



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 15 maggio 2024**



Prime Pagine

15/05/2024	Corriere della Sera	10
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Fatto Quotidiano	11
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Foglio	12
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Giornale	13
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Giorno	14
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Manifesto	15
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Mattino	16
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Messaggero	17
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Resto del Carlino	18
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Secolo XIX	19
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Sole 24 Ore	20
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Il Tempo	21
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	Italia Oggi	22
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	La Nazione	23
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	La Repubblica	24
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	La Stampa	25
Prima pagina del 15/05/2024		
15/05/2024	MF	26
Prima pagina del 15/05/2024		

Primo Piano

14/05/2024	Travel Quotidiano	27
DePortibus, alla Spezia dal 10 al 12 maggio il Festival dei porti che collegano il mondo		

Trieste

14/05/2024	(Sito) Ansa	29
Wartsila: ok unanime Consiglio Fvg a mozione punti franchi		
14/05/2024	Agenparl	30
(ACON) WARTSILA. IN CR OK UNANIME A MOZIONE SU PUNTI FRANCHI PORTO DI TRIESTE		
14/05/2024	corriere.it	32
Fedez e Iovino, la telefonata fra i due e l'appuntamento trappola per la «spedizione punitiva»: ora i pm indagano il rapper Auto elettriche, i porti di Taranto e Brindisi nel mirino dei cinesi: da Leapmotor a Dongfeng, cosa succede Terrazzi, chi paga per i lavori di manutenzione e perché: le regole del condominio		
14/05/2024	Port News	34
Trieste porto d'Europa: il futuro passa dalla via del Cotone		
14/05/2024	Ship Mag	36
Fincantieri, nel primo trimestre conti positivi e ordinativi record		
14/05/2024	Shipping Italy	37
Trieste Marine Terminal ha acquisito la Cfs Adria Distripark		

Venezia

15/05/2024	La Gazzetta Marittima	38
Venezia e Chioggia, traffici giù		

Savona, Vado

14/05/2024	Savona News	40
Spinelli scarica Toti: "Mi ha preso in giro, promette e non mantiene". Il riferimento alla spiaggia di Varazze		
14/05/2024	Savona News	42
Inchiesta sulla Regione, Rossetti: "Per i liguri meglio andare a votare per dare un governo stabile e di pieni poteri"		
14/05/2024	Ship Mag	43
Maxi sequestro di droga nel porto di Vado Ligure: 116 kg di cocaina per un valore di 7 milioni di euro		
14/05/2024	Ship Mag	44
Costa Crociere raddoppia gli scali in Sardegna nel 2024		

Genova, Voltri

14/05/2024	(Sito) Ansa	45
Toti: Bucci, bisogna ripristinare la verità sul porto di Genova		
14/05/2024	Affari Italiani	46
Toti: "La diga è per Spinelli. Salini non è ostile: va un minimo rassicurato"		
14/05/2024	Affari Italiani	47
"Spinelli padre-padrone comanda con i sodi. Al porto puzza di bruciato"		

14/05/2024	Affari Italiani	48
<hr/>		
14/05/2024	AskaneWS	49
<hr/>		
14/05/2024	Corriere Marittimo	50
<hr/>		
14/05/2024	Genova Today	51
<hr/>		
14/05/2024	Genova Today	52
<hr/>		
14/05/2024	Genova Today	53
<hr/>		
14/05/2024	Genova Today	54
<hr/>		
14/05/2024	Genova Today	56
<hr/>		
15/05/2024	Genova Today	57
<hr/>		
14/05/2024	Il Nautilus	58
<hr/>		
14/05/2024	Il Nautilus	60
<hr/>		
15/05/2024	La Gazzetta Marittima	61
<hr/>		
14/05/2024	LaPresse	62
<hr/>		
14/05/2024	MenteLocale	64
<hr/>		
14/05/2024	Messaggero Marittimo	65
<hr/>		
14/05/2024	PrimoCanale.it	67
<hr/>		
14/05/2024	PrimoCanale.it	68
<hr/>		
14/05/2024	PrimoCanale.it	69
<hr/>		
14/05/2024	PrimoCanale.it	70
<hr/>		
14/05/2024	PrimoCanale.it	72
<hr/>		
14/05/2024	PrimoCanale.it	73
<hr/>		
14/05/2024	PrimoCanale.it	75
<hr/>		

14/05/2024	Rai News	77
<hr/>		
14/05/2024	Rai News	78
<hr/>		
14/05/2024	Shipping Italy	79
<hr/>		

La Spezia

14/05/2024	Citta della Spezia	80
<hr/>		
14/05/2024	Citta della Spezia	82
<hr/>		
14/05/2024	Informare	85
<hr/>		
14/05/2024	Messaggero Marittimo	86
<hr/>		
14/05/2024	PrimoCanale.it	88
<hr/>		
14/05/2024	Sea Reporter	90
<hr/>		
14/05/2024	Ship Mag	92
<hr/>		

Ravenna

14/05/2024	Port News	94
<hr/>		
14/05/2024	RavennaNotizie.it	95
<hr/>		
14/05/2024	ravennawebtv.it	96
<hr/>		
14/05/2024	ravennawebtv.it	98
<hr/>		
14/05/2024	Ship Mag	99
<hr/>		

Livorno

14/05/2024	Corriere Marittimo	102
<hr/>		

15/05/2024	La Gazzetta Marittima	103
<hr/>		
15/05/2024	La Gazzetta Marittima	106
<hr/>		
15/05/2024	La Gazzetta Marittima	108
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/05/2024	(Sito) Ansa	109
<hr/>		
14/05/2024	Ancona Today	110
<hr/>		
14/05/2024	Corriere Marittimo	111
<hr/>		
15/05/2024	corriereadriatico.it	112
<hr/>		
14/05/2024	Informare	113
<hr/>		
14/05/2024	Messaggero Marittimo	114
<hr/>		
14/05/2024	Ship Mag	115
<hr/>		
14/05/2024	Shipping Italy	116
<hr/>		
14/05/2024	vivereancona.it	117
<hr/>		
14/05/2024	vivereancona.it	118
<hr/>		
14/05/2024	vivereancona.it	119
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/05/2024	(Sito) Adnkronos	121
<hr/>		
14/05/2024	(Sito) Ansa	123
<hr/>		
14/05/2024	Affari Italiani	124
<hr/>		
14/05/2024	Calabria News	126
<hr/>		

14/05/2024	CivOnline	128
<hr/>		
14/05/2024	Informazioni Marittime	129
<hr/>		
14/05/2024	Informazioni Marittime	130
<hr/>		
15/05/2024	La Gazzetta Marittima	131
<hr/>		
14/05/2024	La Provincia di Civitavecchia	132
<hr/>		
14/05/2024	Shipping Italy	133
<hr/>		

Napoli

14/05/2024	(Sito) Ansa	134
<hr/>		
14/05/2024	Informazioni Marittime	135
<hr/>		

Brindisi

14/05/2024	Brindisi Report	136
<hr/>		
14/05/2024	Brindisi Report	138
<hr/>		
14/05/2024	Brindisi Report	140
<hr/>		
14/05/2024	Il Nautilus	141
<hr/>		
14/05/2024	Il Nautilus	142
<hr/>		
14/05/2024	Informazioni Marittime	144
<hr/>		
14/05/2024	Messaggero Marittimo	146
<hr/>		
14/05/2024	Puglia Live	147
<hr/>		
14/05/2024	Rai News	149
<hr/>		
14/05/2024	Ship Mag	150
<hr/>		

Taranto

14/05/2024	Informazioni Marittime	151
<hr/>		

Scuola sottufficiali di Taranto, open day virtuale per i futuri marescialli

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

14/05/2024	Il Nautilus	152
<hr/>		
Andrea Agostinelli alla tavola rotonda di presentazione del rapporto di Libera "Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani"		
14/05/2024	Messaggero Marittimo	153
<hr/>		
Libera presenta il "Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani"		
14/05/2024	Rai News	154
<hr/>		
Dal carcere ai domiciliari il narcotrafficante delle cosche di Gioia Tauro		
14/05/2024	Sea Reporter	155
<hr/>		
Agostinelli alla tavola rotonda di presentazione del rapporto di Libera Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani		

Olbia Golfo Aranci

14/05/2024	(Sito) Ansa	156
<hr/>		
Crociere, la Costa Pacifica ritorna a Olbia con 18 scali		
14/05/2024	Sardinia Post	157
<hr/>		
Costa Pacifica approda a Olbia, 37 gli scali a Cagliari		
14/05/2024	Informazioni Marittime	158
<hr/>		
Costa Crociere torna nel porto di Olbia		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

14/05/2024	Il Nautilus	159
<hr/>		
"Vela & Salute", salpa dalla Sicilia la navigazione solidale con le barche della legalità della Lega Navale Italiana		
14/05/2024	Oggi Milazzo	161
<hr/>		
"Piano spiagge", previsto un porto turistico al Diana e un lido con solarium a Croce di Mare		
14/05/2024	Oggi Milazzo	162
<hr/>		
Messina, il Marina del Nettuno conferma la Bandiera Blu. Uno due porti siciliani		
14/05/2024	Shipping Italy	164
<hr/>		
Rfi rimette a gara la gestione del deposito costiero di Messina		

Focus

14/05/2024	Informare	165
<hr/>		

L'India investe nello sviluppo del porto iraniano di Shahid Beheshti (Chabahar)

14/05/2024	Informare	166
Il flusso da e per l'Italia è aumentato del +16,2%		
14/05/2024	Informare	167
Bruxelles dà ragione all'Italia che chiede all'Austria di rimuovere le restrizioni al trasporto stradale di merci al Brennero		
15/05/2024	La Gazzetta Marittima	170
Demolizioni navali: quando il business gronda sangue		
15/05/2024	La Gazzetta Marittima	171
d'Amico, primo trimestre OK		
15/05/2024	La Gazzetta Marittima	173
Nove punti per la media nautica		
14/05/2024	Sea Reporter	174
Costa Crociere ritorna a Olbia		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 9885281

FONDATA NEL 1876

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



Aveva 92 anni
Addio a Alice Munro
maestra del racconto
di **Cristina Taglietti**
a pagina 34



Le spiagge premiate
Bandiera blu
per 236 Comuni
di **Paolo Virtuani**
a pagina 22



Le strategie cinesi

OBIETTIVO: DIVIDERE L'EUROPA

di **Daniilo Taino**

Una volpe s'è aggirata per l'Europa. O era forse un lupo? Il viaggio dei giorni scorsi di Xi Jinping tra Parigi, Belgrado e Budapest era stato considerato da molti osservatori come molto astuto. L'anno scorso, Emmanuel Macron era andato a Pechino e aveva clamorosamente preso le distanze dagli americani sulla difesa di Taiwan e ora Xi ha ricambiato: per qualche mese non imporrà dazi esagerati sulle importazioni di cognac in Cina. Poi, è stato più generoso nelle due visite ad amici (suoi e di Putin), una in Serbia e una in Ungheria: la prima in un Paese fuori dalla Ue e dalla Nato, la seconda in uno che fa parte di entrambe le organizzazioni ma le ostacola dall'interno. Probabilmente, a Pechino il tour si continua a vederlo così: diplomazia raffinata. E in Occidente anche: da noi europei, i governanti cinesi sono sempre visti come abili e smaliziati. Volpi.

Calmate le onde sollevate dallo strano itinerario dell'uomo forte di Pechino, si può cercare di dare un giudizio a freddo della sua strategia e della sua tattica. La prima è preoccupante, la seconda non sembra poi così geniale e sottile.

La strategia era già conosciuta ma la settimana europea di Xi è stata irruente, non dissimulata e quasi bellicosa, come mai prima: per il modo in cui Pechino ha pianificato il viaggio; per i contenuti dei colloqui e delle dichiarazioni; per il denaro che il leader cinese ha promesso di inviare nelle casse dei governi di Aleksandar Vučić e Viktor Orbán.

continua a pagina 28

Battaglia in commissione: FdI tenta il blitz, poi il voto. Forza Italia si astiene. La sugar tax slitta al 2025

Superbonus, sì tra le tensioni

Meloni: no a rimpasti, avanti sulla giustizia. Segre: il premierato? Allarmante

di **Virginia Piccolillo** e **Claudia Voltattorni**

Superbonus, via libera tra le tensioni. Prima il blitz tentato da FdI e poi il voto. Forza Italia si astiene. Rinviata al 2025 la sugar tax. La premier Meloni: niente rimpasti di governo. La senatrice Segre bocchia il premierato.

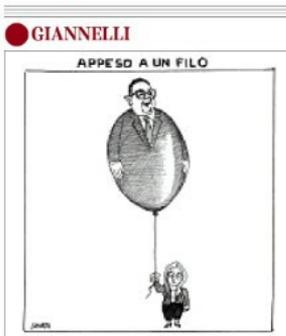
da pagina 8 a pagina 13
Baldi, M. Cremonesi

«SU LA7 CON TUTTI I LEADER»

Mentana: pronti a due confronti tv

di **Antonella Baccaro**

a pagina 11



L'INCHIESTA, IL GOVERNATORE

Liguria, l'ombra di una talpa Toti chiede l'interrogatorio

di **Alessandro Fulloni**

Sapevano delle indagini e dei telefonini intercettati. I pm liguri cercano la talpa. E Toti chiede di essere interrogato. a pagina 5

LA PRIMA SEDUTA DOPO GLI ARRESTI

I cartelli e le urla: «Buffoni» Consiglio regionale nel caos

di **Marco Imarisio**

Bagnarre e lacrime. Lo psicodramma nel primo consiglio regionale dopo gli arresti. Tra «Buffoni» e «Toti dimettila». a pagina 7

FRANCIA, CACCIA ALL'UOMO

Assalto in strada, agenti uccisi: evade il detenuto «La Mouche»



di **Bruno Gramigna** e **Ribauda** a pagina 17

Cannes In «Maria» i tormenti dell'attrice dopo «Ultimo tango»



Il film su Schneider che accusa Bertolucci

Un fotogramma del nuovo film sull'attrice Maria Schneider, qui a fianco

di **Valerio Cappelli, Paolo Mereghetti e Stefania Ulivi**

I tormenti di Maria Schneider. Ecco il film di Jessica Palud, «Maria», che accusa il regista Bertolucci per le riprese hard in «Ultimo tango a Parigi», con Marlon Brando. L'attrice era minorenni e la scena non era nel copione. alle pagine 36 e 37



Ucraina Prosegue l'avanzata russa a Kharkiv

Blinken arriva a Kiev: «Presto nuove armi» I piani di Putin con Xi

di **Francesco Battistini**

Gli Stati Uniti sosterranno l'Ucraina finché la sua sicurezza nei confronti della Russia non sarà «garantita»: lo ha promesso il capo della diplomazia statunitense Antony Blinken in visita a Kiev. Il segretario di Stato ha anche dato rassicurazioni sull'invio di nuove armi all'Ucraina. Intanto sul fronte militare non si arresta l'avanzata delle truppe di Mosca. E l'Estonia è pronta ad andare in prima linea per la paura che la Russia voglia riconquistare i «territori persi». Dopo aver rimosso le carte al vertice del potere Vladimir Putin domani va in Cina per incontrare il presidente Xi Jinping. alle pagine 2 e 3 **Dragosel Salom, Santevecchi**

IL RUOLO DEGLI ULTRA



Fedez e il ritorno alla legge della strada

di **Candida Morvillo**

Dalla brutta storia del pestaggio di Iovino emerge che il nuovo Fedez, scaricato anche dagli ultra, mira verso un ritorno alle origini, alla legge della strada. a pagina 19 **Juzzi**

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Una suite dove bere champagne, mangiare aragoste e farsi massaggiare da due o tre ragazze con l'argento vivo addosso, in attesa di andare al Casinò. Sarebbe questo il paradiso per i protagonisti del Fronte del Porto ligure, così come emerge dalle intercettazioni. E quasi mezzo secolo che leggo i resoconti della bella vita di corrotti e corruttori. E a colpirmi, persino più delle ruberie, è la monotonia della loro idea di benessere. Non sono così ingenuo da pensare che uno arrivi a corrompere o a lasciarsi corrompere per finanziare attività di volontariato. Però, anche rimanendo nell'ambito del soddisfacimento compulsivo del proprio ego, possibile che per avere la tessera del club dei gaudenti esista solo quello schema lì?

L'argento vivo

Champagne, aragoste, massaggi, gioco d'azzardo. Al loro posto mi sforzerei di essere più creativo. Affitterei un isolotto nel Pacifico e una Spa nel deserto. Farei il giro del mondo in 80 giorni, compierei la prima edizione dei miei libri preferiti, brigherei per un posto sulla prossima astronave che andrà nello spazio. Berei anche dell'ottimo barolo e non sempre champagne. E mangerei spaghettoni alle vongole o risotto ai porcini, invece delle prevedibilissime aragoste. Quanto al pagare degli esseri umani per ricavarne piacere, mi permetto di contestare che sia l'unico orizzonte plausibile di felicità. Preferisco cimentarmi in qualche impresa che infonda l'argento vivo a me, anziché ridurmi a spremere dagli altri.

G. FORNERO

Il volume sarà discusso con l'autore a **PALAZZO ESPOSIZIONI ROMA**
Sala Cinema **15.05.2024** ore **18.30**
ingresso libero



Intervengono
P. F. D'ARCAIS filosofo
M. G. LUCCIOLI già Presidente titolare della prima sezione civile della Corte di Cassazione

G. ZEPPEGNO teologo morale
Introduce
V. PARGLIANI figlio di S. Barbieri



40515
9 771120 498008
Pubblicazione Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.M. Milano





Superbonus: per salvare i tagli di Giorgetti dalla fronda di FI, La Russa aggiunge uno di FdI in commissione. Poi Italia Viva si precipita in soccorso: la serva serve



octopus energy
Energia rinnovabile a prezzi accessibili

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

octopus energy
Energia rinnovabile a prezzi accessibili

Mercoledì 15 maggio 2024 - Anno 16 - n° 133
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Anziché € 3,00 - € 1% con il libro "Il vaso di Pandora"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

E CARRIERE SEPARATE

Passa l'odg Costa: alt trojan sui reati da colletti bianchi

» A PAG. 5

BUSIA, N.1 DELL'ANAC

"Opere in deroga: danni allo Stato e favori ai privati"

» DI FOGGIA A PAG. 7

L'AFFONDO AL SENATO

Premierato, il no di Segre: "L'Italia così è autocrazia"



» GIARELLI A PAG. 8

FURBATA CHEZ VESPA

Vigilanza e La 7: assedio al duello Meloni-Schlein

» ROSELLI A PAG. 9

LA RISATA È CASSAZIONE

Bulli & pupe: cinepanettone alla genovese

Alessandro Robecchi

I più colti potrebbero trovarsi catapultati nei racconti esilaranti di un Damon Runyon, quello di *Bulli e pupe*. Roba magistralmente scritta negli anni Venti e Trenta, piena di biscazzieri, gangster, proprietari dei moli sull'Hudson, signorine allegra, casinò e dollari facili. C'è il riccone che chiede due ragazze per i massaggi, anzi tre, c'è quello che regala la borsa firmata, o il braccialeto, o le *fiches* per la roulette.
A PAG. 13



GENOVA PER LORO La fedelissima: "Mi chiesero lavoro per i voti"

Anche Ilaria Cavo inguaia Toti Diga, regalo a Salini col trucco

» La deputata: "I fratelli Testa (indagati per mafia) offrirono supporto in cambio di posti; dissi a Cozzani: io non li incontro". Dal Mosè a oggi, Signorini sempre in vacanza a sbafo

» GRASSO, MOIZO E PIETROBELLI DA PAG. 4 A 7



Mannelli



Bagasce&troioni

» Marco Travaglio

Uno dei mille aneddoti svelati da Antonio Padellaro nel suo strepitoso libro *Solo la verità lo giuro* (Piemme), riguarda l'ex ministro dei Trasporti Claudio Signorile, leader della "sinistra ferroviaria" del Psi. Che 40 anni fa, a proposito di uno dei tanti scandali alle Fs, anticipò a lui e a Paolo Graldi la linea difensiva della banda Toti: quella delle mazzette fatturate, dunque "trasparenti" e lecite. Ma si era raccomandato: "Bagazzi, è roba confidenziale, non scrivete una riga". Oggi invece gli scudi umani, cioè gli avvocati, ministri, politici e giornalisti appesi agli specchi delle tangenti alla genovese, quella sesquipedale minchiata giuridica la sbandierano ai quattro venti. In Parlamento, in tv, sui giornali, sui social. E con l'aria indignata, come a dire: dove andremo a finire, signora mia, se un pubblico amministratore non può più nemmeno vendere la sua funzione a un imprenditore e un'ora dopo passare dalla barca alla banca per incassare la rispettiva tangente tracciabile e fatturata. Delle due l'una: o ignorano il Codice penale e la legge sul finanziamento ai partiti, che parla di "erogazioni liberali" (cioè spontanee e disinteressate) dai privati, non di norme o delibere o concessioni o licenze vendute un tanto al chilo; oppure sanno tutto, ma se ne infischiano e fanno come Toti&C. Nel qual caso farebbero meglio a costituirsi nella più vicina caserma, confessare e patteggiare prima di essere beccati anche loro.

