acqua del porticciolo turistico della Città Bianca tra il comune di Ostuni e la Capitaneria di **Porto** di **Brindisi**. Alla firma erano presenti il sindaco di Ostuni Angelo Pomes, il comandante della Capitaneria di **Porto** di **Brindisi** Luigi Amitrano, il titolare della delegazione di spiaggia di Villanova di Ostuni Fabio Buscaglia, l'assessore ai lavori pubblici Angelo Brescia ed i dirigenti comunali Giovanni Spalluto e Dino Scatigna. Da oggi ufficialmente si potrà procedere con l'avvio dei lavori di riqualificazione del **porto**, sia per il dragaggio che per l'esterno della Torre Castello. "Oggi abbiamo acquisito dalla Capitaneria di **Porto** di **Brindisi** lo specchio d'acqua e le aree antistanti il **Porto** di Villanova per la realizzazione dei lavori d'intervento di dragaggio e riqualificazione esterna della Torre Castello - afferma l'assessore ai lavori pubblici Angelo Brescia - già dalle prossime ore verrà nuovamente imbragata la Torre Castello così da proseguire i lavori di riqualificazione esterni. I lavori interni sono proseguiti senza intoppi nonostante il blocco esterno". In virtù del passaggio di consegna di questa mattina tra la Capitaneria di **Porto** e il Comune di Ostuni, il prossimo 26 febbraio partiranno i lavori di preparazione al dragaggio con l'immersione delle sonde multi parametriche che porteranno al monitoraggio in vista della fase operativa del dragaggio, il tutto avviene in stretta sinergia con l'Arpache verificherà tutti i parametri ambientali. Nella stessa data (26 febbraio) ci sarà un incontro tra il comune di Ostuni e i concessionari del **porto**, a loro verranno illustrato il cronoprogramma dei lavori che si stanno svolgendo. Ostuni è il primo **porto** in Puglia ad avviare i lavori di dragaggio, lo hanno confermato gli uffici regionali a margine di un incontro al quale ha partecipato l'assessore Brescia e il dirigente Spalluto. "Nel sopralluogo di questa mattina con il sindaco e il consigliere Turi - prosegue l'assessore Brescia - abbiamo visionato anche il rudere presente a Villanova, possiamo confermare che presto verranno effettuati anche lì degli interventi di ripristino, confermando così l'attenzione massima dell'amministrazione sia sulle marine che in particolar modo sul porticciolo turistico". Soddisfazione è stata espressa anche dal consigliere comunale con delega alle marine Enrico Turi che ha affermato: "L'amministrazione Pomes continuerà a lavorare per il bene della comunità, abbiamo un'attenzione particolare legata soprattutto alla frazione marina di Villanova". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).



02/16/2024 15:58

Redazione Febbraio

Ascolta questo articolo ora... Voice by VILLANOVA - Si è svolto questa mattina presso la sede della Capitaneria di Porto di Villanova, il passaggio di consegne e l'acquisizione delle aree dello specchio d'acqua del porticciolo turistico della Città Bianca tra il comune di Ostuni e la Capitaneria di Porto di Brindisi. Alla firma erano presenti il sindaco di Ostuni Angelo Pomes, il comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi Luigi Amitrano, il titolare della delegazione di spiaggia di Villanova di Ostuni Fabio Buscaglia, l'assessore ai lavori pubblici Angelo Brescia ed i dirigenti comunali Giovanni Spalluto e Dino Scatigna. Da oggi ufficialmente si potrà procedere con l'avvio dei lavori di riqualificazione del porto, sia per il dragaggio che per l'esterno della Torre Castello. "Oggi abbiamo acquisito dalla Capitaneria di Porto di Brindisi lo specchio d'acqua e le aree antistanti il Porto di Villanova per la realizzazione dei lavori d'intervento di dragaggio e riqualificazione esterna della Torre Castello - afferma l'assessore ai lavori pubblici Angelo Brescia - già dalle prossime ore verrà nuovamente imbragata la Torre Castello così da proseguire i lavori di riqualificazione esterni. I lavori interni sono proseguiti senza intoppi nonostante il blocco esterno". In virtù del passaggio di consegna di questa mattina tra la Capitaneria di Porto e il Comune di Ostuni, il prossimo 26 febbraio partiranno i lavori di preparazione al dragaggio con l'immersione delle sonde multi parametriche che porteranno al monitoraggio in vista della fase operativa del dragaggio, il tutto avviene in stretta sinergia con l'Arpache verificherà tutti i parametri ambientali. Nella stessa data (26 febbraio) ci sarà un incontro tra il comune di Ostuni e i concessionari del porto, a loro verranno illustrato il cronoprogramma dei lavori che

Brindisi Report

Brindisi

"No al deposito Edison", presentato un esposto presso la procura di Brindisi

Le associazioni ambientaliste e la Cgil hanno indetto una conferenza stampa, che si terrà lunedì 19 febbraio presso Palazzo Nervegna, per esporre le ragioni dietro alla formalizzazione **BRINDISI** - Le associazioni ambientaliste e la Cgil, nei giorni scorsi, hanno presentato un esposto in Procura a **Brindisi**, avente ad oggetto i vari rilievi critici avanzati nei mesi precedenti nei confronti del deposito di Gnl nel **porto** di **Brindisi**. Dopo le assemblee pubbliche e le manifestazioni, il fronte del "no al deposito" ha optato per questa iniziativa. Lunedì 19 febbraio alle ore 10,30 a Palazzo Nervegna, nella sala Gino Strada, si svolgerà la conferenza stampa delle associazioni Italia Nostra, Legambiente **Brindisi**, Wwf **Brindisi**, Acli provinciali **Brindisi**, fondazione "Tonino di Giulio", Medici per l'Ambiente, Anpil **Brindisi**, Forum Ambiente Salute e Sviluppo, No al Carbone, "Puliamoilmare" **Brindisi**, associazione "Vogatori Remuri **Brindisi**" e sindacato Cgil, per fare il punto dopo la formalizzazione dell'esposto sul deposito Gnl Edison nel **porto** di **Brindisi**. Si legge in una nota congiunta: "Le associazioni e la Cgil, nel pieno rispetto delle prerogative dei magistrati che esamineranno l'esposto, ricorderanno i tanti rilievi critici che sono stati oggetto di manifestazioni e documenti che hanno portato alla decisione di depositare un esposto alla procura della Repubblica". La conferenza stampa è convocata "anche per ribadire la necessità della presenza dei cittadini nelle attività di contrasto alla realizzazione del deposito Gnl". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).



Costa Morena Est più agibile

BRINDISI - Nei giorni scorsi la ditta Fenix Consorzio Stabile S.C.A.R.L. ha concluso e consegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. I dispositivi, noti anche come "gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere anche quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno dei tre dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto. "L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale, un approccio integrato ed efficiente in grado di avvalersi di tutte le diverse modalità di trasporto disponibili per ottimizzare le operazioni, migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto e rendere le connessioni sempre più sostenibili, sicure e veloci. Lo snodo ferroviario di Costa Morena Est riveste un'importanza strategica e funzionale notevole per tutte le attività del porto, in quanto è al servizio sia delle cosiddette "autostrade del mare", sia della vasta ed operosa zona industriale di Brindisi. L'intero raccordo ferroviario portuale di Brindisi, fatta esclusione per i due binari lato sud del fascio di presa e consegna, è in esercizio e su di esso vengono effettuate le operazioni di carico materiali da autocarri su carri ferroviari, per le cui manovre l'AdSPMAM ha rilasciato una concessione di servizi a Mercitalia S.p.A..