I più spiritosi invocano il "primato della politica", come se le foto e i filmati della Guardia di Finanza al porto di Genova non l'avessero immortalato a sufficienza. Un incessante e imbarazzante pellegrinaggio di politici di destra, di centro e del solito Pd su e giù dallo yacht di Spinelli, lasciando spesso fuori i cellulari perché non si sa mai, ignari dei trojan ma non dei "troioni" e delle "bagasce" che la cricca metteva gentilmente a disposizione per viaggi *all inclusive*, pagando pure le borse griffate e gli orologi che i pubblici amministratori straccioni fingevano di regalare a proprie spese. Sono trent'anni che, appena finisce dentro qualcuno dei suoi, la banda del buco rivendica il "primato della politica". Ma quello sbagliato, sulla magistratura: come se la politica fosse al di sopra della legge. Non quello giusto, sull'economia e le lobby: infatti tutti gli scandali nascono da politici genuflessi a chi li paga. Quelle processioni sulla passerella del "Leila2" ricordano Fantozzi e Filini sullo yacht del direttore magistrato duca conte Pier Matteo Barambani, che finge di invitarli a un weekend in barca perché "la mia famiglia siete voi" e poi li adibisce a mozzini di bordo chiamandoli democraticamente "i miei poveracci, i miei pezzenti, i miei cari inferiori". Le vere bagasce, i veri troioni sono loro.

9° PACCHETTO SPARITO CROSETTO AL COPASIR PARLA D'ALTRO

Meloni nasconde le armi a Kiev fino alle elezioni



DECRETO BLOCCATO
IL NO LEGHISTA: "SE CE LO PORTANO, GLIELO BOCCIAMO". RINVIATA LA NUOVA FORNITURA. INTANTO L'UCRAINA ARRETRA DA KHARKIV

» SALVINI E MARRA A PAG. 3

BLINKEN IN MISSIONE: "ARMI IN ARRIVO"
Zelensky senza trincee: i 170 mln ad hoc rubati da società fantasma con i prestanome e i pregiudicati

» PARENTE A PAG. 2-3

IDF AL CONFINE SUD

Rafah, pronti i tank. E Bibi: "Reinsediare"

» DVIRI A PAG. 10



La cattiveria

Ansa: "Nel 2023 forte calo delle rapine in banca, -35%. Finalmente hanno capito che non si ruba a casa dei ladri"
LA PALESTRA/MARCO GIANNATTO

LE NOSTRE FIRME

- **Fini** Le culle vuote e la "quarta età" a pag. 17
- **Basile** Guerra: l'Ue consulti i popoli a pag. 13
- **Ranieri** Contro il Pd devi votare Pd a pag. 13
- **Delbecchi** L'immagine e la musica a pag. 20
- **Dentello** Munro, "Cechov canadese" a pag. 19
- **Luttazzi** Kaifka e le sue barzellette a pag. 12

L'INTERVISTA AI POOH

"Più di tremila live e nel 2026 il tour del sessantennio"



» MANNUCCI A PAG. 18





ANNO XXIX NUMERO 114

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 15 MAGGIO 2024 - € 1,80 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 29

Il governo georgiano ha ottenuto la "legge russa" e ha iniziato la caccia ai "traditori". La piazza europeista urla: "Gadadeki", dimettetevi

Tbilisi, dalla nostra inviata. Natta ha la maschera da capo di...

sottociò che la pessantaggina calato sulla faccia, che in questo...

minoriato a usare parole più schiette - a chiamare i manifestanti...

Salomé Zourabichvili, cittadina francese e georgiana, ha già...

Il rischio europeo

Tajani a capo della Ue la pazzia suggestione che agita Forza Italia

Più i paletti che le certezze, ma a Bruxelles e nel governo se ne parla.

E si scatena sul superbonus

Roma. Gli affetti a Roma, ora che poi è anche nonno. E poi il partito, Forza Italia, rivitalizzato dopo...



La Verità di Georgia

La premier a Milano torna ad annunciarla alla "destra etica". Le parole di Segre sul premierato

Milano. Dopo "furbie e fessi" abbiamo "dottori e pesciaroli". Meloni ha introdotto due nuove categorie...

2024: fuga da Genova

I leader del centrodestra preferiscono stare lontani dalla città della bufera Toti

Roma. C'è Pescara, c'è Ascolli Piceno, ci sono Pesaro e Ferrara, e poi Rovigo, nell'agenda dei prossimi...

"Si a carriere separate"

Parla Esposito, ex pm di Cassazione: "Separazione fra pm e giudici non mina l'indipendenza delle toghe"

Roma. "La separazione delle carriere fra pubblici ministeri e giudici è la conseguenza logica e razionale...

Lollo il complottista

Il ministro evoca un diabolico piano dell'Olanda per affamare l'Europa. Storia di una farsa

Roma. Il ministro Lollobrigida parla molto più rapidamente di quanto pensa. A noi spesso ci fa fare sospetti...

Viva la Carolina libera

Mentre i loro colleghi dell'Università di California si squinternavano in un clima di inclusione e...

Tutti i regali di Schlein a Meloni

Garantismo, Ucraina, Jobs Act, conti pubblici. La leader del Pd ha offerto alla destra battaglie a tempo di sinistra. Risultato: mentre Meloni si avvicina al mainstream europeista, Schlein se ne allontana. Il caso del manifesto del Pse

Si capisce perché Georgia non veda l'ora di sfidare Elly, no? A una settimana dal debutto televisivo...



coerente con la sua linea prudente sui conti pubblici, il Pd, da mesi, rimprovera al ministro dell'Economia...

Topo & Cristallo, un ticket per Elly

La Circostrizione sud del Pd è un film con Walter Matthau

Topo & Cristallo, la strana coppia. C'è il titolo del celebre film con Jack Lemmon e Walter Matthau...

pa ecco che Ella, anzi Elly, sopravanza di sublime. Nientemeno la sardina più amata da Lilli Gruber...

Più gare per tutti

Il capo dell'Anac spiega perché avere più concorrenza è un buon antidoto contro la corruzione

Le inchieste della procura di Genova e prima ancora la denuncia dell'Autorità nazionale anticorruzione...

battiva e militante, ambientalista e femminista, avendo letto qualche libro oltre a quelli di Harry Potter...

Podemos e Pasdaran

Dalla Spagna al Belgio, le università isolano Israele. E il boicottaggio comincia a sentirsi

Più gare per tutti

Il capo dell'Anac spiega perché avere più concorrenza è un buon antidoto contro la corruzione

Roma. "Israele è il futuro della civiltà occidentale", disse l'ex premier spagnolo...

Mani lunghe al Festival

I film ci sono, ma a Cannes si chiacchiera di presunti predatori sessuali. Con tanto di liste

Come dicono le fanciulle - abbassando lo sguardo per non far capire...

Negli incubi di Sisi

Su Rafah l'invitato mostra i muscoli a Israele per mascherare la sua debolezza interna

Roma. Abdel Fattah al Sisi guarda le bandiere israeliane sventolanti sui tank di Tashal che pattugliano il valico...

Parlame tra alleati

Blinken va da Zelensky e Putin rafforza la sua squadra cinese prima di incontrare Xi

Roma. Servono almeno due battaglie di Patriot per proteggere i cieli della regione di Kharkiv, da cui sono state evacuate migliaia di persone...

Schiavi della Bomba

Reclutati da bambini. Anche gli scienziati e gli ingegneri di Kim sono vittime di lavoro forzato

Roma. Gli scienziati di Kim Jong Un, gli uomini che da decenni contribuiscono al programma nucleare e missilistico...

Andrea's Version

Corteo. Un altro. A questo ci vado. Vistato? Troppo appunto, ci vado lo stesso. Giusto? Credo. Pigi un capzotto...

Mani lunghe al Festival

I film ci sono, ma a Cannes si chiacchiera di presunti predatori sessuali. Con tanto di liste

Come dicono le fanciulle - abbassando lo sguardo per non far capire...

Negli incubi di Sisi

Su Rafah l'invitato mostra i muscoli a Israele per mascherare la sua debolezza interna

Roma. Abdel Fattah al Sisi guarda le bandiere israeliane sventolanti sui tank di Tashal che pattugliano il valico...

Parlame tra alleati

Blinken va da Zelensky e Putin rafforza la sua squadra cinese prima di incontrare Xi

Roma. Servono almeno due battaglie di Patriot per proteggere i cieli della regione di Kharkiv, da cui sono state evacuate migliaia di persone...

Schiavi della Bomba

Reclutati da bambini. Anche gli scienziati e gli ingegneri di Kim sono vittime di lavoro forzato

Roma. Gli scienziati di Kim Jong Un, gli uomini che da decenni contribuiscono al programma nucleare e missilistico...

Andrea's Version

Corteo. Un altro. A questo ci vado. Vistato? Troppo appunto, ci vado lo stesso. Giusto? Credo. Pigi un capzotto...



il Giornale



40515
9 771124 883008

MERCOLEDÌ 15 MAGGIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 115 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
058.7324971 | Giornale inf.@valleverde.it

RINVIATA LA SUGAR TAX

Via libera al nuovo Superbonus Ma Fi si astiene

Alla fine ha prevalso il compromesso. La maggioranza ha raggiunto l'accordo per posticipare l'avvio della sugar tax al primo luglio 2025, resta il sub-emendamento del governo con lo spalma-crediti del Superbonus in 10 anni anziché in 4 anni con mini-retroattività dal primo gennaio.

servizio a pagina 11

L'editoriale

UNA SCELTA DIFFICILE MA OBBLIGATA

di Osvaldo De Paolini

Giancarlo Giorgetti non ha un buon carattere, ma è di pasta solida e soprattutto non ama giochetti, condimento primo di ogni campagna elettorale. E quando dice che i soldi sono finiti, vuol dire che i soldi sono davvero finiti, bruciati in quell'immenso falò tuttora alimentato da una legge-manicomio che porta il marchio dei Cinquestelle e di cui non a caso Giuseppe Conte va spudoratamente fiero. Per bloccare l'emorragia che il Superbonus sta provocando nei conti pubblici, il ministro dell'Economia ha proposto uno stop netto alle compensazioni fiscali, rendendo il provvedimento retroattivo di qualche mese. Apriti cielo. Complice il clima elettorale che ormai si respira ovunque, l'ondata di proteste non si è fatta attendere, con in testa questa volta Forza Italia schierata in difesa di imprese e banche che ne verrebbero penalizzate, sia pure in misura meno incisiva di come era parso dalle parole di Giorgetti.

Prima di un qualunque giudizio sulla proposta e sulle reazioni, è bene un breve ripasso sull'ampiezza della voragine che per effetto del bonus 110% sta minando i nostri conti. L'ultima certificazione del Tesoro dice che dal 2020 all'aprile 2024 sono stati concessi 219,5 miliardi di euro in crediti fiscali legati a tutti i bonus edilizi, di cui 177 miliardi sono ancora da spendere e nei prossimi anni ridurranno di pari importo le entrate fiscali. E poiché la valanga dei crediti fiscali non si ferma, già nei primi mesi dell'anno, pur con le limitazioni introdotte (il provvedimento originale è stato modificato 32 volte), la spesa dovrebbe essere cresciuta di altri 4-5 miliardi (...)

segue a pagina 11

INTERVISTA A SALVINI

«Vannacci, Kiev, Salis La mia Europa è diversa E agli alleati dico...»

«Meglio Le Pen di Macron Zaia? È incandidabile»

di Hoara Borselli

Matteo Salvini è in piena battaglia. Non solo perché sono vicine le elezioni europee ma perché la situazione politica ed (...)

segue alle pagine 8-9

L'INCHIESTA DI GENOVA

La Meloni dà tempo a Toti

La premier: «Lasciamo che chiarisca». I trucchi dei pm

■ Caso Liguria, la premier lancia un segnale preciso: Giovanni Toti non deve dimettersi. Non subito, almeno: «Ha detto che avrebbe letto le carte e dato le risposte. Aspettare quelle risposte e valutare penso sia il minimo indispensabile».

servizi da pagina 2 a pagina 5

IL TESORO DICE BASTA

Altre richieste Ue: Ita-Lufthansa verso la bocciatura

Gian Maria De Francesco

■ Ita-Lufthansa verso la bocciatura. I rimedi preparati dalle due compagnie aeree per avere il via libera europeo all'aumento di capitale da 325 milioni di euro per acquisire il 41% del vettore italiano non sono sufficienti e del «lavoro deve essere fatto ancora». E quanto trapela da Bruxelles.

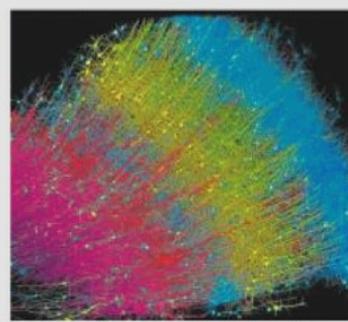
a pagina 11

Studio di Harvard e Google

La prima foto che mostra i segreti del nostro pensiero

di Eleonora Barbieri

a pagina 17



RIVOLUZIONARIA La mappatura del nostro cervello

all'interno

LE PROTESTE PER GAZA

Quell'inutile nostalgia del mitico '68

di Luca Ricolfi

La nostalgia del passato è un sentimento potente, che si accentua con la vecchiaia. Poco male, in fondo. Quando però si fa un (...)

segue a pagina 13

I GUAI DEI FERRAGNEZ

Se il pandoro era solamente l'antipasto

di Francesco M. Del Vigo

Se il pandoro fosse solo un antipasto? No, state tranquilli, tenete le forchette al loro posto, non ci riferiamo a nessuna di quelle (...)

segue a pagina 13

IN ITALIA, FAITE SALIRE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) STIPENDI IN UNO DEI 10.000 EURO IN 1200 EURO PER ART. 1 C. 1. (D. 10.000)

DOSSIER AMBIENTE

Green e sostenibilità: il futuro della Terra

all'interno l'inserto estraibile

la stanza di Feltri

alle pagine 20-21

Per i ragazzi in crisi serve più umanità

LA VITTIMA VITTIMISTA

di Luigi Mascheroni



In Italia, strano Paese in cui quando si zittisce la sinistra è un atto fascista e quando si zittisce la destra è legittimo dissenso, si sta affermando il principio secondo cui se è un potente, dall'alto, a limitare la libertà di parola di un cittadino, è censura; se è un cittadino, dal basso, che impedisce a un potente di parlare, è contestazione.

Sottoscriviamo tutto. E anche di più. Ed eccoci a quello che è accaduto domenica al Salone del libro di Torino. Dove un privato cittadino, dal basso, in platea, solo, anziano, evidentemente alterato, ha interrotto un famoso intellettuale che, in alto, sul palco, ha il potere che gli deriva dai giornali, le radio, i teatri ed è ospite fisso a La7.

Il primo è stato identificato; il secondo si

chiama Stefano Massini e stava presentando un suo libro sul *Mein Kampf* e l'ascesa del nazismo.

Omettiamo il particolare che a stratonare la giacca dello scrittore, quarantottenne, 1,80 d'altezza, 75 chili di peso, in posa plastica anche quando fa il firmacopie, era un ultrasessantenne. E omettiamo il particolare che potenti politici e giornalisti come Dario Nardella e Massimo Giannini - di solito sonnacchiosi quando gruppi di aggressivi squadristi di sinistra zittiscono Molinari, Parenzo e Roccella - ieri abbiano subito denunciato i «Fan di Hitler che aggrediscono scrittori antifascisti» e «la nuova egemonia culturale della destra».

Per il resto, è vero. È un contesto confuso quello in cui si muove il Paese. Tanto che a volte è difficile persino distinguere fra vittime e vittimismo.

Nuova AMICA Eldorado L'AMICA D'ORO



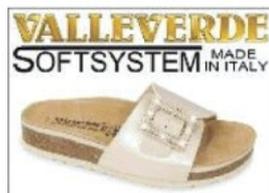
IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

MERCOLEDÌ 15 maggio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, parla il coordinatore dei gruppi solidali

I 30 anni di Emergency «Il nostro volontariato in nome di Gino Strada»

Tavecchio a pagina 17



La donna: «Raggiungerò Diana»

Alessia Pifferi sorvegliata a San Vittore

Giorgi a pagina 12



Toti è a un passo dalle dimissioni

La premier: «Ha governato bene, ora aspettiamo le sue risposte e poi valuteremo». Crosetto: «Non si amministra dai domiciliari»
Spuntano le intercettazioni sulla rielezione del sindaco Bucci: il ruolo dei fratelli Testa. Allarme Anac sui costi della diga di Genova Servizi da p. 2 a p. 4

Lo scontro e il voto in Senato

Detrazioni in 10 anni sul superbonus, FI si astiene l'ok grazie a Renzi

Troise a pagina 5

Europee, ipotesi maggioranza

Se i leader Ue sdoganano la destra pro Kiev

Lorenzo Castellani a pagina 6

La senatrice: «Non posso tacere»

Allarme di Segre sul premierato: «Indebolisce il Parlamento»

Servizio a pagina 6

IL CARABINIERE EROE CHE PORTÒ IN SPALLA L'80ENNE E LO SALVÒ DALLA FOTO SIMBOLO DELL'ALLUVIONE ALL'INCONTRO COMMOVENTE

Il carabiniere
Giulio Nicolò e Giacinto
Bosi, 82 anni di Faenza,
reggono la foto del
drammatico momento
che li vide protagonisti



UN ANNO DOPO

Baroncini a pagina 11

DALLE CITTÀ

Le tre bandiere blu del Garda



Lago cristallino e turismo leggero Il "codice green" delle spiagge top

Pacella a pagina 19

Il giallista a Mantovarchitettura

Gianni Biondillo «Gli spazi urbani habitat del noir»

Servizio a pagina 30



Dissenso vietato, rissa in Georgia

Passa la legge che copia Mosca

Farruggia alle pagine 8 e 9



Siena, denuncia di una 13enne

Violentata in gita scolastica

Valdesi a pagina 13



Festival, le star e l'onda Metoo

Meryl Streep strega Cannes

Bogani alle pagine 26 e 27



SPADA ROMA

spadaroma.com





Le Monde diplomatique

DA OGGI IN EDICOLA Dossier: Parigi 2024 giochi senza gioia; Israele-Iran la guerra a venire; disobbedire all'Europa?; Congo, stato fallito



Culture

«SE GUARDO ALTROVE» Dal 1962 al 2019 l'occhio critico di Bernardo Valli ha raccontato i nodi culturali
Luciana Castellina pagina 13



Visioni

CANNES 77 Il festival si è aperto con «Le Deuxième Acte» di Dupieux, dissezione cinica del set odierno
Cristina Piccino pagina 14, 15

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con le monde diplomatique

IN DON IL SECOLO DI ROSSANA + EURO 2,50

MERCOLEDÌ 15 MAGGIO 2024 - ANNO LIV - N° 116

www.ilmanifesto.it

euro 3,50



FI SI ASTIENE, SOCCORSO DI IV AL GOVERNO. ALLA FINE L'EMENDAMENTO DI GIORGETTI PASSA

Superbonus, maggioranza in tilt

La retroattività del decreto Superbonus passa in tarda serata in commissione al Senato, con Fi che in extremis (di fronte ai numeri) trasforma il no annunciato in astensione e Iv che vota con il governo. Lo stesso governo per tutto il giorno è sulle montagne russe. Il rischio di and-

dare sotto sull'emendamento Giorgetti incombe e Fdi prova ad aggirare l'ostacolo piazzando in commissione un senatore in più. Sembra tutto risolto ma a sorpresa si mette di mezzo il presidente del Senato La Russa. A tarda sera il presidente leghista della commissione Gara-

glia sbotta furioso: «Senza il mio voto e senza Iv l'emendamento non passava». Nel corso della giornata Fi porta a casa l'impegno a varare la separazione delle carriere in cdm il 29 maggio e il rinvio della sugar tax.
COLOMBO, CICCARELLI A PAGINA 7

«DECLASSATO IL CAPO DELLO STATO» L'allarme di Segre sul premierato

La senatrice a vita Liliana Segre interviene in senato dove nell'indifferenza della maggioranza va avanti la discussione della riforma costituzionale. Boc-

ciatura pesante, nel nome della salvaguardia dell'equilibrio tra i poteri, e gelida replica di Meloni: non riguarda né me né Mattarella. KASPAR HAUSER PAGINA 6

Jabalia, nel nord di Gaza, sotto i bombardamenti israeliani di ieri foto Getty Images



Si scappa da Rafah per essere ammazzati a Nuseirat: l'offensiva israeliana nel centro di Gaza colpisce i palestinesi che avevano ricevuto l'ordine di Tel Aviv di lasciare il sud «per sicurezza». Nell'anniversario della Nakba del 1948, la Palestina vive una catastrofe senza fine
pagine 2,3

La caccia continua

76 anni dopo Il ritorno oltre lo stato-nazione

RUBA SALIH

«Siamo andati a dormire nel 2023 e ci siamo svegliati nel 1948». Così diceva un messaggio inviato da Gaza nell'ottobre 2023, da A., madre, nonna e femminista di Gaza. Era trascorso un mese dall'inizio dei bombardamenti.
— segue a pagina 3 —

Università in lotta La solitudine degli studenti davanti al potere

ALESSANDRA ALGOSTINO

Lo spettacolo si ripete. Manganelli sugli studenti giovanissimi, mentre è chi governa a lamentarsi per la censura. Media e politica recitano la loro parte: il coro in una commedia dell'assurdo con spettatori passivi e critici acquiescenti.
— segue a pagina 4 —

IMMIGRAZIONE E ASILO Il patto Ue è legge, frontiere come prigioni



Il Patto su migrazione e asilo è legge europea. Voto favorevole dell'Italia, contrarie su diversi dossier Ungheria, Slovacchia ma anche Polonia. Il passaggio più delicato inizia ora. Ne parliamo con Marta Gionco, portavoce della rete di ong Picum con sede a Bruxelles. VALDAMBRINI A PAGINA 9

VERSO LE EUROPEE L'estrema destra non è più un tabù

Charles Michel, presidente del Consiglio europeo (che non ha nessuna speranza di conservare la poltrona), scende in campo e tende la mano all'estrema destra: «A contare davvero sono le politiche, la sostanza». Dopo le ambiguità su una possibile alleanza con i sovranisti della presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, a meno di un mese dalle elezioni europee, il tabù è ormai rotto. Frontiere, protezione, sovranità, le parole d'ordine. L'unico paletto è essere chiaramente pro-Nato.
MERLO A PAGINA 8

IL LIMITE IGNOTO Blinken in Ucraina nell'ora più buia



«È un momento difficile» ammette il segretario di Stato Usa Blinken dopo l'incontro con il presidente ucraino Zelenskyy, «ma gli aiuti degli Stati Uniti stanno arrivando». Intanto continua l'avanzata di Mosca, e il capo dei servizi di Kiev dice di aspettarsi una nuova offensiva a Sumy. Bombe su Kharkiv. ANGIERI A PAGINA 10

LETTERATURA Addio a Alice Munro, maestra della brevità



La scrittrice canadese, Nobel per la Letteratura nel 2013, è morta ieri a 92 anni. Nelle sue «short stories» ha prediletto i paesaggi rurali del Southwestern Ontario per esplorare l'anima umana delle sue protagoniste. Il suo ultimo libro «Dear Life» è un canto alla vita. GEBBIA, ALBERTAZZI A PAGINA 12



Foto: Italiane Sped. in a.p. - 01.353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gipe/CRW/232103
6 97023 915024





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CICCOBI-N° 133 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10/11, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 15 Maggio 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOI/32

1931-2024

Morta Alice Munro i racconti da Nobel sulla vita quotidiana

Stefano Gallerani a pag. 34



La panchina del Napoli Il pressing su Conte DeLa non molla Pioli resta il piano B

Eugenio Marotta a pag. 16



Investimenti e Pil DA 4 ANNI È PARTITA LA RINCORSA DEL SUD

Fabrizio Galimberti

«Dati, dati, dati! Non posso fare mattoni senza l'argilla». Questa appassionata esclamazione fu profeta di Sherlock Holmes in uno dei racconti di Conan Doyle sulle imprese del famoso detective («Le avventure dei faggi rossi»). È la stessa esclamazione, con un tocco di ancor più forte rammarico, potrebbe esser messa in bocca a quanti vogliono confrontare la performance economica del Mezzogiorno con quella delle altre aree del Paese o dell'Italia intera. Per l'Italia intera abbiamo i dati trimestrali del Pil fino al trimestre appena trascorso (I° 2024). Per il Mezzogiorno, l'Istat fornisce dati solo annuali, e sono fermi al 2022. E c'è di peggio: se vogliamo sapere delle componenti della domanda - consumi, investimenti... - i dati si fermano al 2021!

Fortunatamente, ci sono istituti privati - dalla Svimex a Confindustria a Prometeia alla Banca d'Italia... - che forniscono stime più recenti, sia sulla contabilità nazionale che sui indicatori sintetici dell'attività economica per Regioni. Scavando in quelle fonti si possono aggiornare i dati fino al 2023, e si scoprono cose interessanti. Sappiamo da tempo come l'economia italiana abbia cambiato di passo, sia rispetto alla media dell'Eurozona, sia rispetto ai principali Paesi (Germania e Francia). Questo cambiamento di passo si può agevolmente vedere confrontando l'andamento del Pil nel periodo precedente la pandemia (fino al IV trimestre 2019) con il periodo seguente, fino al I° trimestre 2024.

Continua a pag. 3

CLAN E RICICLAGGIO/ Sequestrata la pizzeria "Dal Presidente" nel centro storico

LA PIZZA CONNECTION DI NAPOLI

Inchiesta della Dda sugli interessi del clan Contini sulla pizzeria "Dal Presidente". Li consumò una pizza "a libretto" anche il presidente Bill Clinton (nella foto a destra), in occasione del G7 a Napoli. Giuseppe Crimaldi a pag. 8

Campania capitale dell'audiovisivo Nobili e vip alla Regata dei tre Golfi



Sopra, l'attrice Pina Turco. Sotto, vele nella regata Tre Golfi

CINEMA E VELE È NAPOLLYWOOD

Di Biase e Ferro alle pagg. 13 e 17

Il focus

Ristorazione e turismo la girandola delle società

Leandro Del Gaudio

È il patto che fa paura, che mette le mani sul business della ristorazione, che a Napoli significa Pil, lavoro, occupazione, immagine stessa della città. Un patto tra boss e borghesia. La procura della Repubblica di Gratteri indaga sull'intreccio nel settore, sul ruolo di prestanomi e commercialisti.

A pag. 9

Il commento

Stroncare un fenomeno che inquina la crescita

Gigi Di Fiore



Il sequestro a Napoli della pizzeria «Dal Presidente» è spia d'allarme che riguarda tutti. L'indagine della Dda napoletana ha riaperto i riflettori sui rischi delle infiltrazioni camorristiche nelle attività del turismo che, negli ultimi due anni, hanno dato i maggiori segnali positivi alla nostra economia.

Continua a pag. 35

Giustizia, la riforma prima delle Europee

►Meloni: in Cdm la separazione tra pm e giudici

«Subito la riforma della giustizia con la separazione tra Pm e giudici». Il premier Meloni accelera e impone il timing prima delle elezioni europee il Consiglio dei ministri se ne occuperà. E Meloni parla anche del caso Toti.

Becchi e Malfetano a pag. 6

L'analisi

Premierato, la sfida della governabilità

Tommaso Frosini

Quale legge elettorale con la riforma del premierato? Se lo chiedono in molti ma ancora non c'è una risposta.

Continua a pag. 35

Fondi di coesione ora è disgelo tra Fitto e De Luca

Sentenza del Consiglio di Stato «Si firmi l'intesa entro 45 giorni»

Alla fine è il Consiglio di Stato ad imprimere un'accelerazione sui fondi Fsc per la Campania, con una sentenza che intima al ministro Fitto e al governatore De Luca di firmare entro 45 giorni l'intesa.

Pappalardo a pag. 2

Il litorale di Cellole tra le venti Bandiere blu Baia Domizia, il mare ritrovato così rinasce la "città giardino"

Pierluigi Benvenuti

Baia Domizia ritorna tra le regine del turismo campano, una nobile decaduta alla ricerca del rilancio e nella quale pulsa un cuore veneto. La sua è una lunga storia, un'iperbole fatta di fasti e lussi, turismo esclusivo e poi popolare, decadenza, una lunga battaglia per la rinascita. La località ricade in parte nel comune di Cellole (la zona sud, che ha ottenuto la Bandiera blu) e in parte in quello di Sessa Aurunca, zona nord, al confine

con il Basso Lazio. Moltissimi napoletani e casertani hanno frequentato le sue spiagge e i suoi locali, anche solo per una giornata. O hanno seconde case. L'idea di creare un grande insediamento turistico nella splendida pineta che sorge ai margini della Domiziana, in quella che per i romani era la Campania Felix e a due passi dalla città sommersa di Sinuessa, nasce nella seconda metà degli anni Cinquanta. E ora arriva la conferma della sua rinascita.

A pag. 12

SPADA
ROMA
spadaroma.com





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 140 - N° 133
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L.432004 art.1, c.1 ED. RM

NAZIONALE

Mercoledì 15 Maggio 2024 • S. Torquato

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMessaggero

1931-2024
Addio Alice Munro
Nei suoi racconti
la poesia quotidiana

Velardi a pag. 24



Emozione al Festival
Cannes si inchina
alla regina
Meryl Streep

Satta a pag. 23



Stasera Atalanta-Juve
Coppa Italia
una finale
tinta d'azzurro

Angeloni e Saccà nello Sport



L'editoriale
L'ITALIA
DEL SALONE
E QUELLA
DEL CAOS

Mario Ajello

Quale tra le due Italie che si mostrano in queste ore è quella vera? Quella della protesta anche violenta delle università e della contestazione alla ministra Roccella? O quella del Salone del Libro, che si è appena chiuso, e che per una volta ha saputo unire destra e sinistra senza guere ideologiche fuori tempo e senza insopportabili censure? La sensazione è che siano vere tutte e due. Rappresentano due facce, una negativa e l'altra no, di una stessa comunità.

Da una parte sta l'irresponsabilità e l'ardimento non solo studentesco ma anche dei docenti demagoghi, che giustificano e proteggono le proteste. Dall'altra la sorprendente curiosità di un mondo finora dominato dalle pregiudiziali del politicamente corretto, quello della fiera editoriale torinese, che lo scorso anno contestò la presenza del ministro Roccella e le impedì di parlare, e che quest'anno invece ha accolto Salvini, Sgarbi, Sanghuliano e Valditarà, e si è confrontato con loro, anche nel legittimo dissenso. Fino al punto di riconoscere che un volume come quello del meloniano Alessandro Giuli, presidente del Maxxi di Roma, intitolato «Gramsci è vivo», non sia uno scippo (...)

Continua a pag. 14

Le contestazioni

La Sapienza assediata
fa finta di niente

Evangelisti a pag. 9

La tendenza

I giustizieri social:
se ti comporti male
ti sfilo i follower



Valentina Panetta

Su TikTok esplose la rivoluzione della "ghigliottina digitale", per boicottare le webstar tiepide sulle cause nobili.

A pag. 13

«Pm-giudici subito separati»

►Meloni: «La riforma in Cdm prima delle Europee. Toti? Aspettiamo le sue risposte»
Sisto: «Falso che controlleremo le procure. Ma all'Anm dico che le norme le scriviamo noi»

ROMA Giorgia Meloni calza l'elmetto elettorale in vista delle Europee. Promette che la separazione delle carriere di pm e giudici «arriverà nei prossimi giorni in Consiglio dei ministri». E chiarendo che le «fibrillazioni» elettorali non basteranno a far saltare il banco della maggioranza, è cauta su Toti: «Aspettiamo le sue risposte». Sulla riforma della giustizia non usa mezzi termini il viceministro Francesco Paolo Sisto: «Nessun controllo sul pm, ora si voti il decreto Nordio». E l'Anm «si rasserena: le riforme le scriviamo noi».

Bechis e Malfetano alle pag. 4 e 5

L'inchiesta

Caso Genova,
si indaga
su una talpa

dalla nostra inviata
Claudia Guasco

GENOVA
La procura di Genova ora indaga per rivelazione di segreto: qualcuno ha avvertito gli indagati, c'è l'ipotesi di una talpa.

Alle pag. 6 e 7

Le misure

Superbonus, passa la stretta del Mef
FI si astiene ma Italia viva vota a favore

ROMA Giornata ad alta tensione in commissione Bilancio al Senato. In serata, con l'astensione di FI e i voti a favore di Iv, il via libera alla linea Giorgetti sul Superbonus e allo stop all'entrata in vigore della Sugar tax, che viene rinviata di un anno, e cioè al 1 luglio del 2025.

Bassi, Bulleri e Pacifico alle pag. 2 e 3

L'intervista

Zingaretti:
«Roma diventi
città-guida Ue»

ROMA «Roma è la città dei trattati europei. Oggi il confronto è anche con Parigi, Lisbona, Madrid, Berlino, Praga. Io credo che Roma debba esserci da protagonista». Lo dice a Il Messaggero il governatore del Lazio, Nicola Zingaretti.

A pag. 8

ORA UN FONDO
PER LE BANCHE

Angelo De Mattia

Sappiamo veramente tutto del Superbonus del 110 per cento ora che, benché (...)

Continua a pag. 14

Varata la stretta sul dissenso "modello Putin", proteste nelle piazze



La Georgia si ribella: siamo Europa

«IL NOSTRO INCUBO
È UN'INVASIONE»

Marco Ventura

L'attesa, la paura e la rabbia si respirano a Tbilisi, capitale della Georgia, dopo l'approvazione della legge sugli

"agenti stranieri" che può spezzare il forte legame tra la società civile e le organizzazioni europee che vedono nella Georgia, in prospettiva, un'altra stella dell'Unione.

A pag. 11

«Mi prostituivo non per denaro ma per sfida»

►Lo sfogo di una delle minorenni di Bari
«Un incubo, oggi sono un'altra persona»

dalla nostra inviata
Camilla Mozzetti

BARI
«Non so perché lo facevo, non avevo neanche bisogno di soldi, era una sfida in qualche modo». A parlare è una di quelle ragazzine che, fra il 2021 e il 2022, appena 16enni, sono finite nel giro della prostituzione pugliese. Oggi dice di essere cambiata: «Quella ragazza è come se non fossi io. È di voler dimenticare tutto».

A pag. 12

Lo psichiatra

Crepet: «Accuso
i genitori, sono
troppo assenti»

ROMA «Il vero problema sono i genitori di questi ragazzi, la generazione meno capace di educare». A dirlo è lo psichiatra e scrittore Paolo Crepet.

Trotti a pag. 12

CARDIO TC

L'unico esame diagnostico realmente efficace per la prevenzione dell'infarto

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA

Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Tel. 06 86 09 43 35 - radiologia@villamafalda.com - villamafalda.com

Il Segno di LUCA

VERGINE, METTI A FUOCO LE IDEE

Mercurio, il tuo pianeta, passa dall'Ariete al Toro ed entra in una relazione favorevole con te. E in serata la Luna entra nel tuo segno, aggiungendo così a una chiarezza di spirito e a una maggiore facilità nel muoverti nel mondo delle idee, la sensibilità che ti rende recettivo e favorisce l'ascolto. Per beneficiare ancora meglio della configurazione favorevole, riserva un momento della giornata a un'attività fisica per la salute.

MANTRA DEL GIORNO
Le idee vanno convertite in azioni.

ESPRESIONE RIFORMATA
L'oroscopo a pag. 14

*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 Bene e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio • 1,30, "I segreti dei barbeque" • € 0,90 (solo Roma), "Stamano tricolore" • € 0,90 (in tutto il Lazio)

il Resto del Carlino

OS
SPECIALE
Ciclismo

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

MERCOLEDÌ 15 maggio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY



Bologna, malori sospetti. Lui nega tutto

Avvelenamenti al 118, infermiere arrestato «Ha colpito 10 colleghi»

Orlandi a pagina 15



Un weekend da 270 milioni

Torna la F1 Show e affari, Imola in festa

Agnessi a pagina 19

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY



Toti è a un passo dalle dimissioni

La premier: «Ha governato bene, ora aspettiamo le sue risposte e poi valuteremo». Crosetto: «Non si amministra dai domiciliari»
Spuntano le intercettazioni sulla rielezione del sindaco Bucci: il ruolo dei fratelli Testa. Allarme Anac sui costi della diga di Genova Servizi da p. 2 a p. 4

Lo scontro e il voto in Senato

Detrazioni in 10 anni sul superbonus, FI si astiene l'ok grazie a Renzi

Troise a pagina 5

Europee, ipotesi maggioranza

Se i leader Ue sdoganano la destra pro Kiev

Lorenzo Castellani a pagina 6

La senatrice: «Non posso tacere»

Allarme di Segre sul premierato: «Indebolisce il Parlamento»

Servizio a pagina 6

IL CARABINIERE EROE CHE PORTÒ IN SPALLA L'80ENNE E LO SALVÒ DALLA FOTO SIMBOLO DELL'ALLUVIONE ALL'INCONTRO COMMUOVENTE

Il carabiniere Giulio Nicolò e Giacinto Bosi, 82 anni di Faenza, reggono la foto del drammatico momento che li vide protagonisti



UN ANNO DOPO

Baroncini a pagina 10 e 11

DALLE CITTÀ

Il cantautore scrive per noi

Cesare Cremonini per il Carlino «Bologna, sinfonia da Champions»

In Cronaca

Bologna, il taxista espulso

Cotabo su Red Sox «Ci ha denigrato e chiesto soldi»

Caravelli in Cronaca

Imola, Hera spiega il perché

Zona industriale, odore di gas: scatta l'allarme

Servizio in Cronaca



Dissenso vietato, rissa in Georgia

Passa la legge che copia Mosca

Farruggia alle pagine 8 e 9



Siena, denuncia di una 13enne

Violentata in gita scolastica

Valdesi a pagina 13



Festival, le star e l'onda Metoo

Meryl Streep strega Cannes

Bogani alle pagine 26 e 27

SPADA
ROMA
spadaroma.com






IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 15 MAGGIO 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVII - NUMERO 114, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C. S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

PROMOSSE BORGIO VEREZZI E RECCO
Il mare ligure ancora al top sventolano 24 bandiere blu

GIULIANO GNECCO / PAGINA 24



GENOVA, UN MESE DI DISAGI
La sopraelevata off limits per controlli notturni

DANILO D'ANNA / PAGINA 25



PALMA D'ORO ALLA CARRIERA
Il Festival di Cannes ai piedi di Meryl Streep

FULVIA CAPRARA EMARCO CONSOLO / PAGINA 44



LA GRANDE OPERA DA OLTRE UN MILIARDO DA REALIZZARE IN PORTO SEMPRE PIÙ NEL MIRINO. DOPO LA SOSPENSIONE DA AMMINISTRATORE DELEGATO, IREN VALUTA IL LICENZIAMENTO DI SIGNORINI

Tutti i dubbi sulla Diga

Busia, presidente Autorità anticorruzione: «Non c'è stata concorrenza, adesso si rischia l'esplosione dei costi»

L'allarme di Giuseppe Busia, presidente dell'Autorità anticorruzione (Anac), risuona in Parlamento: «Per la nuova Diga di Genova sono state introdotte disposizioni che, oltre a limitare il grado di controllabilità delle procedure, rischiano di provocare significativi aumenti dei costi dei contratti. Un'altra tegola per l'opera da oltre un miliardo finita al centro dell'inchiesta sulla corruzione. Indagine che ha portato in carcere l'ex presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini che potrebbe essere licenziato da Iren.