02/16/2024 23:08

BRINDISI - Nei giorni scorsi la ditta Fenix Consorzio Stabile S.C.A.R.L. ha concluso e consegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. I dispositivi, noti anche come "gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere anche quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno dei tre dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto. "L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale, un approccio integrato ed efficiente in grado di avvalersi di tutte le

Shipping Italy

Taranto

L'Adsp di Taranto prosegue a testa bassa avviando i dragaggi per le crociere

Per non perdere accosti anche nel 2024 via all'escavo in uno degli accosti del Molo San Cataldo con l'ok della Direzione porti del Mit e malgrado il parere contrario del Provveditorato 16 Febbraio 2024 Il mancato completamento della vasca di colmata che dal 2016 avrebbe dovuto ospitare i fanghi dragati nel **porto** di **Taranto** (in primis quelli del Molo Polisettoriale) è costato caro anche in termini di crociere. Emerge infatti dalla procedura definita dall'Autorità di sistema portuale nelle scorse settimane per dragare il fondale prospiciente l'accosto di levante del Molo San Cataldo, che la procrastinazione di questo intervento - spiegava l'ente nel novembre scorso - "ha determinato l'impossibilità di confermare i previsti ormeggi alla banchina di Levante del molo San Cataldo con conseguenti cancellazioni di toccate programmate (Adsp non ha specificato quante, nda) e rischia ormai di compromettere anche la futura stagione crocieristica". Cioè quella del 2024, che stante la programmazione fornita dal terminalista Global Ports Holding conta 45 toccate. Il problema è risalente. Malgrado il progetto riguardi il dragaggio di soli 4.100 metri cubi di sedimenti per il raggiungimento della profondità minima di 9,50 metri in un'area a mare di circa 13.400 mq, il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche lo ha bocciato "evidenziando una serie di mancanze e criticità" una prima volta nell'ottobre 2022 e una seconda il 21 settembre scorso. Le date sono importanti, perché il progetto era aggiornato e riproposto dall'Adsp il successivo 26 settembre. E all'inizio di novembre la stessa port authority scriveva al Provveditorato comunicando che a far data dal 27 ottobre si riteneva "il decreto di approvazione in linea tecnico-economico reso in senso favorevole", in forza della norma (Decreto legge n.1/2015) che attribuiva al presidente dell'ente portuale Sergio Prete poteri commissariali, fra cui quello di beneficiare di termini più brevi (30 giorni) per ottenere pareri positivi per silenzio-assenso. Il Provveditorato è però di altro avviso e nella nuova bocciatura decretata il 21 dicembre scorso spiega perché. Solo il 31 ottobre il Ministero dell'ambiente e dello sviluppo energetico, infatti, inviava i pareri di Arpa e Ispra all'Autortà di sistema portuale, chiedendone l'integrazione, cui l'ente provvedeva il 29 novembre. Sarebbe questo il termine di completamento del progetto e quindi di decorrenza dei 30 giorni secondo il Provveditorato, che infatti riunitosi il 21 dicembre ha comunicato il parere il 29 dicembre, bocciando il progetto anche sulla base del fatto che non ottemperava a quanto chiesto dai due enti ambientali. Siccome tutti i sedimenti sono classificati come "rossi" (massima pericolosità) e devono essere confluiti in vasca o trattati come rifiuti e siccome - dicono Ispra e Arpa - "la costruenda cassa di colmata collocata a levante del V sporgente del **porto** mercantile di **Taranto** non è attualmente nelle condizioni strutturali di poter ospitare materiali provenienti da dragaggio", occorre



Shipping Italy
L'Adsp di Taranto prosegue a testa bassa avviando i dragaggi per le crociere

02/16/2024 17:38 Nicola Capuzzo

Per non perdere accosti anche nel 2024 via all'escavo in uno degli accosti del Molo San Cataldo con l'ok della Direzione porti del Mit e malgrado il parere contrario del Provveditorato 16 Febbraio 2024. Il mancato completamento della vasca di colmata che dal 2016 avrebbe dovuto ospitare i fanghi dragati nel porto di Taranto (in primis quelli del Molo Polisettoriale) è costato caro anche in termini di crociere. Emerge infatti dalla procedura definita dall'Autorità di sistema portuale nelle scorse settimane per dragare il fondale prospiciente l'accosto di levante del Molo San Cataldo, che la procrastinazione di questo intervento - spiegava l'ente nel novembre scorso - "ha determinato l'impossibilità di confermare i previsti ormeggi alla banchina di Levante del molo San Cataldo con conseguenti cancellazioni di toccate programmate (Adsp non ha specificato quante, nda) e rischia ormai di compromettere anche la futura stagione crocieristica". Cioè quella del 2024, che stante la programmazione fornita dal terminalista Global Ports Holding conta 45 toccate. Il problema è risalente. Malgrado il progetto riguardi il dragaggio di soli 4.100 metri cubi di sedimenti per il raggiungimento della profondità minima di 9,50 metri in un'area a mare di circa 13.400 mq, il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche lo ha bocciato "evidenziando una serie di mancanze e criticità" una prima volta nell'ottobre 2022 e una seconda il 21 settembre scorso. Le date sono importanti, perché il progetto era aggiornato e riproposto dall'Adsp il successivo 26 settembre. E all'inizio di novembre la stessa port authority scriveva al Provveditorato comunicando che a far data dal 27 ottobre si riteneva "il decreto di approvazione in linea tecnico-economico reso in senso favorevole", in forza della norma (Decreto legge n.1/2015) che attribuiva al presidente dell'ente portuale Sergio Prete poteri commissariali, fra cui quello di beneficiare di termini più brevi (30 giorni) per ottenere pareri positivi per silenzio-assenso. Il Provveditorato è però

Shipping Italy

Taranto

"la caratterizzazione in cumulo del materiale scavato con individuazione del codice rifiuto ai fini dell'individuazione del sito autorizzato al ricevimento". Ma quando il 21 dicembre esamina se la documentazione dell'Adsp riscontri tale prescrizione, il Provveditorato verifica che ancora "occorre procedere all'aggiornamento di tutti gli elaborati progettuali interessati dalle modifiche determinate dai pareri forniti dagli enti" ed "è necessario fornire un'adeguata relazione di gestione dei rifiuti e dei fanghi di dragaggio" (Adsp non ha fornito chiarimenti sulla destinazione). Sicché, anche in ragione di altre criticità, sancisce che il progetto "non sia meritevole di approvazione". Inoltre, a sostegno della tesi sulla decorrenza, il Provveditorato evidenzia come ancora il 15 dicembre, quando cioè, nell'interpretazione dell'Adsp il termine avrebbe già dovuto essere considerato ampiamente superato, la Direzione generale sui porti chiedeva invece il parere (evidentemente non considerandolo reso per silenzio-assenso). Salvo cambiare idea quando il 19 dicembre il presidente Sergio Prete perorava alla direttrice Patrizia Scarchilli la propria interpretazione normativa, inducendola il 29 dicembre, lo stesso giorno della bocciatura del Provveditorato, a decretare formalmente l'approvazione "in linea tecnico-economica" del progetto di dragaggio. Cogliendo la palla al balzo Prete invitava il 2 gennaio il progettista Sogesid a procedere alla definizione della procedura per i lavori, effettivamente bandita pochi giorni fa per 385mila euro e 30 giorni di durata. La stagione crocieristica - che delle 45 toccate ne prevede 2 in contemporanea 3 volte a partire da agosto - parrebbe salva, ma resta l'ombra dei possibili strascichi. Secondo il provveditore Placido Migliorino, infatti, "il nostro parere è vincolante. Realizzare un'opera in contrasto con esso comporta quindi il rischio di una denuncia con profili civilistici e penali da parte degli organi che devono vigilare. La Direzione porti, che ha dato l'ok, vigila sulle Adsp, ma ogni progetto ha rilevanza anche per altri ministeri e direzioni, tenuti a vigilare con i propri organi territoriali".

Agenparl

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Fsc: Meloni-Occhiuto firmano Accordo governo-Calabria, alla Regione risorse per 2,5 miliardi di euro

(AGENPARL) - ven 16 febbraio 2024 COMUNICATO STAMPA Fsc: Meloni-Occhiuto firmano Accordo governo-Calabria, alla Regione risorse per 2,5 miliardi di euro Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina presso il porto di Gioia Tauro l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Alla cerimonia era presente anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Complessivamente l'Accordo di Coesione programma risorse, distribuite su 10 aree tematiche Fsc. Non sono state programmate le Aree Tematiche 01 (Ricerca e Innovazione) e 04 (Energia), in quanto già adeguatamente coperte, rispetto ai fabbisogni rilevati, in complementarietà con gli altri Fondi di coesione 2021/2027. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei Settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del Fondo (365 milioni di euro) con interventi programmati per risolvere criticità che rappresentano potenziali rischi per il territorio e per la popolazione. Si interviene a favore dei fabbisogni di gestione strutturata delle risorse idriche (108 milioni di euro), del superamento delle emergenze correlate alla gestione dei rifiuti (149 milioni di euro), per la realizzazione del termovalorizzatore, e per il superamento delle infrazioni in tema di depurazione. Una quota del 7% (122 milioni di euro) viene destinata ad interventi a favore dei Comuni per il recupero e il riuso del patrimonio infrastrutturale e strutturale storico e di rilievo culturale. Alla riqualificazione urbana di beni e strutture pubbliche è destinato un ulteriore 5% del valore Fsc (92 milioni di euro), mentre la digitalizzazione dei servizi pubblici regionali assorbe poco più del 4% (73 milioni di euro). Questi i principali ambiti di intervento la cui distribuzione delle risorse finanziarie rispecchia le priorità della Regione e tiene conto dell'utilizzo del Fondo sviluppo e coesione in complementarietà con le risorse PR 21-27 e rinvenienti da altri strumenti dedicati alle politiche di coesione. Fabrizio Augimeri Portavoce del Presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto.



02/16/2024 14:04 ROBERTO CALABRIA,ROBERTO OCCHIUTO,FABRIZIO AUGIMERI;

(AGENPARL) - ven 16 febbraio 2024 COMUNICATO STAMPA Fsc: Meloni-Occhiuto firmano Accordo governo-Calabria, alla Regione risorse per 2,5 miliardi di euro Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina presso il porto di Gioia Tauro l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Alla cerimonia era presente anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Complessivamente l'Accordo di Coesione programma risorse, distribuite su 10 aree tematiche Fsc. Non sono state programmate le Aree Tematiche 01 (Ricerca e Innovazione) e 04 (Energia), in quanto già adeguatamente coperte, rispetto ai fabbisogni rilevati, in complementarietà con gli altri Fondi di coesione 2021/2027. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei Settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del Fondo (365 milioni di euro) con interventi programmati per risolvere criticità che rappresentano potenziali rischi per il territorio e per la popolazione. Si interviene a favore dei fabbisogni di gestione strutturata delle risorse idriche (108 milioni di euro), del superamento delle emergenze correlate alla gestione dei rifiuti (149 milioni di euro), per la realizzazione del termovalorizzatore, e per il superamento delle infrazioni in tema di depurazione. Una quota del 7% (122 milioni di euro) viene destinata ad interventi a favore dei Comuni per il recupero e il riuso del patrimonio infrastrutturale e strutturale storico e di rilievo culturale. Alla riqualificazione urbana di beni e strutture pubbliche è destinato un ulteriore 5% del valore Fsc (92 milioni di euro), mentre la digitalizzazione dei servizi pubblici regionali assorbe poco più del 4% (73 milioni di euro). Questi i principali ambiti di intervento la cui distribuzione delle risorse finanziarie rispecchia le priorità della Regione e tiene conto dell'utilizzo del Fondo sviluppo e coesione in complementarietà con le risorse PR 21-27 e rinvenienti da altri strumenti dedicati alle politiche di coesione. Fabrizio Augimeri Portavoce del Presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto.

GIOIA TAURO, FITTO: DECIMO ACCORDO POLITICHE DI COESIONE CON LA REGIONE CALABRIA. CIRCA 3 MILIARDI DI EURO PER 317 PROGETTI. OTTIMA COLLABORAZIONE COL PRESIDENTE OCCHIUTO

(AGENPARL) - ven 16 febbraio 2024 Buongiorno, di seguito una nota. Un cordiale saluto Anna Maria Buffo Addetto Stampa del Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Pnrr Largo Chigi, 19 00187 Roma

GIOIA TAURO, FITTO: DECIMO ACCORDO POLITICHE DI COESIONE CON LA REGIONE CALABRIA. CIRCA 3 MILIARDI DI EURO PER 317 PROGETTI. OTTIMA COLLABORAZIONE COL PRESIDENTE OCCHIUTO

"Con la firma tra il presidente del Consiglio Giorgia Meloni e il Presidente della Regione Calabria Roberto Occhiuto è stato siglato oggi il decimo accordo per le Politiche di coesione finanziato con le risorse del FSC per il periodo 2021-2027": soddisfatto il Ministro per gli Affari europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Pnrr Raffaele Fitto, che in mattinata ha accompagnato la Premier al porto di Gioia Tauro dove si è svolta la cerimonia della firma. "Si tratta di un importo complessivo di 2,863 miliardi, al lordo dei 300 milioni previsti per il ponte sullo stretto, il più consistente finora assegnato, sulla base di priorità progettuali proposte dalla Regione e condivise dal Governo" ha spiegato il Ministro, "finalizzate a innescare un processo virtuoso di crescita strutturale

seguito un cronoprogramma ben preciso, a garanzia del miglior utilizzo possibile delle risorse messe a disposizione. Che, aggiungendo ai fondi Fsc la quota di quelle già rese disponibili da altre fonti finanziarie (circa 257,2 milioni di euro), raggiungono un volume di investimenti pari a *circa 3 miliardi di euro", ha proseguito Fitto. Con queste risorse vengono finanziati complessivamente 317 progetti: interventi sono previsti per migliorare la rete infrastrutturale viaria, per il rafforzamento del trasporto pubblico locale, la riqualificazione urbana e la valorizzazione dei porti, la migliore fruibilità dei beni culturali e turistici, oltre che interventi di bonifica e sostenibilità ambientale. "Priorità progettuali frutto dell'ottima collaborazione con il Presidente Occhiuto, determinante per il lavoro svolto", ha proseguito il Ministro, "prezioso per raggiungere la piena espressione delle potenzialità del territorio calabrese nell'ambito della visione messa in campo dal Governo con il decreto Sud, che guarda al rilancio dell'intero Mezzogiorno, e della Calabria in particolare, come Hub e cuore strategico del Mediterraneo", ha concluso il Ministro.



Cosa prevede l'Accordo Governo-Calabria, risorse per 2,5 miliardi

AGI - Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina al porto di Gioia Tauro l'accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Alla cerimonia era presente anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Il Fondo sviluppo e coesione della Regione Calabria è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di tale ammontare: 633.053.691,97 euro sono stati già programmati dalla Regione con la delibera 79 Cipess e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica; e 142.788.549,00 euro verranno utilizzati per il cofinanziamento del PR Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73 euro. Complessivamente l'Accordo di Coesione programma risorse, distribuite su 10 aree tematiche Fsc. Non sono state programmate le Aree Tematiche 01 (Ricerca e Innovazione) e 04 (Energia), in quanto già adeguatamente coperte, rispetto ai fabbisogni rilevati, in complementarietà con gli altri Fondi di coesione 2021/2027. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei Settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del Fondo (365 milioni di euro) con interventi programmati per risolvere criticità che rappresentano potenziali rischi per il territorio e per la popolazione. Si interviene a favore dei fabbisogni di gestione strutturata delle risorse idriche (108 milioni di euro), del superamento delle emergenze correlate alla gestione dei rifiuti (149 milioni di euro), per la realizzazione del termovalorizzatore, e per il superamento delle infrazioni in tema di depurazione. Una quota del 7% (122 milioni di euro) viene destinata ad interventi a favore dei Comuni per il recupero e il riuso del patrimonio infrastrutturale e strutturale storico e di rilievo culturale. Alla riqualificazione urbana di beni e strutture pubbliche è destinato un ulteriore 5% del valore Fsc (92 milioni di euro), mentre la digitalizzazione dei servizi pubblici regionali assorbe poco più del 4% (73 milioni di euro). Questi i principali ambiti di intervento la cui distribuzione delle risorse finanziarie rispecchia le priorità della Regione e tiene conto dell'utilizzo del Fondo sviluppo e coesione in complementarietà con le risorse PR 21-27 e rinvenienti da altri strumenti dedicati alle politiche di coesione. Occhiuto, siamo contenti per l'attenzione del governo "Una



AGI - Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina al porto di Gioia Tauro l'accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Alla cerimonia era presente anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Il Fondo sviluppo e coesione della Regione Calabria è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di tale ammontare: 633.053.691,97 euro sono stati già programmati dalla Regione con la delibera 79 Cipess e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica; e 142.788.549,00 euro verranno utilizzati per il cofinanziamento del PR Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73 euro. Complessivamente l'Accordo di Coesione programma risorse, distribuite su 10 aree tematiche Fsc. Non sono state programmate le Aree Tematiche 01 (Ricerca e Innovazione) e 04 (Energia), in quanto già adeguatamente coperte, rispetto ai fabbisogni rilevati, in complementarietà con gli altri Fondi di coesione 2021/2027. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei Settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del Fondo (365 milioni di euro) con interventi programmati per risolvere criticità che rappresentano potenziali rischi per il territorio e per la popolazione. Si interviene a favore dei fabbisogni di gestione strutturata delle risorse idriche (108 milioni di euro), del superamento delle