GALLOTTI, G. FERRARI, MARIE QUARATI / PAGINE 10-12

IL COMMENTO

MAURO BARBERIS / PAGINA 27

ORA STIAMO ATTENTI A NON BUTTARCI VIA CON L'ACQUA SPORCA

Nelle mirabolanti intercettazioni pubblicate sul caso Liguria, sospese fra il Mercante di Venezia e i cinepanettoni con Massimo Boldi, a un certo punto un altissimo funzionario cerca di spiegare al presidente della Regione come ragiona Spinelli.

ROLLI

EVENTUALI DIMISSIONI SONO UNA FACCEZZA PERSONALE DI TOTI

COME L'AMMINISTRAZIONE



LA PREMIER CONGELA LA SITUAZIONE LIGURE FINO AL DOPO ELEZIONI



La poltrona vuota di Giovanni Toti ieri in consiglio regionale. DEFAZIO / PAGINE 2 E 3

IL SUPPLENTE

Emanuele Rossi / PAGINA 2

Piana, appello ai suoi
«Ci vuole coraggio»

IN CONSIGLIO COMUNALE

Annamaria Coluccia / PAGINA 4

Bucci sulla graticola
«Mai nulla di illegale»

L'INTERROGATORIO

Tommaso Fregatti

L'accusa di Spinelli
«Il presidente pressava per i soldi»

L'ARTICOLO / PAGINA 8



CIMICI E TELECAMERE I SEGRETI DELLO YACHT DELLE TRATTATIVE

DARIO FRECCERO / PAGINA 13

LA NUOVA INCHIESTA

Marco Fagandini

«Indagano su di voi»
In procura parte la caccia alla talpa

L'ARTICOLO / PAGINA 6

LA DEPUTATA AGLI INQUIRENTI

Matteo Indice

Cavo: «Incontrai Testa ma pareva corruzione perciò mi tirai indietro»

L'ARTICOLO / PAGINA 7

POLITICA

Premierato affondo di Segre
«È allarmante»

Alessandro Barbera / PAGINA 14

Liliana Segre: «Nella riforma aspetti allarmanti, non posso tacere. Così si produce un forte declassamento del presidente della Repubblica».

Rischio fuga dalla Lega dopo le Europee

Federico Capurso / PAGINA 16

Il Veneto leghista ribolle. Matteo Salvini sta provando a imporre ancora una volta la sua leadership nella regione di Luca Zaia. Rischia la fuga dal Carroccio.

ESTERI

I soldati russi
«Uccidiamo i nostri fratelli»

Giovanni Pigni / PAGINA 19

La tratta Sebastopoli-San Pietroburgo porta i militari reduci dal fronte a casa. Tutti bevono vodka, pochi credono alla guerra: «Non ha senso, diserterei ora».

BUONGIORNO

Non so se Donald Trump possiede uno yacht e sia uso portarci i soci in affari, ma qualche tempo fa ha radunato a Mar-a-Lago, in Florida, gli amministratori delegati delle venti più importanti compagnie petrolifere degli Stati Uniti, e gli ha detto: se mi aiutate a tornare alla Casa Bianca, una volta rieletto cancellerò l'Agenda verde di Joe Biden. Gli amministratori delegati gli hanno risposto: certamente. E gli hanno promesso un miliardo di dollari (non è un refuso: un miliardo). Così, se Donald sarà rieletto, la guerra ai combustibili fossili sarà rinviata e loro di miliardi continueranno a farne. Non è che Biden resti a guardare. Anche lui punta al miliardo e ce la farà senz'altro. Qualche mese fa ha organizzato una due giorni coi colossi di Wall Street nella speranza di convincere sessanta di loro

Conflitti fra interessi

MATTIA FELTRI

a investire nella sua campagna elettorale: ne ha trovati il doppio, soprattutto le aziende del big tech, storicamente dalla sua parte anche perché, per esempio, la scorsa primavera ha stanziato venti miliardi di dollari in sovvenzioni e prestiti per Intel, il gigante dei chip incaricato di fare concorrenza alla Cina e rendere più autonoma la Silicon Valley, dove hanno sede Meta, Google eccetera. Se anziché sostenere il candidato si sostiene un obiettivo - tipo più pozzi di petrolio - le donazioni possono essere illimitate. L'idea americana è che le lobby devono muoversi allo scoperto, in concerto con la politica, ed è esattamente il conflitto fra dichiarati interessi a rendere la democrazia, per quanto si possa, più pluralista e trasparente. Noi invece abbiamo le procure, la questione morale e la lagna.

DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO

STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO

www.dierregold.it

Via Fieschi 1/12 Genova
tel 010 581518

DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO

STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO

www.dierregold.it

Via Fieschi 1/12 Genova
tel 010 581518





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Tax credit
Transizione 5.0,
parte la corsa
per concludere
gli investimenti



Luca Galani
— a pag. 31

Domani con Il Sole
Accertamenti,
Statuto, concordato:
come cambiano
i controlli del Fisco



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano



FTSE MIB 35151,42 +0,96% | SPREAD BUND 10Y 134,00 -0,60 | SOLE24ESG MORN. 1396,21 +1,25% | SOLE40 MORN. 1292,10 +0,95% | Indici & Numeri → p. 37-41

LA LEGA ARABA: «A GAZA PULIZIA ETNICA»

I tank d'Israele a Rafah, morti 36 palestinesi nei raid su Nuseirat

— Servizio a pag. 7



Catastrofe. Il 15 maggio del 1948 invade la Nakba (la catastrofe), cioè l'espatro di circa 750mila palestinesi dai territori occupati da Israele

LA NAKBA 76 ANNI FA

15 MAGGIO 1948: LA CATASTROFE E L'ESODO DEL POPOLO PALESTINESE

di Ugo Tramballi — a pag. 7

PANORAMA

LA PREMIER

Meloni: «Nessun rimpasto, riforma della giustizia prima del voto Ue»

«Non ho mai pensato di fare un rimpasto di governo» mentre l'obiettivo è di restare con gli stessi ministri fino al termine della legislatura. Lo ha detto Giorgia Meloni nel corso di un'intervista a un evento a Milano. «Penso che nei prossimi giorni arriverà in Consiglio dei ministri anche la riforma della giustizia», ha aggiunto la premier. — a pagina 10

Superbonus, via libera alla stretta

Le misure fiscali

Si alle detrazioni in 10 anni per le spese 2024. Rinviate al 1° luglio 2025 la sugar tax

L'ok arriva dopo un duro scontro per il no di Forza Italia alla retroattività

Il Governo salvato dal voto di Italia Viva e del presidente Garavaglia

Dopo una giornata ad alta tensione nella maggioranza è arrivato in serata il via libera della commissione Finanze del Senato all'emendamento del governo al decreto superbonus, che è stato approvato nonostante l'astensione di Forza Italia. Deciso per il via libera il voto favorevole di Italia Viva e del presidente della commissione Massimo Garavaglia (Lega).

L'emendamento prevede, tra le altre misure, che le detrazioni vengano spalmate nell'arco di 10 anni per tutte le spese sostenute nel 2024. Raggiunto anche l'accordo per rinviare l'entrata in vigore della sugar tax al 1° luglio 2025. **Fiammeri, Latour, Parente e Trovati** — a pag. 3

CONTI PUBBLICI

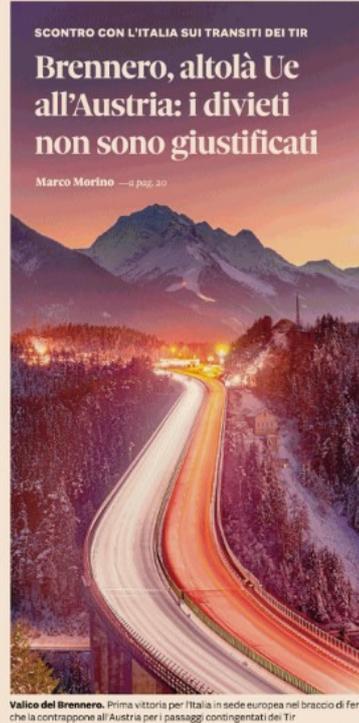
La Ragioneria: spese da contenere fino al 2031

— Servizio a pag. 3

INTERVISTA AL MINISTRO

Musumeci: «Avanti su ricostruzione e polizze calamità»

Manuela Perrone — a pag. 2



SCONTRO CON L'ITALIA SUI TRANSITI DEI TIR

Brennero, altolà Ue all'Austria: i divieti non sono giustificati

Marco Morino — a pag. 20

Valico del Brennero. Prima vittoria per l'Italia in sede europea nel braccio di ferro che la contrappone all'Austria per i passaggi contingentati dei Tir



LA RELAZIONE

Corte dei conti: dal nuovo Pnr 10,7 miliardi di extra deficit

Perrone e Trovati — a pag. 8

RAPPORTO ANAC

Un caso di corruzione in un Comune su quattro

Tra il 2015 e il 2020 in un Comune su quattro si è verificato almeno un caso di corruzione. È la fotografia emersa dal bilancio annuale di Anac, l'Autorità anticorruzione presieduta da Giuseppe Busia. — a pagina 27

INTELLIGENZA ARTIFICIALE

IL RISCHIO DI PERDERE IL LIBERO ARBITRIO

di **Barbara Carfagna** — a pagina 14

TRIMESTRALE 2024

Il Sole 24 Ore, in aumento sia i ricavi che i margini

Il Sole 24 Ore chiude il primo trimestre 2024 con ricavi pari a 49,8 milioni di euro, in crescita dell'1,9% rispetto al 31 marzo 2023. L'Ebitda adjusted aumenta a 3,8 milioni. — a pagina 28

Stellantis venderà in Europa le auto elettriche cinesi Super dazi Usa per Pechino

Automotive

Accordo con Leapmotor La Casa Bianca aumenta dal 25 al 102,5% le tariffe

Accordo tra Stellantis e Leapmotor: da settembre i veicoli del gruppo cinese saranno venduti in Europa. Intanto gli Usa hanno varato dazi del 102,5% sui veicoli elettrici cinesi. **Annicchiarico e Di Donfrancesco** — a pag. 5

TRASPORTO AEREO



Margrethe Vestager. Commissaria Ue all'Antitrust

Ita-Lufthansa, dalla Ue arriva un'altra bocciatura

Beda Romano — a pag. 25

CONTI TRIMESTRALI



Pierroberto Folgiere. Amministratore delegato di Fincantieri

Fincantieri, il margine operativo balza del 15,8%

Celestina Dominelli — a pag. 27

COLLOCATI 9 MILIARDI
Il BTP green va a segno
Richieste boom a 84,4 miliardi

Gianni Trovati — a pag. 4

STUDIO MEDIUMBANCA
Difesa, spesa globale al 2,3% del Pil. In Borsa europei a +42%

Antonella Olivieri — a pag. 27

NOVITA

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

PASTIGLIE GOMMOSE

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.

A. MENARINI

Lavoro 24

Assunzioni

Caccia ai candidati ma oltre il 50% rifiuta

Cristina Casadei — a pag. 22

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scritto 150€ Festival Economico. Info: ilsole24ore.com/abbonamento Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 15 maggio 2024
Anno LXXX - Numero 133 - € 1,20
San Simplicio, sacerdote

Direzione, Redazione, Amministrazione DD187 Roma, piazza Corona 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria 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 TOMMASO CERNO
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

TRIBUTO DI ROMA

Una piazza per Califano
Così la città riscopre l'amore per il suo artista



Antini e Finamore a pagina 12

RAPPORTO MOBILITÀ

Capitale senza parcheggi
Solo 73mila posti per due milioni di auto



Sbraga a pagina 19

BANDIERE BLU

Il mare più bello
Nel Lazio dieci le coste da sogno

••• Nel Lazio sono dieci le spiagge da sogno. Lo dice il rapporto che assegna ogni anno le Bandiere blu.



Bruni a pagina 11

LA GUERRA TELEVISIVA

ROSICONTE

Al leader M5S non va giù il duello Elly-Giorgia e scatena la Vigilanza per fermare la Rai
Il premier: sta sbagliando, regole rispettate

••• Il leader M5S Conte non digerisce il confronto televisivo tra Schlein e Meloni. Per bloccare il duello è disposto a tutto.

Anche a scatenare la grillina Floridia che siede nella Vigilanza Rai. Ma la premier ribatte: le regole sono state rispettate.

Cavallaro e Romagnoli alle pagine 2 e 3



Il Tempo di Oshø

Superbonus, intesa senza FI
Slitta la tassa sulle bibite



"L'aranciata nascondila bene che 'sti giorni la Guardia de Finanza sta a fa 'n sacco de controlli!"

Antonelli a pagina 9

INTERVISTA A CIVITA DI RUSSO (FDI)

«Nella Ue per dare più welfare alle mamme che lavorano»

Sirignano a pagina 5

LA CORSA A BRUXELLES

Il ritorno di Renzi
che punta all'en plein tra camper e «card»



••• Matteo Renzi per la sua campagna elettorale punta sul social, con le card «Trova le differenze», e decide di girare l'Italia in camper come nel 2012.

Di Capua a pagina 5

EURONAJA

Esercito cyber
Piano di Crosetto
In un anno
310 attacchi web

L'Italia teme la guerra tech
Cresce la minaccia russa
Craxi: no alla nuova leva

••• La nuova guerra passa anche per le reti informatiche. Per questo la Difesa ha già avviato la creazione di un esercito cyber. La Craxi boccia però la leva obbligatoria.

De Leo, Musacchio e Zavatta alle pagine 6 e 7

L'INCHIESTA SU TOTI

Intercettato per 27mila ore
Ma le frasi sono di uso comune



a pagina 4

PARLA PITTELLA (AZIONE)

«Io, come il governatore
Nel tritacarne poi assolto»

a pagina 4

A ROMA L'OROLOGIO CONTRO LE VIOLENZE

Un «angelo» al polso protegge le donne

Ricci a pagina 17

GRANDE CINEMA A CANNES

Festival al via con Favino
che si insedia nella giuria

Al via la 77ª edizione del Festival del Cinema di Cannes con la Palma d'oro alla carriera per Meryl Streep. In giuria il nostro Pierfrancesco Favino.

Bianconi a pagina 23



Sarmuci
COSTRUZIONI
SICILY LUXOR CONSTRUCTIONS
by Nina Scattino



Info sarmucicostruzioni.it www.sarmucicostruzioni.it
STUDIO DI PROGETTAZIONE Di Felice

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 13

DI GIULIO TERZI DI SANT'AGATA

La Cina pungola l'ipocrisia verde dell'Europa



a pagina 13

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
60 mg capiva multi-ingredienti a base di LAVANDA



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

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



a pag. 36

MAXICONCORSO

Pubblicate sul sito delle Entrate le graduatorie con nomi e punteggi di chi ha passato la selezione
Mantero a pag. 31

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 **Anticorruzione - Il testo della relazione Anac 2023 al Parlamento**

Delegazione europea - Il testo del disegno di legge per il 2024

Vaccini - Assoluzione piena al medico no vax che continua a lavorare, la sentenza della Corte di cassazione

Nei 6 stati decisivi per le elezioni presidenziali negli Stati Uniti, in ben 5 Donald Trump è in testa
Stefano Molteni a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Artigianato, tutele Dop e Igp

Nella legge europea 2024 indicazioni geografiche protette per prodotti artigianali e industriali con un particolare legame con il territorio di origine e la tradizione

Verso le indicazioni geografiche Dop e Igp anche per i prodotti artigianali e industriali che hanno caratteristiche specifiche, grazie al particolare legame con il territorio di origine ed alla tradizione. Sarà a tal proposito individuata una autorità competente e a livello nazionale per attuare le procedure di registrazione. Lo prevede lo schema di legge di delegazione europea per l'anno 2024, in circolazione d'arrivo in consiglio dei ministri.

Comegna a pag. 37

ESPERIMENTI
La Thailandia testa piccole centrali nucleari in mare
Merli a pag. 13

Boom di dimissioni in Veneto: chi se ne va trova un altro posto nel giro di una settimana



Il posto non è più tanto fiasco. Non per una questione relativa al mercato del lavoro, ma per i lavoratori stessi. È il caso del Veneto, dove, secondo la Cgia di Mestre, nel 2023 sono state registrate 128.534 dimissioni, un aumento del 35% rispetto al 2019. Chi lascia l'impiego, però, non ha difficoltà a essere riassunto. Anzi: per trovare una nuova collocazione basta una settimana. Molte imprese manifatturiere, edili e dei servizi del Veneto stanno affrontando difficoltà nel trovare profili con le competenze adatte. Per le aziende, di conseguenza, è cruciale consolidare la fiducia dei propri dipendenti.

Merli a pag. 7



DIRITTO & ROVESCIO

I consuegni sulla natalità (come quello che si è tenuto in questi giorni) si concludono inevitabilmente in risse fra opposti estremismi. I demografi pontificano su questo fenomeno ma sono spesso come i pedagogisti che non hanno mai insegnato. I demografi infatti consultano le statistiche ma non parlano con la donna per conoscerne le ragioni profonde che non si possono limitare a un sì o a un no. Io ho soffocato dei dati riguardanti una famiglia del Nord Italia che nel giro di sole quattro generazioni è passata da 13 a 7, a 6, a tre e infine adesso a un figlio. Questi dati dimostrano che nel mondo femminile è successa una vera rivoluzione antropologica che non è contrastabile con la costruzione di più asili nido che pure sono utili e necessari. A questo tracollo non si può porre rimedio se non ricorrendo all'immigrazione giovanile che peraltro è già vistosamente in atto. Lo si voglia o no. La natura ha più intelligenza di tanti sapienti.

SOFTWARE WEB PER COMMERCIALISTI

Certe storie non durano per sempre.
Per fortuna!

Rompì col passato e cedi al fascino di Ago Zucchetti:
bello, ricco e intelligente... praticamente perfetto!