Agi

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Calabria che non si limita a rivendicare attenzione, ma siamo una regione che ha più risorse che problemi. Per tali ragioni ho chiesto che qui, a **Gioia Tauro** si firmasse il Patto, dinanzi ai sindaci della Calabria, e perché la 'ndrangheta, che fa schifo, non rappresenti l'alibi per non fare niente". Lo ha detto il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, a **Gioia Tauro** per la firma dell'accordo sui fondi di sviluppo e coesione. Occhiuto ha inoltre richiesto "da italiano che vuole l'autosufficienza energetica del Paese, la realizzazione del rigassificatore, e nel retroporto, realizzare una grande piattaforma del freddo per i servizi agro-alimentari di tutte le regioni del Mezzogiorno, con opportunità di investimento anche per i grandi gruppi industriali del nord del settore". Sulla sicurezza ha poi detto "siamo contenti per l'attenzione dello Stato sui temi della sicurezza e stiamo pagando un danno che la 'ndrangheta ha prodotto in passato. La Regione, in tal senso, sta facendo la propria parte mettendo a disposizione le banche dati relativi ai fornitori di beni e servizi". Sulle riforme, infine, "non ho pregiudizi a condizione che i calabresi abbiano gli stessi diritti civili e sociali come nel resto d'Italia, con finanziamenti riconosciuti nel bilancio dello Stato. Per tutto ciò chiediamo il tuo sostegno", ha concluso rivolgendosi al presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni.

Meloni a Gioia Tauro per Accordo coesione con Occhiuto

La presidente del Consiglio Giorgia Meloni è nel porto di Gioia Tauro dove stamani firmerà, insieme al presidente della Regione Calabria Roberto Occhiuto, l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Alla cerimonia è presente anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto.



Meloni e Occhiuto firmano Fsc Calabria, 2,5 miliardi risorse

La presidente del Consiglio Giorgia Meloni e il presidente della Regione Calabria Roberto Occhiuto, hanno firmato, nel porto di Gioia Tauro, l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Alla cerimonia era presente anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr Raffaele Fitto. Il Fondo è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di questi 633.053.691,97 sono stati già programmati dalla Regione con delibera 79 Cipess e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica e 142.788.549 verranno utilizzati per il cofinanziamento del Pr Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73. Le risorse sono distribuite su 10 aree tematiche Fsc. Non sono state programmate le Aree Ricerca e Innovazione e Energia, perché già adeguatamente coperte, rispetto ai fabbisogni rilevati, in complementarità con gli altri Fondi di coesione 2021/2027. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni). Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale che impegnano circa 388 milioni; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% (386 milioni) con interventi nei Settori industria e servizi (314 milioni), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura ambientale assorbono il 20,43% (365 milioni) con interventi per risolvere criticità che rappresentano potenziali rischi per il territorio e la popolazione. Interventi anche per le risorse idriche (108 milioni), il superamento delle emergenze nella gestione dei rifiuti (149 milioni), per la realizzazione del termovalorizzatore, e per il superamento delle infrazioni in tema di depurazione. Un 7% (122 milioni) viene destinato a interventi a favore dei Comuni per il recupero e il riuso del patrimonio infrastrutturale e strutturale storico e di rilievo culturale. Alla riqualificazione urbana di beni e strutture pubbliche è destinato 5% (92 milioni), mentre la digitalizzazione dei servizi pubblici regionali assorbe poco più del 4% (73 milioni).



La presidente del Consiglio Giorgia Meloni e il presidente della Regione Calabria Roberto Occhiuto, hanno firmato, nel porto di Gioia Tauro, l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Alla cerimonia era presente anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr Raffaele Fitto. Il Fondo è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di questi 633.053.691,97 sono stati già programmati dalla Regione con delibera 79 Cipess e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica e 142.788.549 verranno utilizzati per il cofinanziamento del Pr Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73. Le risorse sono distribuite su 10 aree tematiche Fsc. Non sono state programmate le Aree Ricerca e Innovazione e Energia, perché già adeguatamente coperte, rispetto ai fabbisogni rilevati, in complementarità con gli altri Fondi di coesione 2021/2027. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni). Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale che impegnano circa 388 milioni; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% (386 milioni) con interventi nei Settori industria e servizi (314 milioni), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura ambientale assorbono il 20,43% (365 milioni) con interventi per risolvere criticità che rappresentano potenziali rischi per il territorio e la popolazione. Interventi anche per le risorse idriche (108 milioni), il superamento delle emergenze nella gestione dei rifiuti (149 milioni), per la realizzazione del termovalorizzatore, e per il superamento delle infrazioni in tema di depurazione. Un 7% (122 milioni) viene

La firma dell'accordo tra Meloni e Occhiuto. Alla Regione oltre 2,5 miliardi. Ecco a cosa serviranno

Trasporto stradale, ambiente, turismo, agricoltura e competitività del sistema economico. Una quota ai comuni per il recupero del patrimonio infrastrutturale e storico **GIOIA TAURO** Oltre 2 miliardi e mezzo di euro. Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina nel **porto** di **Gioia Tauro** l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Presente alla cerimonia anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Per la precisione il Fondo sviluppo e coesione della Regione Calabria è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di questa cifra 633.053.691,97 euro sono stati già programmati dalla Regione con la delibera 79 Cipes e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica; e 142.788.549,00 euro verranno utilizzati per il cofinanziamento del PR Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73 euro. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del Fondo (365 milioni di euro) con interventi programmati per risolvere criticità che rappresentano potenziali rischi per il territorio e per la popolazione. Si interviene a favore dei fabbisogni di gestione strutturata delle risorse idriche (108 milioni di euro), del superamento delle emergenze correlate alla gestione dei rifiuti (149 milioni di euro), per la realizzazione del termovalorizzatore, e per il superamento delle infrazioni in tema di depurazione.



Trasporto stradale, ambiente, turismo, agricoltura e competitività del sistema economico. Una quota ai comuni per il recupero del patrimonio infrastrutturale e storico GIOIA TAURO Oltre 2 miliardi e mezzo di euro. Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina nel porto di Gioia Tauro l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Presente alla cerimonia anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Per la precisione il Fondo sviluppo e coesione della Regione Calabria è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di questa cifra 633.053.691,97 euro sono stati già programmati dalla Regione con la delibera 79 Cipes e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica; e 142.788.549,00 euro verranno utilizzati per il cofinanziamento del PR Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73 euro. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del Fondo (365 milioni di euro) con interventi

La firma dell'accordo tra Meloni e Occhiuto. Ecco a cosa servirà - FOTO

Trasporto stradale, ambiente, turismo, agricoltura e competitività del sistema economico. Una quota ai Comuni per il recupero del patrimonio infrastrutturale e storico **GIOIA TAURO** Oltre 2 miliardi e mezzo di euro. Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina nel **porto** di **Gioia Tauro** l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Presente alla cerimonia anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Per la precisione il Fondo sviluppo e coesione della Regione Calabria è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di questa cifra 633.053.691,97 euro sono stati già programmati dalla Regione con la delibera 79 Cipes e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica; e 142.788.549,00 euro verranno utilizzati per il cofinanziamento del PR Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73 euro. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del Fondo (365 milioni di euro) con interventi programmati per risolvere criticità che rappresentano potenziali rischi per il territorio e per la popolazione. Si interviene a favore dei fabbisogni di gestione strutturata delle risorse idriche (108 milioni di euro), del superamento delle emergenze correlate alla gestione dei rifiuti (149 milioni di euro), per la realizzazione del termovalorizzatore, e per il superamento delle infrazioni in tema di depurazione.



02/16/2024 16:34

Trasporto stradale, ambiente, turismo, agricoltura e competitività del sistema economico. Una quota ai Comuni per il recupero del patrimonio infrastrutturale e storico GIOIA TAURO Oltre 2 miliardi e mezzo di euro. Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina nel porto di Gioia Tauro l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Presente alla cerimonia anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Per la precisione il Fondo sviluppo e coesione della Regione Calabria è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di questa cifra 633.053.691,97 euro sono stati già programmati dalla Regione con la delibera 79 Cipes e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica; e 142.788.549,00 euro verranno utilizzati per il cofinanziamento del PR Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73 euro. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del Fondo (365 milioni di euro) con interventi

Meloni-Occhiuto firmano accordo Fsc, alla Calabria 2,5 milioni

GIOIA TAURO (ITALPRESS) - Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina presso il porto di Gioia Tauro l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Alla cerimonia era presente anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Il Fondo sviluppo e coesione della Regione Calabria è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di tale ammontare: 633.053.691,97 euro sono stati già programmati dalla Regione con la delibera 79 Cipes e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica; e 142.788.549,00 euro verranno utilizzati per il cofinanziamento del PR Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73 euro. Complessivamente l'Accordo di Coesione programma risorse, distribuite su 10 aree tematiche Fsc. Non sono state programmate le Aree Tematiche 01 (Ricerca e Innovazione) e 04 (Energia), in quanto già adeguatamente coperte, rispetto ai fabbisogni rilevati, in complementarietà con gli altri Fondi di coesione 2021/2027. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei Settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del Fondo (365 milioni di euro) con interventi programmati per risolvere criticità che rappresentano potenziali rischi per il territorio e per la popolazione. Si interviene a favore dei fabbisogni di gestione strutturata delle risorse idriche (108 milioni di euro), del superamento delle emergenze correlate alla gestione dei rifiuti (149 milioni di euro), per la realizzazione del termovalorizzatore, e per il superamento delle infrazioni in tema di depurazione. Una quota del 7% (122 milioni di euro) viene destinata ad interventi a favore dei Comuni per il recupero e il riuso del patrimonio infrastrutturale e strutturale storico e di rilievo culturale. Alla riqualificazione urbana di beni e strutture pubbliche è destinato un ulteriore 5% del valore Fsc (92 milioni di euro), mentre la digitalizzazione dei servizi pubblici regionali assorbe poco più del 4% (73 milioni di euro). Questi i principali ambiti di intervento la cui distribuzione delle risorse finanziarie rispecchia le priorità della Regione e tiene conto dell'utilizzo del Fondo sviluppo e coesione in complementarietà con le risorse PR 21-27 e rinvenienti da altri strumenti dedicati



GIOIA TAURO (ITALPRESS) - Il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, hanno firmato questa mattina presso il porto di Gioia Tauro l'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Alla cerimonia era presente anche il ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto. Il Fondo sviluppo e coesione della Regione Calabria è pari a 2.563.063.355,70 euro. Di tale ammontare: 633.053.691,97 euro sono stati già programmati dalla Regione con la delibera 79 Cipes e con interventi a favore della prevenzione in materia idrogeologica; e 142.788.549,00 euro verranno utilizzati per il cofinanziamento del PR Calabria 21-27. Le ulteriori opere programmate saranno finanziate con 1.787.221.114,73 euro. Complessivamente l'Accordo di Coesione programma risorse, distribuite su 10 aree tematiche Fsc. Non sono state programmate le Aree Tematiche 01 (Ricerca e Innovazione) e 04 (Energia), in quanto già adeguatamente coperte, rispetto ai fabbisogni rilevati, in complementarietà con gli altri Fondi di coesione 2021/2027. I fabbisogni correlati allo sviluppo coordinato e integrato del sistema dei trasporti assorbono il 34,83% (622,4 milioni di euro) delle risorse Fsc programmate. Si tratta, prioritariamente, di interventi sul sistema di trasporto stradale, che impegnano poco meno di 388 milioni di euro; sulla mobilità urbana integrata, 140,4 milioni di euro; sul trasporto marittimo e logistica, 90,5 milioni di euro, che interessano la portualità regionale. A favore della competitività del sistema economico è destinato il 21,60% delle risorse Fsc programmate (386 milioni di euro) con interventi nei Settori industria e servizi (314 milioni di euro), turismo e ospitalità, e agricoltura. Gli obiettivi di natura prettamente ambientale assorbono il 20,43% delle risorse del

Italpress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

alle politiche di coesione. - Foto: da Video Palazzo Chigi - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Da Automar dieci treni a settimana

GIOIA TAURO - Nuovi investimenti nel segno dell'intermodalità ferro-mare per Automar, società partecipata del Gruppo Grimaldi, che gestisce terminal a Civitavecchia, Pontecagnano, Gioia Tauro e Termini Imerese. Con il lancio di un nuovo servizio ferroviario che collega la sede di Gioia Tauro a quella di Pontecagnano - riferisce il sito web dell'azienda - il gruppo emerge sempre più come punto di riferimento nel panorama nazionale della logistica per l'automotive. Oltre ad essere una porta strategica per l'export di autovetture dall'Italia, Gioia Tauro rappresenta un importante hub anche per l'import di veicoli provenienti sia dal Vicino ed Estremo Oriente (Cina, Corea del Sud, Turchia) che dagli Stati Uniti. Il nuovo servizio ferroviario, operativo dal 24 gennaio, permette di trasportare le autovetture prodotte in Italia dalla sede di Pontecagnano direttamente al porto di Gioia Tauro dove, attraverso i servizi marittimi del Gruppo Grimaldi, partono per l'esportazione. Inoltre, le autovetture sbarcate dall'estero nel porto di Gioia Tauro possono essere trasportate, sempre via treno, verso la sede di Pontecagnano (circa 10 km a sud di Salerno), per poi essere smistate verso le loro destinazioni finali.

[hidepost] Con circa 10 treni programmati a settimana, è così rafforzata la connessione tra il porto di Gioia Tauro ed il centro Italia, a beneficio della movimentazione e distribuzione dei veicoli. Il nuovo servizio - sottolinea il gruppo Grimaldi - rappresenta un passo importante nella creazione di un sistema logistico integrato, in grado di gestire sia l'importazione che l'esportazione di autovetture attraverso una rete di trasporto sostenibile e ad alta efficienza. Una novità che ben si iscrive in un ormai consolidato trend di crescita e sviluppo: nel 2023, Automar ha registrato una crescita di oltre il 50% dei traffici portuali, con una movimentazione ferroviaria organizzata in 256 treni in arrivo (38.498 vetture trasportate) e 12 treni in partenza (2.182 vetture trasportate), con una previsione per il 2024 di un ulteriore aumento del 50% dei traffici via treno. [/hidepost].



Una "casa del portuale" a Gioia Tauro

GIOIA TAURO - L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha approvato il progetto esecutivo per l'affidamento dei lavori di "Realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro", una vera e propria casa del portuale. Del valore economico di cinque milioni di euro, oggi è stata pubblicata la gara per la scelta del contraente per l'esecuzione del progetto con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Le domande dovranno pervenire entro il prossimo 14 marzo. Al fine di garantire una maggiore tutela della salute di tutti gli operatori portuali e per dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario anche dal punto di vista logistico, l'Ente ha pianificato la realizzazione di un immobile per migliorare le condizioni igienico-sanitarie del porto e dei suoi lavoratori. In seguito, infatti, alle mutate esigenze di prevenzione sanitaria manifestatesi nel corso della pandemia da Covid19, l'Autorità di Sistema Portuale è promotrice della realizzazione di un nuovo edificio ad uso spogliatoio ed infermeria, che rispettasse i più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico dei lavoratori. In linea con la politica di ammodernamento dell'Ente, il progetto è altresì finalizzato al miglioramento generale delle performances delle attività lavorative nel porto. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Med Center Container Terminal, oggi occupata dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out con le relative aiuole. Inoltre, a causa delle necessità contingenti di separazione dei flussi, l'edificio è stato progettato in posizione intermedia tra l'area portuale e la zona esterna in modo da facilitarne il controllo.