- Interfaccia intuitiva
- Analisi grafiche immediate
- Import automatico dei flussi bancari
- Riconciliazione finanziaria
- Contabilizzazione assistita delle fatture

ZUCCHETTI
Il software che crea successo

Entra nella Digital Evolution



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 15 maggio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY

La classifica sulla qualità fa discutere

**Bandiere blu sbiadite
La Toscana fuori podio
E niente isola d'Elba**

Bargagna e Pizzera alle pagine 18 e 19



Maxi truffa sui bonus edilizi

**Prato capitale
del riciclaggio
verso l'Asia**

Natoli a pagina 21

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY

Toti è a un passo dalle dimissioni

La premier: «Ha governato bene, ora aspettiamo le sue risposte e poi valuteremo». Crosetto: «Non si amministra dai domiciliari»
Spuntano le intercettazioni sulla rielezione del sindaco Bucci: il ruolo dei fratelli Testa. Allarme Anac sui costi della diga di Genova Servizi da p. 2 a p. 4

Lo scontro e il voto in Senato

**Detrazioni in 10 anni
sul superbonus,
FI si astiene
l'ok grazie a Renzi**

Troise a pagina 5

Europee, ipotesi maggioranza

**Se i leader Ue
sdoganano
la destra pro Kiev**

Lorenzo Castellani a pagina 6

La senatrice: «Non posso tacere»

**Allarme di Segre
sul premierato:
«Indebolisce
il Parlamento»**

Servizio a pagina 6

**IL CARABINIERE EROE CHE PORTÒ IN SPALLA L'80ENNE E LO SALVÒ
DALLA FOTO SIMBOLO DELL'ALLUVIONE ALL'INCONTRO COMMOMENTE**

Il carabiniere
Giulio Nicolò e Giacinto
Bosi, 82 anni di Faenza,
reggono la foto del
drammatico momento
che li vide protagonisti



UN ANNO DOPO

Baroncini a pagina 13

DALLE CITTÀ

Empoli

**Salva sportivo
colpito da infarto
«È stata la mia
seconda volta»**

Puccioni in Cronaca

Empoli

**Svastiche sui muri
del comitato Pd
«Un gesto grave»**

Servizio in Cronaca

Fucecchio

**Palio, la festa
per presentare
il nuovo Cencio**

Cecchetti in Cronaca



Dissenso vietato, rissa in Georgia

**Passa la legge
che copia Mosca**

Farruggia alle pagine 10 e 11



Siena, denuncia di una 13enne

**Violentata
in gita scolastica**

Valdesi a pagina 15



Festival, le star e l'onda Metoo

**Meryl Streep
strega Cannes**

Bogani alle pagine 26 e 27

SPADA
ROMA

spadaroma.com



BZ Rebel
Pay per you

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

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

BZ Rebel
Pay per you

La nostra carta prevede da martedì 15 maggio
la formula gratis in occasione straordinaria

Mercoledì 15 maggio 2024

Anno 149° 155 - In Italia € 1,70

TANGENTI IN LIGURIA

Toti a un passo dall'addio

Cresce la pressione sul governatore, ipotesi dimissioni dopo l'interrogatorio. E l'accusa potrebbe aggravarsi: concussione. Intervista a Schlein: non può restare un minuto di più al suo posto. L'allarme dell'Anac: i costi della diga possono esplodere

Inchiesta su Spinelli, il Grande Elemosiniere che foraggiava tutti

Il commento

Un argine ai soldi dei privati

di Francesco Bei

Il futuro della Regione Liguria ma soprattutto del porto più importante d'Italia e dei giganteschi investimenti pubblici per ampliarlo è nelle mani del presidente Giovanni Toti, attualmente agli arresti domiciliari. Sua la scelta di continuare a tenere in ostaggio l'istituzione che presiede oppure lasciare l'incarico.

● a pagina 25

Il governatore della Liguria Giovanni Toti, agli arresti domiciliari da una settimana nell'ambito dell'inchiesta di Genova sulla corruzione, va verso le dimissioni dopo l'interrogatorio. La premier Giorgia Meloni precisa: «Toti ha detto che avrebbe letto le carte e avrebbe dato le risposte. Aspettare quelle risposte e valutare penso sia il minimo indispensabile». Per il ministro Crosetto «non può governare stando ai domiciliari». La segretaria del Pd Elly Schlein, nell'intervista, insiste: «Non resti un minuto di più. Tutta la politica alzi la guardia». L'inchiesta su Aldo Spinelli, il Grande Elemosiniere.

di Filetto, Giampaoli
Lauria, Lignana, Macor
Milella, Minella e Vitale

● da pagina 2 a pagina 7

Cannes, via al 77esimo festival del cinema



▲ Sul red carpet Meryl Streep, 74 anni, palma d'oro onoraria

Meryl Streep, palma alla carriera tra i leoni che non mollano mai

dalle nostre inviate Arianna Finos e Chiara Ugolini

● alle pagine 30 e 31

Scomparsa a 92 anni

Addio Alice Munro scrittrice dell'incanto

di Antonio Monda

● a pagina 27

La storia

Maria Montessori la prigionia in India e il figlio segreto

di Carlo Pizzati

● alle pagine 28 e 29

Mappamondi

Con la legge pro-Russia la Georgia sfida la piazza

di Luna De Bartolo



TBILISI

Dimissioni, dimissioni. Migliaia di georgiani, radunati di fronte al Parlamento, hanno ricevuto la notizia dell'approvazione della legge sulle influenze straniere contro cui protestano da un mese.

● alle pagine 10 e 11 con i servizi di Castelletti e Di Feo

La "centralinista" di Gaza: ascolto il dolore di tutti

di Fabio Tonacci



● alle pagine 12 e 13
con un servizio di Caferrì

Il personaggio

Fedez l'arcitaliano un po' Vannacci un po' centro sociale



di Stefano Cappellini

● a pagina 25

Segre boccia il premierato: aspetti allarmanti

Superbonus, passa la stretta FI si astiene, Italia viva in soccorso

Un tentato blitz in Commissione per aumentare i numeri a favore della maggioranza. È la mossa con cui FdI prova a blindare il voto sul Superbonus messo in discussione da FI, contraria alla stretta voluta dal Mef. Alla fine diventa superflua, con il soccorso di Italia Viva. La senatrice a vita Liliana Segre boccia il premierato di Meloni.

di Colombo, Conte e De Cicco

● alle pagine 8 e 9

Industria

Con Leapmotor in Italia i cinesi alleati di Stellantis

di Longhin e Santelli

● a pagina 21

PALAZZO ESPOSIZIONI ROMA
Sala Cinema 15.05.2024 ore 18.30
prenotazioni palazzoesposizioneiroma.it

P. F. D'ARCAIS filosofo
G. ZEPPEGNO teologo morale

M. G. LUCCIOLI già Presidente titolare della prima sezione civile della Corte di Cassazione

discuteranno con **G. FORNERO** del libro
Introduce **V. PARPAGLIONI** figlio di Sibilla Barbieri

GIOVANNI FORNERO RISTAMPA 2024
IL DIRITTO DI ANDARSENE
FILOSOFIA E DIRITTO DEL FINE VITA TRA PRESENTE E FUTURO
UTET

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

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

NZ



IL RAPPORTO

Così l'università e la scuola perdono anche il treno del Pnrr

FLAVIA AMABILE - PAGINA 22



IL PERSONAGGIO

Fedez, gli amici ultralapper e il richiamo della foresta

ASSIA NEUMANN DAYAN - PAGINA 17



LA TELEVISIONE

Chiambretti e il ritorno in Rai "Sono davvero un mammone"

MICHELA TAMBURRINO - PAGINA 27



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 15 MAGGIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € il ANNO 158 il N. 133 il IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) il SPEDIZIONE ABB. POSTALE il D.L.353/03 (CONV.INL.27/02/04) il ART. 1 COMMA 1, DC8-TO il www.lastampa.it



CORRUZIONE, L'ALLARME DEL CAPO DELL'ANAC: IL 90 PER CENTO DEGLI APPALTI DIRETTI SONO A RISCHIO INQUINAMENTO

Spinelli: "Toti mi pressava per avere i soldi"

BARONI, DE FAZIO, DEL VECCHIO, FAGANDINI, FREGATTI E INDICE

Aldo Spinelli lancia nuove e precise accuse contro il governatore Giovanni Toti ed evoca, tramite il suo legale Andrea Vernazza, anche un comportamento che potrebbe aprire alla concussione. «Toti mi pressava, mi telefonava in continuazione soprattutto quando si avvicinavano le elezioni», ammette davanti al giudice. Intanto Rino Canavese diventa testimone chiave dell'accusa. - PAGINE 6-9



L'INTERVISTA

Di Pietro: "Mi ricordano Gardini"

GIUSEPPE LEGATO

«Tangentopoli? Non è mai finita, semmai si è ingegnerizzata». Ecco Tonino Di Pietro, simbolo di una stagione che sembrava consegnata al passato. «È rimasta - dice l'ex pm di Mani pulite - la privatizzazione della funzione pubblica: un fenomeno sociale che è sempre lo stesso. Quanto all'inchiesta in corso a Genova, «Spinelli dice che lui pagava tutti. Quindi, sul punto, faceva come Raoul Gardini. Evidentemente si attendeva un ritorno». - PAGINA 7



IL SALONE OFF

La magia di Baricco che con Abel riempie di poesia il Carignano a Torino

SIMONETTA SCIANDIVASCI



Alessandro Baricco sale sul palco del Teatro Carignano di Torino con lo Stetson in testa, i guanti mezzo dita alle mani, i jeans grigio polvere, la maglia sotto la giacca, gli stivaletti. Sembra un pistolero, un pirata, un inventore, uno scrittore, un uomo che assomiglia a Leonard Cohen. - PAGINA 25

SUPERBONUS, LA LINEA GIORGETTI PASSA GRAZIE A RENZI. RABBIA TAJANI: UN ERRORE LA RETROATTIVITÀ. RINVIO SUGAR TAX

"Premierato pericolo assoluto"

Segre: la riforma è allarmante, declassa il capo dello Stato. Meloni: decideranno i cittadini

BARBERA, CARRATELLI, GRIGNETTIE OLIVIO

Nel disegno di legge che introduce il premierato «ci sono vari aspetti allarmanti che non posso tacere». Roma, ieri, Palazzo Madama. Lilliana Segre prende la parola al Senato sono le 17,30. Legge la sua invettiva davanti al presidente di turno, il leghista Gianmarco Centinaio. - PAGINE 2-4

IL COMMENTO

La lezione dimenticata dei padri costituenti

MARCELLO SORGI

Ci sono varie ragioni per cui le parole di Lilliana Segre a proposito della riforma Meloni sul premier elettivo, attualmente in discussione in Parlamento, resteranno a lungo nella memoria del Paese. La prima è, ovviamente, la personalità della Segre: senatrice a vita, chiamata a presiedere con assoluta imparzialità la prima seduta del Senato, prima che sullo scranno più alto di Palazzo Madama si accomodasse, con stile assolutamente diverso come si è visto fin dai primi giorni, Ignazio La Russa. Ma Segre ha anche cercato di interpretare il suo mandato in modo, per così dire, tematico. - PAGINA 23



L'ANALISI

La senatrice ha ragione la Carta è a rischio

DONATELLA STASIO

È stata una grande lezione di diritto costituzionale quella di Lilliana Segre sul premierato forte sponsorizzato dalla presidente del Consiglio Giorgia Meloni. Lezione da incorniciare, non solo per quel suo non posso e non voglio tacere, ma soprattutto per come ha messo a nudo gli inganni della riforma Meloni, chiamandoci allo stesso dovere di chiarezza, ovunque, nelle scuole, sul web, in tv, nei bar, per far comprendere la vera posta in gioco del premierato forte: lo "stravolgimento" della democrazia costituzionale nata dopo la seconda guerra mondiale sui valori dell'antifascismo. - PAGINA 5



SUL TRENO CON I GIOVANI SOLDATI RUSSI AL RITORNO DAL FRONTE

Strage tra fratelli

GIOVANNI PIGNI

Biden-Xi-Putin, la grande trattativa

STEFANO STEFANINI

In Ucraina, oggi, c'è tanta guerra, niente pace e qualche accenno di diplomazia. In più di due anni dall'aggressione la guerra ha avuto alterne vicende. - PAGINA 10

IL CASO

Sorpresa, tutti in fila per comprare i libri

FRANCESCA SPORZA

Duecentoventidue mila persone hanno visitato quest'anno il Salone internazionale del libro di Torino, e una delle cose che si sono sentite ripetere più spesso da chi con i libri ci lavora, il legge, li compra, è: «Non vengono per i libri». - PAGINA 23

ADDIO ALLA NOBEL

Quando Munro scrisse "Quella fuga da Praga"

ALICE MUNRO

Appena le ebbe portato la valigia sul treno, Peter sembrò ansioso di togliersi di mezzo. Ma non di andare via. Le spiegò che lo metteva a disagio il pensiero che il treno potesse partire. Fuori, sulla pensilina, restò a abbracciarsi. Soppicci. - PAGINA 24

BUONGIORNO

Non so se Donald Trump possiede uno yacht e sia uso portarci i soci in affari, ma qualche tempo fa ha radunato a Mar-a-Lago, in Florida, gli amministratori delegati delle venti più importanti compagnie petrolifere degli Stati Uniti, e gli ha detto: se mi aiutate a tornare alla Casa Bianca, una volta rieletto cancellerò l'Agenda verde di Joe Biden. Gli amministratori delegati gli hanno risposto: certamente Donald. E gli hanno promesso un miliardo di dollari (non è un refuso, un miliardo). Così, se Donald sarà rieletto, la guerra ai combustibili fossili sarà rinviata e loro di miliardi continueranno a farne. Non è che Biden resti a guardare. Anche lui punta al miliardo e ce la farà senz'altro. Qualche mese fa ha organizzato una due giorni coi colossi di Wall Street nella speranza di convincere sessanta di loro a investire

Conflitti fra interessi

MATTIA FELTRI

nella sua campagna elettorale: ne ha trovati il doppio, soprattutto le aziende del big tech, storicamente dalla sua parte anche perché, per esempio, la scorsa primavera ha stanziato venti miliardi di dollari in sovvenzioni e prestiti per Intel, il gigante del chip incaricato di fare concorrenza alla Cina e rendere più autonoma la Silicon Valley, dove hanno sede Meta, Google eccetera. Se anziché sostenere il candidato si sostiene un obiettivo - tipo più pozzi di petrolio - le donazioni possono essere illimitate. L'idea americana è che le lobby devono muoversi allo scoperto, in concerto con la politica, ed è esattamente il conflitto fra dichiarati interessi a rendere la democrazia, per quanto si possa, più pluralista e trasparente. Noi invece abbiamo le procure, la questione morale e la lagna.

AGRI ZOO 2

PETSHOP

WWW.AGRIZOO2.IT

SCM

INSONORIZZAZIONE INDUSTRIALE SRL

...al servizio dell'uomo e del suo ambiente...

www.scminsonorizzazione.it





Fondazioni, Delfin e Allianz schierati per il rinnovo di Orcel in Unicredit
Gualtieri a pagina 9
Le stime forti per il 2025 (ebitda a 11 mld) rilanciano Vodafone
Mapelli a pagina 17



Pitti Uomo svela l'agenda di giugno
Attesi 790 brand il 43% è straniero
 L'export di menswear sale a 9,5 miliardi (+6,5%) Francia al primo posto
Merli in MF Fashion
 Anno XXXVI n. 065
 Mercoledì 15 Maggio 2024
€2,00 *Classedtori*



Con MF Magazine for Fashion: 119€ €3,90 (€2,20 + €3,00) - Con MF Magazine for Living: 99€ €3,00 (€2,00 + €3,00) - Con italiani again & Tar Occasioni 2024: €12,50 (€2,50 + €10,00) Spettatore P.A.P. art. 1 c.11, 4894, DCR Milano - LA 1.140 - CR 9 - 4.00 Franco €3,00
FTSE MIB +0,96% 35.151 **DOW JONES +0,34% 39.566**** **NASDAQ +0,73% 16.508**** **DAX -0,14% 18.716** **SPREAD 134 (-0)** **€/S 1,0796**
 ** Dati aggiornati alle ore 21,00

GLI ANNUNCI SULLA VALUTA COSTANO A VISA, MASTERCARD, PAYPAL & C. 127 MLD

Euro digitale, Usa colpiti

La ricerca: le sole dichiarazioni Bce pesano sulle **capitalizzazioni** dei big americani
 Il mercato **commette** invece sui **gruppi Ue** dei pagamenti: hanno guadagnato 23 mld

PIAZZA AFFARI SALE DELLO 0,96% E SUPERA 35 MILA PUNTI. SPINTA DELLE BANCHE

Ninife e De Narda alle pagine 7 e 23



IL BILANCIO 2023
F2i distribuisce 450 milioni agli investitori nei suoi cinque fondi
 Carosielli a pagina 15

POTERI ANTITRUST
L'Agcm potrà fare indagini con misure anche sulla AI
 Bicchicchi a pagina 4

EFFETTO GUERRA SUI CONTI
Italia tra i big spender della Difesa, per ogni cittadino 1,57 euro al giorno
 Gerosa a pagina 2



INSIEME, OGNI SFIDA È UN'OPPORTUNITÀ.

Non vogliamo solo fornire soluzioni finanziarie. Non crediamo che sia sufficiente mettere a disposizione la nostra competenza. Vogliamo accompagnarvi ogni giorno, affrontare al vostro fianco le sfide del mercato, per aiutarvi a trasformarle in opportunità. Scopri di più su bancaakros.it

Banca Akros
 GRUPPO BANCO BPM

Travel Quotidiano

Primo Piano

DePortibus, alla Spezia dal 10 al 12 maggio il Festival dei porti che collegano il mondo

Parte domani dalla Spezia "DePortibus - Il festival dei porti che collegano il mondo" (10, 11 e 12 maggio) il grande evento dedicato alla portualità, che si svolgerà al Terminal Crociere di Largo Fiorillo, e in altre sedi cittadine, anche sabato e domenica, coinvolgendo i rappresentanti delle più alte istituzioni, presidenti dei maggiori porti italiani e stranieri, con panel tecnici dedicati alla realtà portuale, declinata in tutte le sue sfaccettature. L'evento, ideato da Res Comunicazione, organizzato da IBG e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, con il patrocinio e il sostegno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il patrocinio e il supporto di RAM, Comune della Spezia, Regione Liguria, Fondazione Carispezia, Marina Militare, si svolge proprio nella città che ospita il secondo porto container gateway in Italia per accesso diretto ai mercati e che, grazie anche ad investimenti corposi, si sta rivelando sempre più di rilevanza internazionale. DePortibus porta con sé anche tutta una serie di eventi culturali, alcuni dei quali già sold out. L'evento, che affronta i grandi temi legati alla portualità come intermodalità, sostenibilità, difesa, cybersecurity, grandi opere e investimenti, apre domattina alle ore 10 con la cerimonia di apertura e il saluto delle autorità, con il sindaco di La Spezia Pierluigi Peracchini, il Presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, l'assessore regionale Giacomo Raul Giampedrone, il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi e Cristiana Pagni - Presidente Italian Blue Growth Subito dopo, sempre negli spazi del "Cruise Terminal" si terrà l'intervista al ministro per la protezione civile e le politiche del Mare Nello Musumeci. Nel corso della giornata sul palco si alterneranno, tra gli altri: il sottosegretario di stato alla difesa Matteo Perego di Cremona, la viceministra dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Vannia Gava. E ancora Luigi Corradi, amministratore delegato di Trenitalia, e il Comandante Aeronavale Centrale della Guardia di Finanza Antonino Maggiore. Da segnalare i vari talk, tra cui "Porti del mondo a confronto", alle ore 15, che vedrà confrontarsi i presidenti delle autorità portuali italiane con i manager di quelli internazionali. Moltissimi gli eventi in programma. Cambia il mondo, cambiano i porti? Nuove grandi opere e nuove rotte", vedrà protagonisti Mario Sommariva - Presidente ADSP Mar Ligure Orientale; Zeno d'Agostino - Presidente ADSP Mar Adriatico Orientale; Fulvio Lino Di Blasio, presidente ADSP Mar Adriatico Settentrionale; Vincenzo Garofalo - presidente ADSP Mar adriatico centrale; Gene Seroka - porto di Los Angeles. Alle 15.45, "Navigare a vista verso i porti del futuro: intermodalità, sostenibilità e digitalizzazione: come i porti lavorano per la svolta green" con Luciano Guerrieri - presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale; Massimo Deiana, Presidente ADSP Mare di Sardegna; Sergio Prete, presidente ADSP Mar Ionio; Andrea Annunziata - presidente ADSP Mar Tirreno Centrale; Daniele



Parte domani dalla Spezia "DePortibus - Il festival dei porti che collegano il mondo" (10, 11 e 12 maggio) il grande evento dedicato alla portualità, che si svolgerà al Terminal Crociere di Largo Fiorillo, e in altre sedi cittadine, anche sabato e domenica, coinvolgendo i rappresentanti delle più alte istituzioni, presidenti dei maggiori porti italiani e stranieri, con panel tecnici dedicati alla realtà portuale, declinata in tutte le sue sfaccettature. L'evento, ideato da Res Comunicazione, organizzato da IBG e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, con il patrocinio e il sostegno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il patrocinio e il supporto di RAM, Comune della Spezia, Regione Liguria, Fondazione Carispezia, Marina Militare, si svolge proprio nella città che ospita il secondo porto container gateway in Italia per accesso diretto ai mercati e che, grazie anche ad investimenti corposi, si sta rivelando sempre più di rilevanza internazionale. DePortibus porta con sé anche tutta una serie di eventi culturali, alcuni dei quali già sold out. L'evento, che affronta i grandi temi legati alla portualità come intermodalità, sostenibilità, difesa, cybersecurity, grandi opere e investimenti, apre domattina alle ore 10 con la cerimonia di apertura e il saluto delle autorità, con il sindaco di La Spezia Pierluigi Peracchini, il Presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, l'assessore regionale Giacomo Raul Giampedrone, il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi e Cristiana Pagni - Presidente Italian Blue Growth Subito dopo, sempre negli spazi del "Cruise Terminal" si terrà l'intervista al ministro per la protezione civile e le politiche del Mare Nello Musumeci. Nel corso della giornata sul palco si alterneranno, tra gli altri: il sottosegretario di stato alla difesa Matteo Perego di Cremona, la viceministra dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Vannia Gava. E ancora Luigi Corradi, amministratore delegato di Trenitalia, e il Comandante Aeronavale Centrale della Guardia di Finanza Antonino Maggiore.