Meloni a Gioia Tauro: "Questo porto è un gioiello"

GIOIA TAURO Non è un caso che oggi siamo venuti al porto di Gioia Tauro, un gioiello, una delle maggiori infrastrutture nel Mediterraneo, il nono in Europa e il primo in Italia per traffico merci. Giorgia Meloni prende la parola sul palco allestito all'interno dello scalo calabro per la firma dell'Accordo per il Fondo sviluppo e coesione 2021-2027 con il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto. Alla cerimonia anche Raffaele Fitto, ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnrr e sempre durante la mattinata il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha illustrato alla premier le caratteristiche infrastrutturali del porto. Siamo una piattaforma in mezzo al Mediterraneo -ha detto sempre riferendosi allo scalo- quel mare che è punto di contatto tra i due grandi ambiti globali di commercio marittimo, indo-pacifico e atlantico, con un porto come questo che sta sulla punta della piattaforma. Ma per la Meloni essere il nono in Europa non deve bastare, bisogna andare oltre: Ci sono merci che arrivano da Est e che vengono trasportate via mare nei porti di Rotterdam e Amsterdam perchè noi non abbiamo strutture interne per garantire che una volta arrivate sulle banchine le merci raggiungano i mercati che devono raggiungere velocemente. Si deve lavorare quindi a quello che sta dietro al porto che avrà delle risorse nel Fondo sviluppo e coesione, per poter raggiungere le sue potenzialità. Una strategia che, continua la Meloni, riguarda un'altra infrastruttura: il mare e gli ottomila chilometri di coste italiane, e che pone l'Italia in una posizione geostrategica nel Mar Mediterraneo, soprattutto in rapporto con l'Africa. Non a caso l'Italia si proietta sul continente africano che non è povero: lì si concentra il 60% delle risorse minerarie strategiche e il 60% di terre arabili, un territorio quindi potenzialmente ricchissimo oggi per lo più sfruttato. La nostra scelta è di tornare a rendere l'Italia centrale sul Mediterraneo, pionieri in alcune scelte strategiche tirando dietro gli altri invece di inseguirli. Il Fondo sviluppo e coesione della Regione Calabria Si tratta di uno strumento di cooperazione territoriale per interventi nelle regioni e nelle città e definiscono le linee strategiche per lo sviluppo del territorio, con strumenti e risorse da destinare ai vari progetti. Obiettivo è spendere le risorse e spenderle nel migliore dei modi, all'interno di una strategia, così è nato il decreto Sud per l'uso dei fondi di coesione ha spiegato il presidente del Consiglio. Pari a 2,5 miliardi di euro, serviranno per lo sviluppo del sistema dei trasporti, per la competitività delle imprese, per obiettivi ambientali. Si parla di interventi sul trasporto e la logistica, recupero e riuso delle infrastrutture storiche o culturali. Si guarda poi alle imprese con interventi nel settore industria, turismo, agricoltura. La Calabria -ha sottolineato Occhiuto- è la prima regione del Sud per consistenza delle risorse e sono contento del lavoro svolto



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

con il ministro Fitto. Il presidente della Regione ha tenuto a ricordare come la Calabria abbia dimostrato negli ultimi anni di saper recuperare il ritardo che si era accumulato nelle stagioni precedenti. Quando mi sono insediato ho trovato due miliardi di euro non spesi e li abbiamo spesi tutti. Sono risorse riferite ai vecchi programmi. Questa circostanza dimostra che era necessario riformare il metodo di spesa del Fondo di sviluppo e coesione per evitare i soliti ritardi e la solita inefficacia.

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Il porto di Gioia Tauro accoglie la premier Meloni con due nuove linee di Msc

Al Medcenter Contaiier Terminal approderà un servizio con Medio Oriente e Subcontinente indiano e un altro con il Nord Europa 15 Febbraio 2024 Giorgia Meloni venerdì 16 febbraio è attesa in visita al porto di Gioia Tauro e, poche ore prima del suo arrivo, da Msc arrivano novità importanti su nuove linee regolari che scaleranno il Medcenter Container Terminal dello scalo calabrese. A rivelarle è il report settimanale DynaLiners che informa innanzitutto come la compagnia di navigazione svizzera fondata e controllata da Gianluigi Aponte, secondo quanto rivelato da Alphaliner, ha riorganizzato la linea che collega Middle East e Subcontniente indiano con l'Europa (ribattezzata Himalaya Express) che ora circumnavigherà l'Africa evitando il Mar Rosso e risalendo verso nord entrerà in Mediterraneo occidentale invece che proseguire verso il Nord Europa (mercato che continuerà comunque a essere servito dal collegamento Ipak). In virtù di questo cambio operativo il porto di Gioia Tauro è stato inserito in una rotazione (dove sono impiegate 12 navi di portata compresa fra 8.000 e 15.000 Teu) che prevede toccate a Sines, Valencia, Barcelona, Gioia Tauro, Khalifa, Dubai, Dammam, Jubail, Khalifa, Dubai, Mundra, Nhava Sheva, Colombo e nuovamente Sines. Non solo: il porto calabrese è stato aggiunto anche all'Aegean Service operato con quattro portacontainer da 4.500 Teu che servono i collegamenti fra Mediterraneo e Nord Europa scalando i porti di London (Gateway), Rotterdam, Anversa, Pireo, Thessaloniki, Izmir, Pireuo, Gioia Tauro, Sines e nuovamente Londra. Sempre a proposito di cambi di programazione delle linee container la compagnia regionale Diamond Line di Cosco ha aggiunto il porto di Rijeka al servizio ribattezzato Adriatic Greece Turkey (Agt) servito da 3 portacontainer da 1.700 Teu che approdano al Pireo, Rijeka, Koper, **Venezia**, Ancona e nuovamente Pireo. N.C.



Messina, favorire lo sviluppo del legame Sicilia-Calabria

Presentato ieri a Palazzo Zanca 'Navigo Per Te', iniziativa di Caronte&Tourist per migliorare l'offerta per i collegamenti tra Messina e Reggio Calabria. Franza: 'Così ci apriamo ai territori'

Lina Bruno

MESSINA "NaviGo", il piano di fidelizzazione lanciato nel 2022 da Caronte&Tourist, rivolto ai passeggeri in transito nello Stretto, cambia in 'Navigo Per Te', revisionato e modellato sulle esigenze della clientela'. Queste le parole di Tiziano Minuti, responsabile della Comunicazione e delle Risorse umane del Gruppo, nel corso della conferenza stampa di presentazione svoltasi ieri nella sala Giunta del Comune. A fare gli onori di casa l'assessore alle Attività produttive Massimo Finocchiaro, che ha specificato come l'Ente non abbia nessun ruolo nell'iniziativa ma è stato ben lieto di ospitare tale presentazione a Palazzo Zanca. Unire ancora di più Messina e Reggio Calabria 'Un'iniziativa - ha aggiunto Minuti che da un lato serve ai clienti, che avranno tutta una serie di vantaggi significativi, ma è un modo anche di creare un network con chi ha deciso di aderire in qualità di partner con Caronte&Tourist per la costruzione di un meccanismo che vuole dare un contributo alla conurbazione tra il territorio messinese e quello reggino che si vuole costruire da decenni. Questo è un atto concreto nella direzione di un'integrazione forte tra le due sponde'. Un'integrazione ancora inadeguata, come ha sottolineato l'Ad di Caronte&Tourist Pietro Franza, 'un legame esiste, è solido ma si è fin qui nutrito di storie, relazioni, scambi e iniziative che si sono sviluppate al di fuori di un disegno, di una visione organica. C'è una storia comune che deve trovare nuovo slancio cancellando vincoli e creando opportunità di sviluppo. Il Piano fa parte di un più ampio progetto che la società sta portando avanti da diversi mesi con specialisti di vari settori per rendere l'esperienza di trasporto di tutti i nostri clienti più facile possibile, attraverso tutti gli strumenti digitali a disposizione. Stiamo anche migliorando l'esperienza a bordo con navi sempre più accoglienti'. 'È un modo - ha aggiunto Franza per aprirsi ancora di più al territorio, creare e incentivare legami. Siamo qui al Comune perché siamo un pezzo di città che deve funzionare come un autobus. Salire su una nave deve essere altrettanto semplice e stiamo lavorando per semplificare tutti i meccanismi, anche fisici, di accesso. I biglietti integrati con tutti vari mezzi saranno il nostro prossimo obiettivo'. L'iniziativa, sono sicuri nel gruppo Caronte, 'contribuirà ad allargare relazioni, vitalizzare attività economiche e ravvivare l'interesse per quel gigantesco patrimonio architettonico, culturale, paesaggistico compreso in un'area unica al mondo'. In cosa consiste 'Navigo Per te' In cosa consiste 'Navigo Per te' lo ha spiegato nel dettaglio Giuseppe Marchetta, responsabile commerciale del Gruppo. Il Piano prevede tre differenti livelli di fidelizzazione (Base, Oro e Platino) con offerte gradualmente sempre più premianti. Diversi i benefit e i bonus riservati agli iscritti, tra questi la possibilità di accumulare sconti insieme alle miglia percorse, benefit da utilizzare per acquistare



prodotti in un catalogo dedicato; la possibilità di fruire dei benefici del Piano tramite i canali web e Telepass; il riconoscimento di bonus di benvenuto e di compleanno; l'accesso al sistema di scontistica progressiva e al riconoscimento di una gratuità ogni tre biglietti acquistati nel corso di trenta giorni solari; l'accesso al network 'Navigo Per Te Partner' composto dai partner convenzionati in Sicilia e Calabria che hanno preparato per gli utenti di 'Navigo Per Te' un bouquet di sconti e agevolazioni. Sono una quindicina gli esercizi commerciali e le strutture ricettive finora convenzionati. Sarà semplice aderire al circuito Marchetta ha sottolineato anche la semplicità del meccanismo, 'migliorato per potere garantire l'accessibilità e l'iscrizione al circuito a chiunque, ancora più snello rispetto al precedente. Non soltanto uno strumento di fidelizzazione ma anche di comunicazione con i nostri clienti un dialogo continuativo che possa prescindere anche dalla mera fruizione del servizio'. Un perfezionamento avviato con un processo di digitalizzazione dei servizi e che, è stato assicurato, continuerà nel tempo. Biglietto a prezzo agevolato per chi ha un Isee basso L'iniziativa ha anche risvolti sociali, perché dopo due anni dal lancio è stata rinnovata anche 'Navigo Isee', che garantisce a tutti coloro che hanno un reddito pari o inferiore a 5.000 euro l'anno un biglietto mensile a prezzo agevolato. La novità è che la 'Navigo Isee' eredita adesso i vantaggi del piano 'Navigo Per Te' e diventa digitale, abilitando i canali web. Questa agevolazione si potrà richiedere a partire dal 20 febbraio e sarà attiva online dall'1 marzo.

NAUTIC SUD - Marinedi Group, Marconi: i Marina Resort rappresentano un valore di crescita unico per il territorio retrostante

Renato Marconi, CEO e fondatore del Gruppo Marinedi, è intervenuto a Napoli insieme al ministro del Turismo, Daniela Santanchè, durante il secondo giorno degli "Stati Generali della Nautica da diporto" l'evento organizzato da Afina in occasione del locale Salone della Nautica. Nel 2023 le prenotazioni di imbarcazioni sono cresciute, rispetto all'anno precedente, del +130% e la spesa media degli italiani, nello stesso periodo di confronto, ha registrato un +53%, a dimostrazione del fatto che la nautica da diporto è una risorsa indispensabile per l'economia nazionale. Questi alcuni dei dati presentati dal Ministro del Turismo, Daniela Santanchè in occasione del secondo giorno degli "Stati Generali della Nautica da diporto" svoltosi il 14 febbraio scorso a Napoli. Renato Marconi, CEO e fondatore del Gruppo Marinedi leader nel mercato italiano e mediterraneo per lo sviluppo e la gestione di marina, è intervenuto all'evento mostrando quanto i porti turistici abbiano un impatto positivo sul territorio non solo a livello economico, ma anche sociale. Il porto turistico ha una importante interazione con il territorio: per prima cosa è una piazza sul mare per gli abitanti che vivono nel territorio e che trovano nel porto un interessante luogo di incontro. Inoltre, ogni marina è una porta aperta sul territorio per i diportisti e questo rappresenta un vantaggio importante per lo sviluppo dell'economia locale. "Quando si parla di marina resort" afferma Marconi "si intendono porti turistici che offrono tra i 400 e 1000 posti barca che soprattutto d'estate attraggono tra le 4.000 e le 10.000 persone al giorno. Questo significa che il territorio sotteso al porto turistico ha l'opportunità di ospitare nuovi visitatori che generalmente portano ricchezza. Dai nostri studi è emerso che ogni euro speso nel porto turistico corrisponde a 3 euro spesi nel territorio perché i visitatori vogliono esplorare la zona, visitare i beni culturali che essa offre, andare al ristorante. Con un giro d'affari del Mare tra i 3 e i 6 milioni di euro all'anno, il territorio beneficia di un ritorno economico compreso tra i 9 e i 18 milioni di euro all'anno. Per le piccole cittadine tra i 4000 e i 5000 abitanti questa diventa normalmente l'industria più rilevante. Inoltre, è importante considerare che le barche hanno bisogno di protezione e manutenzione tutto l'anno, perciò, è un giro d'affari che non si conclude solamente nei mesi estivi, ma è presente anche per il resto dell'anno, seppur in maniera ridotta". Un altro aspetto di grande interesse affrontato da Marconi durante l'incontro è stato quello della gestione efficiente delle marine esistenti in Italia. "In questo momento, in Italia, non c'è bisogno di realizzare nuovi porti" afferma Marconi "ma c'è un enorme bisogno di gestire in maniera efficiente i tanti già esistenti che spesso sono abbandonati o non completati. Inoltre, bisogna fare in modo che ci siano più posti barca per le grandi imbarcazioni superiori ai 24 metri che al momento in Italia scarseggiano ma che inducono il ritorno più importante sul territorio.



02/16/2024 10:51

Renato Marconi, CEO e fondatore del Gruppo Marinedi, è intervenuto a Napoli insieme al ministro del Turismo, Daniela Santanchè, durante il secondo giorno degli "Stati Generali della Nautica da diporto" l'evento organizzato da Afina in occasione del locale Salone della Nautica. Nel 2023 le prenotazioni di imbarcazioni sono cresciute, rispetto all'anno precedente, del +130% e la spesa media degli italiani, nello stesso periodo di confronto, ha registrato un +53%, a dimostrazione del fatto che la nautica da diporto è una risorsa indispensabile per l'economia nazionale. Questi alcuni dei dati presentati dal Ministro del Turismo, Daniela Santanchè in occasione del secondo giorno degli "Stati Generali della Nautica da diporto" svoltosi il 14 febbraio scorso a Napoli. Renato Marconi, CEO e fondatore del Gruppo Marinedi leader nel mercato italiano e mediterraneo per lo sviluppo e la gestione di marina, è intervenuto all'evento mostrando quanto i porti turistici abbiano un impatto positivo sul territorio non solo a livello economico, ma anche sociale. Il porto turistico ha una importante interazione con il territorio: per prima cosa è una piazza sul mare per gli abitanti che vivono nel territorio e che trovano nel porto un interessante luogo di incontro. Inoltre, ogni marina è una porta aperta sul territorio per i diportisti e questo rappresenta un vantaggio importante per lo sviluppo dell'economia locale. "Quando si parla di marina resort" afferma Marconi "si intendono porti turistici che offrono tra i 400 e 1000 posti barca che soprattutto d'estate attraggono tra le 4.000 e le 10.000 persone al giorno. Questo significa che il territorio sotteso al porto turistico ha l'opportunità di ospitare nuovi visitatori che generalmente portano ricchezza. Dai nostri studi è emerso che ogni euro speso nel porto turistico corrisponde a 3 euro spesi nel territorio perché i visitatori vogliono esplorare la zona, visitare i beni culturali che essa offre, andare al ristorante. Con un

Informatore Navale

Focus

Si pensi che nel mondo c'è una crescita attorno al 20% all'anno di imbarcazioni al di sopra dei 24 metri, il 65% di queste naviga nel Mediterraneo e il 45% di questa porzione naviga lungo le coste italiane. Da una interessante fotografia sulle rotte delle imbarcazioni oltre i 30 metri nel 2022 si vede che l'Italia ha dei punti focali come la Costa Smeralda, il Golfo di Genova ed il Golfo di Napoli, ma la maggior parte di queste passano anche per il Canale di Sicilia. La Sicilia, quindi, ha l'opportunità di rappresentare il principale hub mediterraneo per i grandi yacht".