Travel Quotidiano

Primo Piano

Rossi - presidente ADSP Mar Adriatico Centro-settentrionale; Francesco Di Sarcina - presidente ADSP Mar di Sicilia Orientale; Frank Colonna - Harbor Commissioner Porto di Long Beach. Modera Ilario Lombardo, La Stampa. A seguire la presentazione progetto europeo blue ports con Lorenzo Forcieri - presidente DLTM. La mattina alle 10,45 si terrà un focus sulla "Gestione della sicurezza dei porti: la nuova sfida sopra e sotto il mare: le necessarie difese di cyber security" moderato da Sara Monaci, Il Sole 24. Alle ore 11.45 il punto su "Porti verdi e digitalizzazione: la rotta per uno sviluppo sostenibile", moderato da Gaia Tortora, vice direttore tg la7. Un punto anche su porto e donne alle 16 all'Urban Center con Costanza Musso - presidente Wista; Federica Montaresi - segretario generale dell'ADSP; Monica Mazzaresse - comandante della capitaneria di porto di Marina di Carrara; Francesca Fazio - presidente CUG comitato unico di garanzia dell'adsp mar ligure orientale; Barbara Bonciani-ideatrice del progetto "Il porto delle donne"; Elena Cappanera -fotografa del progetto; Luciana Cambiaso -lavoratrice marittima. Modera Lucia Nappi - Corriere Marittimo. Il punto su "Safety & training forum: la sicurezza nel porto" sarà alle ore 17,30 e vedrà la partecipazione diRodolfo Giampieri - presidente Assoport; Alessandro Ferrari - presidente Assiterminal; Luca Brandimarte, responsabile porta, logistics & competition Assarmatori; Daniele Ciulli - presidente Spezia & carrara Cruise Terminal; Federica Catani - direttore scuola nazionale trasporti e logistica; Massimo Lombardi - rappresentante asl5; Daniela Mazzocca - responsabile gestione hr e relazioni sindacali LSCT; Genziana Giacomelli - - direttore hr gruppo Tarros. Modera: Davide Vetrata - responsabile safety e viabilità ADSP del mar ligure orientale. Poi la consegna attestati sicurezza sul lavoro con Maria Luisa Inversini - Prefetto della Spezia; Roberto Sgherri - presidente fondazione ITS La Spezia. Condividi.

(Sito) Ansa

Trieste

Wartsila: ok unanime Consiglio Fvg a mozione punti franchi

Proposta dal capigruppo di tutti i movimenti politici in Aula, è stata approvata all' unanimità in Consiglio regionale la mozione che impegna la Giunta ad attivarsi con il Governo affinché confermi l'indirizzo dell'attuazione del regime giuridico dei punti franchi del **Porto** di **Trieste**, considerato come occasione di sviluppo economico e possibile incentivo per la risoluzione della vertenza Wartsila. La mozione - controfirmata da tutti i componenti dell'Assemblea legislativa - richiama le decisioni della multinazionale finlandese sul disimpegno da **Trieste** e l'interesse di Msc a rilevare sito e manodopera, disponibilità legata alla piena attuazione del regime giuridico dei punti franchi, tanto è vero che Msc ha chiesto al Governo nazionale di attivare il regime di punto franco internazionale al **Porto** di **Trieste**, estendendolo anche al comprensorio di Bagnoli della Rosandra per abbattere i dazi sulle merci in entrata e in uscita. Il documento approvato oggi fa riferimento anche a una analoga mozione approvata da tutta l'Aula nella scorsa legislatura, il 15 settembre 2020, e alla risoluzione della XIV Commissione permanente del Senato e alla risposta della Commissione Europea, che rimandava la valutazione giuridica alla ricezione di una specifica richiesta del Governo italiano in merito all'esclusione della zona franca del **porto** di **Trieste** dal territorio doganale dell' Unione. Questo aveva portato, scrive la Regione, a dicembre 2022, all'accoglimento di un ordine del giorno parlamentare in cui si impegnava l'esecutivo nazionale a inoltrare tale richiesta alla Commissione europea. In aula il capogruppo di maggioranza primo firmatario della mozione ha sottolineato la "compattezza trasversale dell' Aula", maturata già nella passata legislatura, osservando come l'obiettivo rappresenti una opportunità per **Trieste** e per l'intero Fvg. Il riconoscimento dei punti franchi, è stato detto, andrebbe generalizzato a livello territoriale per attrarre imprese in diverse aree. Ma ci sono anche ostacoli: "Non delle componenti politiche ma delle strutture amministrativo-legislative della capitale". Il governatore Fedriga ha espresso "apprezzamento" per i contenuti della mozione annunciando l'intenzione di inviare una lettera alla presidenza del Consiglio dei ministri e ricordando che la zona franca era prevista dal trattato di pace del 1947, accettato dall'Unione Europea come i precedenti accordi dell'ordinamento internazionale, dunque non dovrebbe essere vincolata all'avallo da parte della Commissione Europea.



Agenparl

Trieste

(ACON) WARTSILA. IN CR OK UNANIME A MOZIONE SU PUNTI FRANCHI PORTO DI TRIESTE

(AGENPARL) - mar 14 maggio 2024 (ACON) **Trieste**, 14 mag - Proposta dal capigruppo di tutti i movimenti politici rappresentati in Aula, ? stata approvata all'unanimità? in Consiglio regionale la mozione che impegna la Giunta ad attivarsi nei confronti del Governo affinché venga confermato l'indirizzo della piena attuazione del regime giuridico dei punti franchi del **Porto di Trieste**, considerato come un'importante occasione di sviluppo economico e possibile incentivo per la risoluzione della vertenza Wartsila. La mozione - controfirmata da tutti i componenti dell'Assemblea legislativa - richiama infatti fin dalle premesse le decisioni della multinazionale finlandese circa il disimpegno da **Trieste** e il recente interesse manifestato da Msc a rilevare sito e manodopera. Una disponibilità? che ? legata alla piena attuazione del regime giuridico dei punti franchi, tanto ? vero che Msc ha chiesto al Governo nazionale di attivare il regime di punto franco internazionale al **Porto di Trieste**, estendendolo anche al comprensorio di Bagnoli della Rosandra al fine di garantire l'abbattimento dei dazi sulle merci in entrata e in uscita. Il documento approvato oggi fa riferimento anche a una mozione di analogo contenuto approvata da tutta

l'Aula nella scorsa legislatura, il 15 settembre 2020, nonché alla risoluzione della XIV Commissione permanente del Senato e alla risposta della Commissione Europea, che rimandava la valutazione giuridica alla ricezione di una specifica richiesta del Governo italiano in merito all'esclusione della zona franca del **porto di Trieste** dal territorio doganale dell'Unione. Tutto questo aveva portato, a dicembre 2022, all'accoglimento di un ordine del giorno parlamentare in cui si impegnava l'Esecutivo nazionale a inoltrare tale richiesta alla Commissione europea. In aula il capogruppo di Maggioranza primo firmatario della mozione ha voluto sottolineare la compattezza trasversale dell'Aula su questo tema, maturata già nel corso della passata legislatura, osservando come l'obiettivo rappresenti un'opportunità non solo per la città capoluogo ma per l'intero Fvg. Il riconoscimento dei punti franchi, ? stato ancora detto, dovrebbe essere generalizzato a livello territoriale per poter attrarre imprese in diverse aree. Quanto agli ostacoli sulla strada dei punti franchi, questi sembrano provenire non dalle componenti politiche ma dalle strutture amministrative-legislative della capitale. Anche il governatore del Friuli Venezia Giulia ha voluto intervenire, esprimendo apprezzamento per i contenuti della mozione e annunciando l'intenzione di inviare una missiva alla presidenza del Consiglio dei ministri. Il presidente della Regione ha quindi ricordato che la zona franca era prevista dal trattato di pace del 1947, accettato dall'Unione Europea al pari di tutti gli altri precedenti accordi dell'ordinamento internazionale, e dunque non dovrebbe essere vincolata all'avallo da parte della Commissione Europea.



05/14/2024 20:05

(AGENPARL) - mar 14 maggio 2024 (ACON) Trieste, 14 mag - Proposta dal capigruppo di tutti i movimenti politici rappresentati in Aula, ? stata approvata all'unanimità? in Consiglio regionale la mozione che impegna la Giunta ad attivarsi nei confronti del Governo affinché venga confermato l'indirizzo della piena attuazione del regime giuridico dei punti franchi del Porto di Trieste, considerato come un'importante occasione di sviluppo economico e possibile incentivo per la risoluzione della vertenza Wartsila. La mozione - controfirmata da tutti i componenti dell'Assemblea legislativa - richiama infatti fin dalle premesse le decisioni della multinazionale finlandese circa il disimpegno da Trieste e il recente interesse manifestato da Msc a rilevare sito e manodopera. Una disponibilità? che ? legata alla piena attuazione del regime giuridico dei punti franchi, tanto ? vero che Msc ha chiesto al Governo nazionale di attivare il regime di punto franco internazionale al Porto di Trieste, estendendolo anche al comprensorio di Bagnoli della Rosandra al fine di garantire l'abbattimento dei dazi sulle merci in entrata e in uscita. Il documento approvato oggi fa riferimento anche a una mozione di analogo contenuto approvata da tutta l'Aula nella scorsa legislatura, il 15 settembre 2020, nonché alla risoluzione della XIV Commissione permanente del Senato e alla risposta della Commissione Europea, che rimandava la valutazione giuridica alla ricezione di una specifica richiesta del Governo italiano in merito all'esclusione della zona franca del porto di Trieste dal territorio doganale dell'Unione. Tutto questo aveva portato, a dicembre 2022, all'accoglimento di un ordine del giorno parlamentare in cui si impegnava l'Esecutivo nazionale a inoltrare tale richiesta alla Commissione europea. In aula il capogruppo di Maggioranza primo firmatario della mozione ha voluto sottolineare la compattezza trasversale dell'Aula su questo tema, maturata già nel corso della passata legislatura, osservando come l'obiettivo rappresenti un'opportunità non solo per la città capoluogo ma per l'intero Fvg. Il riconoscimento dei punti franchi, ? stato ancora detto, dovrebbe essere generalizzato a livello territoriale per poter attrarre imprese in diverse aree. Quanto agli ostacoli sulla strada dei punti franchi, questi sembrano provenire non dalle componenti politiche ma dalle strutture amministrative-legislative della capitale. Anche il governatore del Friuli Venezia Giulia ha voluto intervenire, esprimendo apprezzamento per i contenuti della mozione e annunciando l'intenzione di inviare una missiva alla presidenza del Consiglio dei ministri. Il presidente della Regione ha quindi ricordato che la zona franca era prevista dal trattato di pace del 1947, accettato dall'Unione Europea al pari di tutti gli altri precedenti accordi dell'ordinamento internazionale, e dunque non dovrebbe essere vincolata all'avallo da parte della Commissione Europea.

Agenparl

Trieste

ACON/FA-fc 141959 MAG 24.

Fedez e Iovino, la telefonata fra i due e l'appuntamento trappola per la «spedizione punitiva»: ora i pm indagano il rapper Auto elettriche, i porti di Taranto e Brindisi nel mirino dei cinesi: da Leapmotor a Dongfeng, cosa succede Terrazzi, chi paga per i lavori di manutenzione e perché: le regole del condominio

La Cina mette nel mirino i porti pugliesi, da Taranto a Brindisi. E la strategia si arricchisce della volontà di Stellantis, principale produttore di auto in Italia, che decide di portare le auto cinesi di Leapmotor in Europa. Il gruppo nato dalla fusione fra Fiat-Chrysler e Renault ha annunciato l'avvio della fase operativa della collaborazione con la casa cinese. A partire da settembre 2024 Stellantis importerà due modelli di vetture elettriche prodotte in Cina da Leapmotor e distribuite in nove Paesi europei, inclusa l'Italia, dalla stessa Stellantis. L'azienda francoitaliana metterà a disposizione di Leapmotor la sua rete di centri di assistenza e di concessionari, che entro il 2027 dovrebbero esporre sei modelli con il marchio cinese. Lo scorso ottobre Stellantis è diventata azionista di Leapmotor, rilevandone il 20% con un investimento di 1,5 miliardi di euro. La notizia fa il paio (quest'ultimo è uno storico obiettivo cinese), anche per importare batterie made in China per gli impianti italiani. Con i manager di Dongfeng Motor il governo ha appena discusso delle modalità e dei termini in base ai quali il gruppo della Repubblica popolare potrebbe lanciare una filiera di produzione in Italia. A guidare la delegazione di Roma era Amedeo Teti, posto dal ministro Adolfo Urso a capo del dipartimento del Mimit che si occupa di politiche per le imprese. L'obiettivo, ufficiale da tempo, è far sì che la produzione di auto e veicoli commerciali in Italia arrivi al massimo della capacità installata di circa 1,5 milioni di mezzi all'anno. L'interesse per i porti italiani da parte dei cinesi è ormai consolidato. Facendo una cronistoria degli ultimi anni si potrebbe partire dall'investimento da circa 1,3 miliardi di euro finanziato dal general contractor cinese CCCC (China Communication Construction Company) per realizzare la «banchina alti fondali» davanti alla bocca di **porto** di Malamocco, un'area importante dove ora ci sono i cassoni del Mose da dover immergere come barriera per proteggere Venezia dall'acqua alta. Un progetto che i cinesi stanno studiando per capirne la fattibilità, un terminal on-shore di transito verso lo scalo di **Porto** Marghera. Ma che poi, è davvero il caso di dirlo, non andò in **porto**. Ci (il gruppo Parisi e la Icop) nel **porto** di **Trieste** tramite la società che controlla la cosiddetta «Piattaforma logistica», la più imponente opera in costruzione nel sistema portuale italiano. I cinesi la spuntarono vincendo la concorrenza dei singaporiani di Psa che controllano il terminal di Voltri a Genova, degli emiratini di Dubai Ports World e del fondo sovrano del Qatar, interessati a prendere un'infrastruttura pensata per accogliere navi portacontainer. Un altro caso fu quello di China Merchants Group, con base ad Hong Kong, che avviò un centro di ricerca e sviluppo nel **porto** di Ravenna nel campo dell'ingegneria navale. Un colosso che spazia dalla finanza all'immobiliare, dalla costruzione di autostrade alla realizzazione di piattaforme off-shore. Qualche anno fa Venezia

corriere.it

Fedez e Iovino, la telefonata fra i due e l'appuntamento trappola per la «spedizione punitiva»: ora i pm indagano il rapper Auto elettriche, i porti di Taranto e Brindisi nel mirino dei cinesi: da Leapmotor a Dongfeng, cosa succede Terrazzi, chi paga per i lavori di manutenzione e perché: le regole del condominio

05/14/2024 12:49

La Cina mette nel mirino i porti pugliesi, da Taranto a Brindisi. E la strategia si arricchisce della volontà di Stellantis, principale produttore di auto in Italia, che decide di portare le auto cinesi di Leapmotor in Europa. Il gruppo nato dalla fusione fra Fiat-Chrysler e Renault ha annunciato l'avvio della fase operativa della collaborazione con la casa cinese. A partire da settembre 2024 Stellantis importerà due modelli di vetture elettriche prodotte in Cina da Leapmotor e distribuite in nove Paesi europei, inclusa l'Italia, dalla stessa Stellantis. L'azienda francoitaliana metterà a disposizione di Leapmotor la sua rete di centri di assistenza e di concessionari, che entro il 2027 dovrebbero esporre sei modelli con il marchio cinese. Lo scorso ottobre Stellantis è diventata azionista di Leapmotor, rilevandone il 20% con un investimento di 1,5 miliardi di euro. La notizia fa il paio (quest'ultimo è uno storico obiettivo cinese), anche per importare batterie made in China per gli impianti italiani. Con i manager di Dongfeng Motor il governo ha appena discusso delle modalità e dei termini in base ai quali il gruppo della Repubblica popolare potrebbe lanciare una filiera di produzione in Italia. A guidare la delegazione di Roma era Amedeo Teti, posto dal ministro Adolfo Urso a capo del dipartimento del Mimit che si occupa di politiche per le imprese. L'obiettivo, ufficiale da tempo, è far sì che la produzione di auto e veicoli commerciali in Italia arrivi al massimo della capacità installata di circa 1,5 milioni di mezzi all'anno. L'interesse per i porti italiani da parte dei cinesi è ormai consolidato. Facendo una cronistoria degli ultimi anni si potrebbe partire dall'investimento da circa 1,3 miliardi di euro finanziato dal general contractor cinese CCCC (China Communication Construction Company) per realizzare la «banchina alti fondali» davanti alla bocca di porto di Malamocco, un'area importante dove ora ci sono i cassoni del Mose da dover immergere come barriera per proteggere Venezia dall'acqua alta. Un progetto che i cinesi stanno studiando per capirne la fattibilità, un terminal on-shore di transito verso lo scalo di Porto Marghera. Ma che poi, è davvero il caso di dirlo, non andò in porto. Ci (il gruppo Parisi e la Icop) nel porto di Trieste tramite la società che controlla la cosiddetta «Piattaforma logistica», la più imponente opera in costruzione nel sistema portuale italiano. I cinesi la spuntarono vincendo la concorrenza dei singaporiani di Psa che controllano il terminal di Voltri a Genova, degli emiratini di Dubai Ports World e del fondo sovrano del Qatar, interessati a prendere un'infrastruttura pensata per accogliere navi portacontainer. Un altro caso fu quello di China Merchants Group, con base ad Hong Kong, che avviò un centro di ricerca e sviluppo nel porto di Ravenna nel campo dell'ingegneria navale. Un colosso che spazia dalla finanza all'immobiliare, dalla costruzione di autostrade alla realizzazione di piattaforme off-shore. Qualche anno fa Venezia

inaugurò persino una linea settimanale per il traffico container con il **porto** del Pireo grazie a un accordo con i cinesi di Cosco . Riguardo agli obiettivi di Stellantis, il ceo Carlos Tavares ha sottolineato che per il momento il modello sarà basato sull'esportazione di veicoli costruiti da Leapmotor in Cina, dove i costi sono molto più bassi. Qualora i dazi in preparazione in Ue dovessero abbattere questo vantaggio economico, Stellantis deciderà a quali impianti europei destinare la produzione delle vetture Leapmotor. Il ceo Carlos Tavares non ha voluto rivelare quali saranno eventualmente le fabbriche prescelte, limitandosi a rimarcare che la scelta sarà basata sui costi e sulla capacità. Il manager portoghese ha ammesso che l'impianto polacco di Tychy esaudisce queste condizioni, mentre non ha fatto cenno al polo torinese di Mirafiori che, secondo alcune indiscrezioni, potrebbe ospitare i modelli Leapmotor. Iscriviti alle newsletter di L'Economia I fatti e le persone letti attraverso la lente dell'economia. Le sfide per l'economia e i mercati in un mondo instabile L'Europa, gli Stati Uniti e l'Italia che contano, con le innovazioni e le decisioni importanti, ma anche le piccole storie di rilievo Dal mondo della scienza e dell'innovazione tecnologica le notizie che ci cambiano la vita (più di quanto crediamo) E non dimenticare le newsletter e.

Port News

Trieste

Trieste porto d'Europa: il futuro passa dalla via del Cotone

A settembre del 2023 l'Italia ha imboccato la nuova via del cotone, il progetto di corridoio economico tra India, Medio Oriente ed Europa, su cui, a margine dei lavori del G20, la premier Giorgia Meloni ha siglato un memorandum di intesa con il primo ministro indiano Narendra Modi. Il progetto, sottoscritto anche dai leader di Stati Uniti, Arabia Saudita, Emirati, Francia, Germania, Unione Europea, interessa due collegamenti: uno ferroviario tra l'Europa e il Golfo, l'altro portuale tra India e Golfo. E a detta dell'ex Ministro degli esteri, Giulio Terzi di Sant'Agata, può creare un nuovo asse globale per le nostre economie. Siamo al centro della partita. L'Italia, cuore pulsante del Mare Nostrum, non può non essere protagonista. **Trieste** la sua carta vincente. Pubblichiamo di seguito il suo contributo. La **Trieste** di Svevo e Saba, amata da Joyce, chiamata dai suoi abitanti la città in fondo a destra, non è certo, per la sua ricca storia, diversità culturale e cruciale posizione sul Mar Adriatico, una città qualsiasi. Anzi. **Trieste**, con il suo **porto**, è da secoli al cuore dell'Europa industriale e delle rotte commerciali UE. Oggi però, la dimensione si allarga, ben oltre le sponde del Mediterraneo, per giungere sino all'Indo-Pacifico. Come? Attraverso il Corridoio economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC), iniziativa lanciata dalla presidenza indiana dello scorso G20 che vede l'Italia tra i primissimi firmatari. IMEC ha una rilevanza strategica che va ben oltre un semplice progetto infrastrutturale. Di fronte a scenari di crisi sempre più rischiosi - dall'Ucraina a Gaza, dagli attacchi Houthi nel Mar Rosso sino alle pressioni militari cinesi sull'isola di Taiwan - e a potenze aggressive e revisioniste come Russia, Iran e Cina, abbiamo capito che l'Occidente dovrà essere più indipendente, diversificare le rotte commerciali e mettere in sicurezza le catene di approvvigionamento. Ecco allora la convergenza degli interessi, ecco IMEC che connette la regione dell'Indo-Pacifico con l'Europa e l'Occidente. Una valida alternativa alla Belt and Road Initiative, quella Via della Seta che per i Paesi che ne fanno parte si è rivelata un giogo a causa delle politiche aggressive, delle pratiche commerciali scorrette, della scarsa trasparenza, degli investimenti predatori che la Cina attua. IMEC è tutt'altro che questo. Vuole essere un elemento d'unione tra le regioni, garante delle norme e regole sancite dal WTO, una strategia comune, dall'India all'Italia. Creerà un vero e proprio nuovo asse globale per le nostre economie, per le risorse energetiche e per la rete di comunicazioni. Grazie al Corridoio che darà un impulso significativo a molti settori, dalla logistica al digitale, dalla diffusione della cultura e della scienza si accorcerà ancor più la distanza tra Mediterraneo e Indo-Pacifico e si solidificherà anche la sicurezza delle due regioni. Ma non solo. IMEC rappresenta un'opportunità di integrazione anche per il continente africano. E l'Italia, grazie al Piano Mattei del Governo Meloni, può dare un contributo fondamentale. Abbiamo raccolto la



A settembre del 2023 l'Italia ha imboccato la "nuova via del cotone", il progetto di corridoio economico tra India, Medio Oriente ed Europa, su cui, a margine dei lavori del G20, la premier Giorgia Meloni ha siglato un memorandum di intesa con il primo ministro indiano Narendra Modi. Il progetto, sottoscritto anche dai leader di Stati Uniti, Arabia Saudita, Emirati, Francia, Germania, Unione Europea, interessa due collegamenti: uno ferroviario tra l'Europa e il Golfo, l'altro portuale tra India e Golfo. E a detta dell'ex Ministro degli esteri, Giulio Terzi di Sant'Agata, può creare un nuovo asse globale per le nostre economie. "Siamo al centro della partita. L'Italia, cuore pulsante del Mare Nostrum, non può non essere protagonista. Trieste la sua carta vincente". Pubblichiamo di seguito il suo contributo. La Trieste di Svevo e Saba, amata da Joyce, chiamata dai suoi abitanti "la città in fondo a destra", non è certo, per la sua ricca storia, diversità culturale e cruciale posizione sul Mar Adriatico, una città qualsiasi. Anzi. Trieste, con il suo porto, è da secoli al cuore dell'Europa industriale e delle rotte commerciali UE. Oggi però, la dimensione si allarga, ben oltre le sponde del Mediterraneo, per giungere sino all'Indo-Pacifico. Come? Attraverso il Corridoio economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC), iniziativa lanciata dalla presidenza indiana dello scorso G20 che vede l'Italia tra i primissimi firmatari. IMEC ha una rilevanza strategica che va ben oltre un semplice progetto infrastrutturale. Di fronte a scenari di crisi sempre più rischiosi - dall'Ucraina a Gaza, dagli attacchi Houthi nel Mar Rosso sino alle pressioni militari cinesi sull'isola di Taiwan - e a potenze aggressive e revisioniste come Russia, Iran e Cina, abbiamo capito che l'Occidente dovrà essere più indipendente, diversificare le rotte commerciali e mettere in sicurezza le catene di approvvigionamento. Ecco allora la convergenza degli interessi, ecco IMEC che connette la regione dell'Indo-Pacifico con l'Europa e l'Occidente. Una valida alternativa alla Belt and Road Initiative, quella Via della Seta che per i Paesi che ne fanno parte si è rivelata un

Port News

Trieste

sfida di essere in prima linea nel forgiare nuove rotte, dall'aver posto al centro della nostra agenda estera l'Africa all'aver scelto di valorizzare la naturale predisposizione marittima della nostra penisola. Il **Porto** di **Trieste**? Può senz'altro rappresentare la destinazione finale di IMEC. Non soltanto per un calcolo geografico o economico bensì per un preciso disegno strategico. Rispetto ad altri approdi, **Trieste** costituisce una porta diretta sull'Europa, indipendente da ogni ingerenza. Lo stesso non lo si può invece affermare di altri scali portuali nel Mediterraneo. È realtà risaputa che il **porto** greco del Pireo sia, ad esempio, ampiamente controllato dalla compagnia statale cinese Cosco. Il timing c'è. Per il Presidente Meloni, IMEC rappresenta una pietra miliare per rafforzare le connessioni globali, sarà infatti tema centrale discusso al Vertice G7 a guida italiana di quest'anno. Il Summit non solo è buona occasione per promuovere il Corridoio ma anche per includere altri player interessati. Come propongono in un brillante articolo Kaush Arha e Carlos Roa su The National Interest, anche Paesi come il Giappone potrebbero essere interessati a sottoscrivere un'iniziativa di così profonda rilevanza strategica. Per un nuovo assetto globale. Siamo al centro della partita. L'Italia, cuore pulsante del Mare Nostrum, non può non essere protagonista. **Trieste** la sua carta vincente.

Ship Mag

Trieste

Fincantieri, nel primo trimestre conti positivi e ordinativi record

Il carico di lavoro è salito a 39,3 miliardi di euro, pari a 5,1 volte i ricavi 2023. In portafoglio ci sono 85 navi con consegne fino al 2030 **Trieste** - Conti positivi e carico di lavoro a 39 miliardi di euro nei conti trimestrali di Fincantieri. Il gruppo guidato dall'amministratore delegato Pierroberto Folgiero registra un ebitda a 100 milioni (+16% sul primo trimestre 2023), ricavi stabili a 1.767 milioni (+0,2%); ebitda margin al 5,7%, (era 4,9%); posizione finanziaria netta negativa a 2.413 milioni di euro (2.922 milioni), in linea rispetto a euro 2.271 milioni a fine 2023. Il carico di lavoro è a livelli record: per 39,3 miliardi di euro, pari a 5,1 volte i ricavi 2023. "Indicatore - dice l'azienda - di un forte sviluppo commerciale in tutte le aree di business con soft backlog di 17,3 miliardi".

Fincantieri conferma così i target per il 2024, cioè ricavi a circa euro 8 miliardi (+4,5%), marginalità intorno al 6% (+1%). Il gruppo ricorda di aver siglato in marzo un contratto per la fornitura di due unità ppa per il ministero della Difesa indonesiano, e in aprile uno per 4 navi da crociera e una lettera d'intenti per la costruzione di ulteriori 4 unità da circa 200mila tonnellate per lo stesso armatore. Sempre in aprile sono stati firmati anche contratti per 3 unità offshore. Nel trimestre sono state consegnate 4 navi tra le quali la Sun Princess, prima da crociera a gas naturale liquefatto, la più grande finora costruita in Italia. In portafoglio ci sono 85 navi con consegne fino al 2030. E' infine di pochi giorni fa la notizia dell'acquisizione da Leonardo di "Underwater Armament Systems" che, fa seguito alla recente acquisizione di un'altra società del comparto, la Remazel. Un'operazione, quella della Uas, che sarà finanziata con un aumento del capitale sociale mediante emissione di azioni ordinarie, per 400 milioni.

Ship Mag

Fincantieri, nel primo trimestre conti positivi e ordinativi record



05/14/2024 20:54 Tommy Periglioso

Il carico di lavoro è salito a 39,3 miliardi di euro, pari a 5,1 volte i ricavi 2023. In portafoglio ci sono 85 navi con consegne fino al 2030 Trieste - Conti positivi e carico di lavoro a 39 miliardi di euro nei conti trimestrali di Fincantieri. Il gruppo guidato dall'amministratore delegato Pierroberto Folgiero registra un ebitda a 100 milioni (+16% sul primo trimestre 2023), ricavi stabili a 1.767 milioni (+0,2%); ebitda margin al 5,7%, (era 4,9%); posizione finanziaria netta negativa a 2.413 milioni di euro (2.922 milioni), in linea rispetto a euro 2.271 milioni a fine 2023. Il carico di lavoro è a livelli record: per 39,3 miliardi di euro, pari a 5,1 volte i ricavi 2023. "Indicatore - dice l'azienda - di un forte sviluppo commerciale in tutte le aree di business con soft backlog di 17,3 miliardi". Fincantieri conferma così i target per il 2024, cioè ricavi a circa euro 8 miliardi (+4,5%), marginalità intorno al 6% (+1%). Il gruppo ricorda di aver siglato in marzo un contratto per la fornitura di due unità ppa per il ministero della Difesa indonesiano, e in aprile uno per 4 navi da crociera e una lettera d'intenti per la costruzione di ulteriori 4 unità da circa 200mila tonnellate per lo stesso armatore. Sempre in aprile sono stati firmati anche contratti per 3 unità offshore. Nel trimestre sono state consegnate 4 navi tra le quali la Sun Princess, prima da crociera a gas naturale liquefatto, la più grande finora costruita in Italia. In portafoglio ci sono 85 navi con consegne fino al 2030. E' infine di pochi giorni fa la notizia dell'acquisizione da Leonardo di "Underwater Armament Systems" che, fa seguito alla recente acquisizione di un'altra società del comparto, la Remazel. Un'operazione, quella della Uas, che sarà finanziata con un aumento del capitale sociale mediante emissione di azioni ordinarie, per 400 milioni.

Shipping Italy

Trieste

Trieste Marine Terminal ha acquisito la Cfs Adria Distripark

Porti Tutte le attività e i servizi di riempimento e vuotatura contenitori, rizzaggio, magazzinaggio di merci e assistenza alle visite doganali passano sotto la gestione diretta del terminal che nel primo trimestre dell'anno ha perso il 20% di traffico di Redazione SHIPPING ITALY **Trieste** Marine Terminal, il terminal container controllato da Msc all'80% e partecipato al 20% da T.O. Delta, ha annunciato di aver appena messo a segno un'acquisizione volta ad ampliare e migliorar ei servizi offerti al mercato. "Nell'ottica del continuo ampliamento e miglioramento dei servizi offerti da TMT alla sua clientela, a decorrere dal 1° maggio 2024 **Trieste** Marine Terminal S.p.A. ha acquistato il ramo d'azienda di Adria Distripark S.r.l. relativo alle attività di container freight station (CFS)" ha fatto sapere il terminal operator attivo al Molo VII dello scalo giuliano. L'annuncio precisa che "tutte le attività e i servizi di riempimento e vuotatura contenitori, rizzaggio, magazzinaggio di merci e assistenza alle visite doganali passano sotto la gestione diretta del terminal. TMT mette a disposizione della clientela un team operativo focalizzato sulle attività di CFS, affiancato da un team commerciale dedicato, per rispondere in modo rapido e puntuale alle esigenze degli operatori, garantendo all'intero sistema una opportunità di crescita sinergica". A causa del 'blocco' imposto al transito delle navi nel Mar Rosso per gli attacchi da parte dei miliziani Houthi e il conseguente dirottamento verso il capo di Buona Speranza con circumnavigazione dell'Africa, il **Trieste** Marine Terminal ha perso la propria centralità nel Mediterraneo vedendo aumentare i transit time dei servizi di linea per il trasporto di container da e per l'Estremo Oriente. Un fattore che ha ridotto di un quinto i traffici imbarcati e sbarcati al Molo VII: nel singolo mese di marzo 2024 la società terminalistica controllata da Msc ha movimentato 56.459 Teu (-21,97%) mentre nel primo trimestre dell'anno il calo è stato del 20,33%, per 148.126 Teu imbarcati e sbarcati. N.C. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Venezia e Chioggia, traffici giù

Fulvio Lino Di Blasio **VENEZIA** - Gli scali di **Venezia** e Chioggia registrano nel periodo aprile 2023-marzo 2024, un traffico complessivo pari a 23.462.527 di tonnellate movimentate: rispetto al periodo aprile 2022-marzo 2023, **Venezia** ha movimentato 22.667.289 tonnellate di merci, registrando un calo del 6,8% mentre a Chioggia si registra un aumento del 28,2%, con 795.238 tonnellate di merci movimentate. Su base trimestrale, da gennaio a marzo 2024, per le banchine del porto veneziano sono passate 5.551.006 tonnellate con una diminuzione del 9,8% rispetto al periodo gennaio-marzo 2023; un dato quest'ultimo che risente però delle performance particolarmente positive registrate a marzo dell'anno scorso. I dati che si riferiscono al periodo gennaio-marzo 2024 evidenziano a **Venezia** una crescita delle rinfuse liquide con un +6,4%, pari a 1.703.186 tonnellate rispetto al primo trimestre del 2023 e una flessione, pari al -25,4%, delle rinfuse solide con 1.522.508 tonnellate movimentate. Una diminuzione sulla quale incide pesantemente il calo repentino dei carboni fossili e della lignite (-61,45%) legato alla strategia energetica nazionale. Sempre nel primo trimestre del 2024, mostrano il segno meno (pari -7,4% rispetto al trimestre gennaiomarto 2023), con 2.325.312 tonnellate movimentate, i general cargo; in controtendenza i Ro-Ro in aumento del +7,9% con 594.782 tonnellate. Al contrario, prosegue la già prevista flessione del settore container riconducibile alla crisi del Canale di Suez che sta riguardando la maggior parte dei porti italiani e del Mediterraneo orientale, scalo veneto compreso. A **Venezia**, nel primo trimestre 2024, i contenitori sono, infatti, diminuiti del 12,9% (con 112.189 Teu movimentati) rispetto ai primi tre mesi dell'anno precedente mentre, su base annua, il calo registrato è pari all'8,6%. Per Chioggia, i primi tre mesi di quest'anno confermano invece una buona crescita in tutti i settori, +40,7% per 166.522 tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2023. Un andamento legato quasi totalmente alle rinfuse solide che mostrano una crescita del 24,5% con 116.684 tonnellate movimentate. Molto positivi i dati del traffico passeggeri legato alla crocieristica grazie al nuovo modello di crocieristica sostenibile inaugurato a seguito del Decreto 103 del 2021; solo nel primo trimestre di quest'anno i passeggeri sono stati 11.622 e 13 le navi da crociera che hanno scalato Porto Marghera. Da inizio anno, hanno invece avuto la possibilità di scalare il porto di Chioggia 2.950 passeggeri (+106% rispetto al periodo gennaio-marzo 2023) a bordo di 5 navi da crociera. "Come molti analisti hanno già preannunciato - commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente AdSPMAS - il 2024 per i porti italiani e quindi anche per quelli veneti sarà un anno alquanto complesso sul fronte dei traffici marittimi a causa del perdurare delle tensioni internazionali che provocano una congiuntura non favorevole per l'economia mondiale e, di conseguenza,



La Gazzetta Marittima

Venezia

su quella locale e sull'Adriatico in particolare. È un periodo che sta mettendo alla prova l'intero comparto, lo stesso che, come già detto da Federlogistica, ha visto il traffico marittimo attraversare a testa alta quattro crisi internazionali in pochi anni e mantenere la propria centralità globale. In questo senso va letto il dato di sostanziale tenuta, con una crescita del 2%, del settore commerciale nel periodo aprile 2023-marzo 2024, in virtù delle performance dei settori Ro-Ro e siderurgico, per i porti di Venezia e Chioggia.

Spinelli scarica Toti: "Mi ha preso in giro, promette e non mantiene". Il riferimento alla spiaggia di Varazze

Il figlio Roberto: ""La spiaggia di Punta dell'Olmo è la cartina di tornasole delle promesse mancate di Toti. Tanto è vero che tutte le case non avevano il diritto alla spiaggia. Altrimenti, se avessi potuto contare su quel diritto, le avrei vendute a prezzo più alto" Nel corso dell'interrogatorio che si è svolto ieri mattina davanti alla giudice Paola Faggioni e al pubblico ministero Luca Monteverde, Aldo Spinelli ha deciso di rispondere alle domande nonostante l'avvocato Andrea Vernazza non fosse d'accordo. Due ore di audizione, in cui l'imprenditore, agli arresti domiciliari dallo scorso martedì per la maxi inchiesta sulla presunta corruzione che ha coinvolto anche il presidente della regione Giovanni Toti e l'ex presidente dell'**Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini, ha preso le distanze proprio dal governatore, affermando di essere stato "preso in giro". "Mi ha deluso, prometteva e non manteneva" ha affermato Spinelli, riferendosi alla questione della spiaggia di Punta dell'Olmo a Varazze. Questione sottolineata anche dal figlio dell'imprenditore, Roberto, anche lui ascoltato dalla giudice nella giornata di ieri: "La spiaggia di Punta dell'Olmo - spiega - è la cartina di tornasole delle promesse mancate di Toti. I tecnici che

avevo pagato mi avevano detto che con la Bolkestein (la direttiva europea sulla libera concorrenza, che da anni dovrebbe toccare anche le concessioni dei balneari in Italia, ndr) non si poteva fare nulla. Tanto è vero che tutte le case non avevano il diritto alla spiaggia. Altrimenti, se avessi potuto contare su quel diritto, le avrei vendute a prezzo più alto". La decisione di 'scaricare' il governatore è comune tra padre e figlio: proprio da Roberto Spinelli, nel corso dell'interrogatorio, arrivano ulteriori accuse nei confronti di Toti: "Tutti hanno tirato mio padre per la giacchetta. Anche Toti e Signorini". E ancora: "Tutti si sono resi conto che mio padre era una persona sola e hanno cercato di condizionarlo. Ho rispetto per mio padre e non sono mai voluto entrare o interferire nelle sue questioni personali. È una persona grande che si è fatta da sé e ha ottenuto risultati importanti. Ma da quando è morta la mamma tre anni fa non riesco più a seguirlo. Lasciavo che facesse la sua vita, ma in questo frangente ci sono persone che si sono approfittate di lui". Non manca, nel corso dell'interrogatorio, il riferimento all'altro grande nome dell'inchiesta, Paolo Emilio Signorini. Aldo Spinelli lo definisce "un caro amico". "Era in difficoltà, aveva dei problemi economici e mi sembrava giusto aiutarlo. Come fa un amico. Non ci vedevo nulla di male. Anche perché ero perfettamente a conoscenza del fatto che poteva fare poco" spiega l'imprenditore, che si è poi definito un "danneggiato": "Ho dato quattro e ne ho ottenuto un quarto". Secondo gli inquirenti, l'ex patron del Genoa avrebbe versato soldi al partito di Giovanni Toti per ottenere in cambio favori, corsie preferenziali e appalti: l'imprenditore spiega che nel corso della carriera "ho sempre dato soldi a tutti. Una volta anche a Emma Bonino, che neppure



05/14/2024 09:52

Il figlio Roberto: ""La spiaggia di Punta dell'Olmo è la cartina di tornasole delle promesse mancate di Toti. Tanto è vero che tutte le case non avevano il diritto alla spiaggia. Altrimenti, se avessi potuto contare su quel diritto, le avrei vendute a prezzo più alto" Nel corso dell'interrogatorio che si è svolto ieri mattina davanti alla giudice Paola Faggioni e al pubblico ministero Luca Monteverde, Aldo Spinelli ha deciso di rispondere alle domande nonostante l'avvocato Andrea Vernazza non fosse d'accordo. Due ore di audizione, in cui l'imprenditore, agli arresti domiciliari dallo scorso martedì per la maxi inchiesta sulla presunta corruzione che ha coinvolto anche il presidente della regione Giovanni Toti e l'ex presidente dell'Autorità Portuale Paolo Emilio Signorini, ha preso le distanze proprio dal governatore, affermando di essere stato "preso in giro". "Mi ha deluso, prometteva e non manteneva" ha affermato Spinelli, riferendosi alla questione della spiaggia di Punta dell'Olmo a Varazze. Questione sottolineata anche dal figlio dell'imprenditore, Roberto, anche lui ascoltato dalla giudice nella giornata di ieri: "La spiaggia di Punta dell'Olmo - spiega - è la cartina di tornasole delle promesse mancate di Toti. I tecnici che avevo pagato mi avevano detto che con la Bolkestein (la direttiva europea sulla libera concorrenza, che da anni dovrebbe toccare anche le concessioni dei balneari in Italia, ndr) non si poteva fare nulla. Tanto è vero che tutte le case non avevano il diritto alla spiaggia. Altrimenti, se avessi potuto contare su quel diritto, le avrei vendute a prezzo più alto". La decisione di 'scaricare' il governatore è comune tra padre e figlio: proprio da Roberto Spinelli, nel corso dell'interrogatorio, arrivano ulteriori accuse nei confronti di Toti: "Tutti hanno tirato

Savona News

Savona, Vado

conoscevo. Toti, però, promette cose che non è in grado di mantenere". E, dopo aver risposto a tutte le domande commenta di meritare di essere rimesso in libertà. L'avvocato Vernazza presenterà al tribunale la richiesta per consentire a Scio Aldo di uscire di casa e recarsi per qualche ora al giorno il fratello, che vive accanto a lui nel parco di Villa Carrara, nel levante ligure, dato che l'uomo non ricopre ruoli in azienda ed è da tempo in pensione. Roberto Spinelli, nel corso del proprio interrogatorio, ha sottolineato come nel corso del tempo abbia preso le distanze dalle azioni del padre, senza però intervenire per rispetto di una persona che "dal niente ha creato un impero". Al momento il manager è stato sottoposto a una misura che gli impedisce di proseguire l'attività professionale, e ha deciso di parlare per poter tornare a operare nell'azienda di famiglia. "Francesco Cozzi l'ho scelto io proprio per tutelare la mia famiglia. Quando ho capito che la situazione stava diventando problematica. Da lui volevo pareri legali, nulla che fosse legato alla sua precedente attività" spiega Spinelli junior alla giudice. "Ho fatto questa scelta perché in molti, compreso Toti, prospettavano a mio padre molte cose e io volevo tutelarmi, visto che siamo una azienda con 1.500 dipendenti. Per questo ho voluto Francesco Cozzi, perché è un giurista che conosce bene la materia. Volevamo restare nella legalità. Non sapevo che il rapporto tra mio padre e Signorini fosse arrivato a così tanto, ma qualcosa dovevo lasciargli fare. Ho capito subito tutto poi visto che sono laureato in giurisprudenza". Nel corso della giornata di ieri sono stati interrogati anche Francesco Moncada, che ricopriva fino alla scorsa settimana il ruolo di consigliere di amministrazione di Esselunga, e di Mauro Vianello presidente di Ente Bacini e Santa Barbara. Entrambi sono stati davanti al giudice il tempo necessario per formalizzare la volontà di non rispondere alle domande. Nell'ambito delle indagini sul presunto voto di scambio, è stata ascoltata anche Ilaria Cavo (non indagata): "Ho chiarito tutto ciò che sapevo, ma non aggiungo altro perché l'audizione è coperta dal riserbo" afferma al termine la deputata e coordinatrice ligure della Lista Toti.

Inchiesta sulla Regione, Rossetti: "Per i liguri meglio andare a votare per dare un governo stabile e di pieni poteri"

"Toti non può e non riesce a esercitare la sua attività istituzionale ma la Liguria non può e non deve fermarsi per questo" "Ho sempre sostenuto che una persona è considerabile colpevole alla condanna di terzo grado. Sulla richiesta di rinvio a giudizio del sottoscritto per strage ambientale e abuso d'ufficio nessuno ha chiesto le mie dimissioni, non si chiedono per le indagini. Ma, al di là del penale, è ormai evidente e pubblico quello che denunciavamo. Il potere non è più nelle aule e nelle giunte, ma in altri luoghi dove interessi economici, poteri istituzionali e pezzi di politica si incontrano e destinano il futuro di tutti, compresa l'opera più costosa del paese ovvero la diga. Chi ha preso la responsabilità di non fare il piano regolatore portuale e non diceva pubblicamente che le rinfuse devono andare via per fare posto ai container? Chi non ha nominato un presidente dell'Autorità Portuale ma un commissario, che non ha nominato il segretario generale evitando il bilanciamento dei poteri?"



Inchiesta sulla Regione, Rossetti: "Per i liguri meglio andare a votare per dare un governo stabile e di pieni poteri"

05/14/2024 19:47

"Toti non può e non riesce a esercitare la sua attività istituzionale ma la Liguria non può e non deve fermarsi per questo" "Ho sempre sostenuto che una persona è considerabile colpevole alla condanna di terzo grado. Sulla richiesta di rinvio a giudizio del sottoscritto per strage ambientale e abuso d'ufficio nessuno ha chiesto le mie dimissioni, non si chiedono per le indagini. Ma, al di là del penale, è ormai evidente e pubblico quello che denunciavamo. Il potere non è più nelle aule e nelle giunte, ma in altri luoghi dove interessi economici, poteri istituzionali e pezzi di politica si incontrano e destinano il futuro di tutti, compresa l'opera più costosa del paese ovvero la diga. Chi ha preso la responsabilità di non fare il piano regolatore portuale e non diceva pubblicamente che le rinfuse devono andare via per fare posto ai container? Chi non ha nominato un presidente dell'Autorità Portuale ma un commissario, che non ha nominato il segretario generale evitando il bilanciamento dei poteri?"

Ship Mag

Savona, Vado

Maxi sequestro di droga nel porto di Vado Ligure: 116 kg di cocaina per un valore di 7 milioni di euro

14 Maggio 2024 Redazione Operazione della Gdf, lo stupefacente arrivava dal Centro America **Savona** - La Guardia di finanza insieme all'agenzia delle dogane ha sequestrato 116 kg di cocaina per un valore di 7 milioni di euro . I 102 panetti di droga era nascosti all'interno di un container proveniente dal Centro America che trasportava caffè. La scoperta è avvenuta nell' interporto di **Vado** Ligure, infatti dopo essere sbarcato a Genova il container era stato trasportato nello scalo savonese dove è avvenuto il rinvenimento della droga. Le indagini stanno proseguendo per capire la destinazione di questo significativo quantitativo di cocaina. L'operazione era nata dopo aver analizzato nel dettaglio la rotta della nave che trasportava il container inizialmente imbarcato in Nicaragua ma stazionato per diverso tempo in porti del Messico e dell'Ecuador.



Ship Mag

Savona, Vado

Costa Crociere raddoppia gli scali in Sardegna nel 2024

La compagnia torna ad operare ad Olbia, saranno 18 gli attracchi sino alla fine dell'estate Genova - Costa Crociere ritorna a operare a Olbia : questa mattina è attraccata in porto Costa Pacifica , per il primo di una serie di 18 scali in programma sino alla fine dell'estate. Oltre a Olbia, nel corso del 2024 Costa effettuerà anche 37 scali a Cagliari con Costa Smeralda. In totale, tra Cagliari e Olbia, gli scali Costa in Sardegna saranno quindi 55 con una crescita del 40% circa rispetto allo scorso anno Costa Pacifica visiterà Olbia ogni martedì, da oggi sino al 24 settembre, nell'ambito di un itinerario di una settimana alla scoperta di Francia, Italia e Spagna, che comprende Olbia, Palma di Maiorca, Valencia, Marsiglia, **Savona** e Civitavecchia/Roma. Costa Pacifica ha 114.000 tonnellate di stazza lorda e può accogliere sino a 3780 ospiti. E' stata profondamente rinnovata nel maggio 2022, con importanti lavori di restyling.



(Sito) Ansa

Genova, Voltri

Toti: Bucci, bisogna ripristinare la verità sul porto di Genova

"Qui bisogna ripristinare la verità, ci sono documenti e informazioni ufficiali e pubblicate, per adesso non c'è nessuno che ci ha detto che abbiamo fatto qualcosa di illegale, se sarà dimostrato sarò il primo a chiedere scusa". Così il sindaco di **Genova** Marco Bucci a Palazzo Tursi in Consiglio comunale replica a una richiesta di approfondimento del capogruppo Pd Simone D'Angelo sull'inchiesta in Liguria, in particolare sul presunto utilizzo dei fondi del Decreto **Genova**, legati alla ricostruzione post crollo del ponte Morandi, per il tombamento di Calata Concenter nel **porto** di **Genova**, opera "gradita" all'imprenditore Spinelli. "Esiste una delibera pubblica del 29 luglio 2022 del comitato di gestione dell'Autorità portuale che parla di 30mila euro stanziati per il Concenter nell'aggiornamento al programma straordinario, ma si dice anche che il progetto di tombamento, che prevede la possibilità di realizzare un nuovo accosto di 500 metri compatibile per le grandi navi di ultima generazione, varrà 30 milioni di euro che saranno interamente finanziati con soldi dell'Autorità portuale, quindi il fatto che abbiamo usato i soldi del ponte è un'accusa offensiva oltre che non vera. - sottolinea Bucci - Aggiungo che il progetto di tombamento del Concenter era già previsto dal piano regolatore portuale del 2001, ciò che è stato risolto due anni fa con il progetto del 'Museo della Lanterna' è la compatibilità con le indicazioni della Sovrintendenza". "Il nuovo piano regolatore lo farà il **porto** ma sentendo anche il Comune, che è il principale utente del sistema, poi è vero che negli ultimi anni c'è stato allineamento tra Regione e Comune ma questo è ciò che ha consentito di avere successo", aggiunge il sindaco.



Affari Italiani

Genova, Voltri

Toti: "La diga è per Spinelli. Salini non è ostile: va un minimo rassicurato"

Inchiesta in Liguria, gli intrecci con l'opera principale del Pnrr. Così il governatore offriva garanzie ai costruttori. Le intercettazioni. Inchiesta in Liguria, spunta anche il Pnrr. L'intrigo e gli accordi segreti per la diga di **Genova**. L'inchiesta che ha travolto la Liguria si incrocia con l'opera principale del Pnrr: la diga di **Genova**. Spuntano nuove intercettazioni che coinvolgono Toti, Spinelli e Signorini. Le istituzioni genovesi sembrano mettersi a disposizione di Webuild, capofila del consorzio Breakwater che vinse la selezione ma che se la vide annullare dal Tar (si è in attesa dell'appello) per mancanza di requisiti senza però perdere i lavori da un miliardo e 300 milioni grazie allo scudo del Pnrr. L'obiettivo - riporta Repubblica - è chiaro a Giovanni Toti e Paolo Emilio Signorini ex presidente del **porto** di **Genova** ed ex commissario alla diga. Toti dialogando su Signorini e sul pranzo tenutosi a bordo dello yacht di Spinelli cui ha partecipato Claudio Burlando, ex governatore della Liguria, è stizzito, e quando legge che Burlando ha espresso critiche sulla diga lui gongola: "Così impara a farci i suoi pranzi, visto che la diga è sostanzialmente per Spinelli. Leggi anche: Toti, c'è anche la frode sulle mascherine. Spinelli: "Ai pm ho detto tutto" Il 10 giugno del 2022 - prosegue Repubblica - una prima gara è andata deserta perché i due consorzi non si sono presentati ritenendo insufficiente i fondi a causa del Decreto Draghi. Toti spiega a Signorini di aver incontrato Pietro Salini, l'ad di Webuild: "Non l'ho visto particolarmente ostile. va un minimo rassicurato su quelle che sono le procedure...". Signorini è pronto: "Non c'è dubbio, io sto preparando un appuntino che poi ti mando no?...in cui, in modo molto semplice, evidenzio tutte le misure di salvaguardia del bando ...". Ancora Toti: "Perché vuol capire se poi noi glieli diamo sto 20 per cento d'incremento prezzi, perché se no dice poi come cazzo facciamo...". Il commissario alla Diga: "Ma no, ma figurati se noi, ma noi la Diga la finanziamo in ogni modo ...guarda il governo la sostiene, noi come Authority poi".



Inchiesta in Liguria, gli intrecci con l'opera principale del Pnrr. Così il governatore offriva garanzie ai costruttori. Le intercettazioni. Inchiesta in Liguria, spunta anche il Pnrr. L'intrigo e gli accordi segreti per la diga di Genova. L'inchiesta che ha travolto la Liguria si incrocia con l'opera principale del Pnrr: la diga di Genova. Spuntano nuove intercettazioni che coinvolgono Toti, Spinelli e Signorini. Le istituzioni genovesi sembrano mettersi a disposizione di Webuild, capofila del consorzio Breakwater che vinse la selezione ma che se la vide annullare dal Tar (si è in attesa dell'appello) per mancanza di requisiti senza però perdere i lavori da un miliardo e 300 milioni grazie allo scudo del Pnrr. L'obiettivo - riporta Repubblica - è chiaro a Giovanni Toti e Paolo Emilio Signorini ex presidente del porto di Genova ed ex commissario alla diga. Toti dialogando su Signorini e sul pranzo tenutosi a bordo dello yacht di Spinelli cui ha partecipato Claudio Burlando, ex governatore della Liguria, è stizzito, e quando legge che Burlando ha espresso critiche sulla diga lui gongola: "Così impara a farci i suoi pranzi, visto che la diga è sostanzialmente per Spinelli. Leggi anche: Toti, c'è anche la frode sulle mascherine. Spinelli: "Ai pm ho detto tutto" Il 10 giugno del 2022 - prosegue Repubblica - una prima gara è andata deserta perché i due consorzi non si sono presentati ritenendo insufficiente i fondi a causa del Decreto Draghi. Toti spiega a Signorini di aver incontrato Pietro Salini, l'ad di Webuild: "Non l'ho visto particolarmente ostile. va un minimo rassicurato su quelle che sono le procedure...". Signorini è pronto: "Non c'è dubbio, io sto preparando un appuntino che poi ti mando no?...in cui, in modo molto semplice, evidenzio tutte le misure di salvaguardia del bando ...". Ancora Toti: "Perché vuol

Affari Italiani

Genova, Voltri

"Spinelli padre-padrone comanda con i soldi. Al porto puzza di bruciato"

Inchiesta ligure, i portuali della Compagnia Unica attaccano: "Lui è il padre-padrone, comanda con i soldi. Ora temiamo per il nostro futuro" Liguria, i portuali di **Genova**: "Quando Spinelli girava col quad sulle banchine per metterci pressione" L'inchiesta che ha portato all'arresto del governatore della Liguria Toti e dell'imprenditore Aldo Spinelli non stupisce più di tanto i lavoratori del **porto** di **Genova**. "Da tempo sentivamo puzza di bruciato Spinelli? Lui - dicono i portuali a La Stampa - è il padre-padrone delle banchine. Sono anni che al **porto** di **Genova** fa il bello e il cattivo tempo. Lui è di quelli che comanda con i soldi". "Toti? È un "figlio" di Berlusconi, lui invece va dove ci sono i soldi". Questi lavoratori sono gli eredi dei vecchi "camalli", quelli che già nel 1340 si caricavano, allora sulle spalle, le merci in **porto**. Leggi anche: Toti, c'è anche la frode sulle mascherine. Spinelli: "Ai pm ho detto tutto" "Il ponte Etiopia, il terminal rinfuse, gli affari con il terminal Messina, Spinelli - sbotta uno dei portuali e lo riporta La Stampa - è troppo ambizioso e senza scrupoli. Voleva diventare il Signore del **porto**". "Al terminal Etiopia - svelano i portuali - Aldo Spinelli controllava tutto e tutti, fino a qualche anno fa girava con il quad per le banchine, ci metteva una pressione del diavolo. Anni fa fece un cazziatone al figlio Roberto. Eravamo a bordo di una nave a drizzare, cioè a mettere in sicurezza i container sulla nave con delle aste rigide. Lo rimproverò perché non faceva abbastanza in fretta". Ora temono per il loro futuro: "Siamo in mille e siamo cassintegrati, se il lavoro rallenta come facciamo ad andare avanti?"



Affari Italiani

Genova, Voltri

Liguria, non solo Burlando. C'è tanto Pd nello scandalo, tra nomine e veleni

Indagato anche Mauro Vianello, imprenditore del **porto** e molto vicino ai dem. Il capo della "corrente portuale" del Pd Liguria, tra gli indagati anche il capo della "corrente del **porto**" del Pd. Considerato vicinissimo a Schlein L'inchiesta che ha travolto la regione Liguria rischia di coinvolgere in maniera sempre più evidente anche il Pd. Uno degli indagati, infatti, è Mauro Vianello, 70 anni, imprenditore vicino al Pd. Si tratta del presidente della Santa Barbara, impresa specializzata nei servizi di prevenzione e antincendio del **Porto** di **Genova**. Con una accorata lettera agli iscritti, il segretario cittadino del Pd Simone D'Angelo, responsabile finanziario della società Santa Barbara di proprietà dell'imprenditore Mauro Vianello, - riporta