CARNIVAL CORPORATION ORDINA LA QUARTA NAVE DELLA CLASSE EXCEL PER CARNIVAL CRUISE LINE

LA NAVE E' LA DECIMA DELLA CLASSE EXCEL NELL'INTERA FLOTTA Carnival Corporation, la più grande compagnia di crociere al mondo, ha annunciato oggi di aver firmato un accordo con il principale cantiere navale tedesco Meyer Werft per la costruzione di una quarta nave da crociera della classe Excel per il suo marchio Carnival Cruise Line. La nave, la decima della classe Excel nella flotta della corporation, è prevista entrare in servizio nella primavera del 2027 e andrà ad unirsi alle attuali navi della classe Excel di Carnival Cruise Line, Mardi Gras, Carnival Celebration e Carnival Jubilee. Questa nuova nave con 180.000 tonnellate di stazza lorda, ospiterà 6400 ospiti e sarà alimentata da gas naturale liquefatto (LNG). E' il primo ordine di nuova costruzione effettuato da Carnival Corporation in cinque anni. "Le nostre navi della classe Excel sono state un enorme valore aggiunto per la flotta Carnival e sono diventate molto popolari tra i nostri ospiti," ha dichiarato Christine Duffy, presidente di Carnival Cruise Line. "Essendo la compagnia di crociere più popolare al mondo, questa nuova nave ci consente di continuare la crescita della nostra incredibile flotta". "Basandoci sulle nostre ottime

performance e sul crescente slancio in tutto il mondo, siamo entusiasti di riprendere il nostro programma di nuove costruzioni e di arricchire ulteriormente la nostra flotta globale con un'altra nave all'avanguardia che lascerà a bocca aperta gli ospiti di Carnival Cruise Line," ha affermato Josh Weinstein, CEO di Carnival Corporation. "Con una nuova costruzione prevista per la consegna nel 2025, nessuna per il 2026 e questo ordine per il 2027, la nostra strategia finanziaria responsabile consentirà di migliorare il nostro bilancio, ridurre in modo significativo il nostro debito e far sì che gli azionisti guadagnino di più". "Stiamo implementando una strategia graduale di espansione, pianificando di aggiungere una o due navi all'anno a partire dal 2027. Queste navi saranno assegnate alle nostre compagnie di crociere che hanno una domanda in aumento e hanno bisogno di più capacità per soddisfarla. Questo ci permetterà di ottenere un ritorno interessante sugli investimenti. Inoltre, ci stiamo focalizzando sull' aumento dei ricavi attraverso le diverse compagnie di crociere nel nostro portfolio, continuando a migliorare l'efficienza in tutte le aree operative, garantendo così un migliore ritorno sugli investimenti" ha concluso Weinstein. "Siamo molto lieti che la partnership tra il Gruppo MEYER e Carnival Corporation continuerà con questo nuovo ordine" ha dichiarato Bernd Eikens, CEO del Gruppo MEYER.



LA NAVE E' LA DECIMA DELLA CLASSE EXCEL NELL'INTERA FLOTTA Carnival Corporation, la più grande compagnia di crociere al mondo, ha annunciato oggi di aver firmato un accordo con il principale cantiere navale tedesco Meyer Werft per la costruzione di una quarta nave da crociera della classe Excel per il suo marchio Carnival Cruise Line. La nave, la decima della classe Excel nella flotta della corporation, è prevista entrare in servizio nella primavera del 2027 e andrà ad unirsi alle attuali navi della classe Excel di Carnival Cruise Line, Mardi Gras, Carnival Celebration e Carnival Jubilee. Questa nuova nave con 180.000 tonnellate di stazza lorda, ospiterà 6400 ospiti e sarà alimentata da gas naturale liquefatto (LNG). E' il primo ordine di nuova costruzione effettuato da Carnival Corporation in cinque anni. "Le nostre navi della classe Excel sono state un enorme valore aggiunto per la flotta Carnival e sono diventate molto popolari tra i nostri ospiti," ha dichiarato Christine Duffy, presidente di Carnival Cruise Line. "Essendo la compagnia di crociere più popolare al mondo, questa nuova nave ci consente di continuare la crescita della nostra incredibile flotta". "Basandoci sulle nostre ottime performance e sul crescente slancio in tutto il mondo, siamo entusiasti di riprendere il nostro programma di nuove costruzioni e di arricchire ulteriormente la nostra flotta globale con un'altra nave all'avanguardia che lascerà a bocca aperta gli ospiti di Carnival Cruise Line," ha affermato Josh Weinstein, CEO di Carnival Corporation. "Con una nuova costruzione prevista per la consegna nel 2025, nessuna per il 2026 e questo ordine per il 2027, la nostra strategia finanziaria responsabile consentirà di migliorare il nostro bilancio, ridurre in modo significativo il nostro debito e far sì che gli azionisti guadagnino di più". "Stiamo implementando una strategia graduale di espansione, pianificando di aggiungere una o due navi all'anno a partire dal 2027. Queste navi saranno assegnate alle nostre compagnie di crociere che hanno una

Cuori solitari in crociera

MILANO - Il settore delle crociere sta vivendo una crescita significativa di viaggi in solitaria, con un notevole aumento delle prenotazioni dei single nel corso dell'ultimo anno. Secondo un'indagine di Crocierissime, il sito leader italiano nel settore delle crociere, nel 2023 il 7% dei crocieristi ha scelto di imbarcarsi per una crociera "in solitaria"; un trend in crescita rispetto agli anni precedenti, con un numero di prenotazioni 4 volte superiore in termini assoluti rispetto al 2022. Questi numeri riflettono il cambiamento demografico della popolazione italiana che, come evidenziato dai dati Istat riferiti al 2022, vede i single (33,2%) superare le coppie con figli (31,2%). Di conseguenza, sempre più persone abbracciano l'idea di esplorare il mondo da soli, scoprendo la libertà, l'autonomia e la crescita personale che ne derivano. I viaggiatori single sanno come godersi le proprie vacanze e i momenti dedicati a se stessi, organizzando la propria giornata secondo i propri desideri senza dover fare i conti con le esigenze altrui. Il successo delle crociere tra i single dipende in gran parte dall'offerta di un'esperienza unica che combina avventura, relax e opportunità sociali. Chi opta per un #solotravel a bordo può scegliere infatti se esplorare nuove destinazioni, immergersi completamente nella cultura locale, o semplicemente rilassarsi, godendo di una libertà di scelta che permette loro di vivere un'esperienza di viaggio su misura per le proprie esigenze e preferenze. Quest'ultimo punto viene confermato anche dalle preferenze dei single in crociera, che prediligono cabine con vista mare e sono disposti ad un investimento maggiore per rendere il viaggio più confortevole e memorabile. Le destinazioni crocieristiche non mancano di certo, con opzioni che spaziano dalle lussureggianti isole dei Caraibi alle affascinanti città europee. Il Mediterraneo, sia Orientale sia Occidentale, si conferma la destinazione preferita anche dai single, che si tratti di esplorare le antiche rovine di Pompei, crogiolarsi al sole delle Isole Baleari o ammirare i magici colori della Grecia. San Valentino è un'occasione per regalarsi un viaggio e approfittare delle offerte speciali e dei pacchetti romantici che le compagnie crocieristiche dedicano a coppie e single in cerca di amore e avventura: dalle cene gourmet a lume di candela alle escursioni romantiche in terraferma, queste crociere sono progettate per creare ricordi indimenticabili. Per scoprire quali sono le offerte immancabili e le mete più ambite dove vivere una crociera per single, visita il sito www.crocierissime.it.



Navi italiane Ok in Israele

ROMA - "Il Comitato interministeriale italiano per la sicurezza marittima ha deliberato all'unanimità la riapertura, in sicurezza, alle operazioni commerciali per le navi nazionali nei porti israeliani di Ashdod ed Eliat che riprendono le loro attività aggiungendosi a quello di Haifa già operativo. La decisione permetterà agli operatori di tornare in porti strategici per gli scambi commerciali del Paese: Haifa è uno dei terminali logistici della nuova 'Via del Cotone'. Una boccata di ossigeno per i nostri armatori e per i porti nazionali collegati agli scali israeliani.



Prepararsi per l'onda dalla Cina

GIOIA TAURO A leggere i siti specializzati, c'è da porsi una domanda storica: ma l'Italia, anzi l'Europa, sarà relegata davvero a costruire solo auto di nicchia? Le vicende di Stellantis e in particolare di Fiat, che decentrano Marocco anche i nuovi modelli, sono la difesa dall'annunciata invasione di auto cinesi, che si sta aggiungendo a quella da anni ormai in atto delle vetture giapponesi e specie delle coreane. Chi ha spazi nei porti ha capito che stanno diventando strategici: così a Gioia Tauro con Automar e Grimaldi, così a Civitavecchia, così con l'operazione Grimaldi sul TDT in Darsena Toscana. Lo sbarco delle auto cinesi che ormai sono a livello qualitativo più che accettabile e a prezzi concorrenziali è uno dei business più significativi di questi tempi difficili. Se non ci metterà un freno l'EU, che ha già ventilato (o millantato?) misure protezionistiche, ne dovremo parlare sempre di più. (A.F.)

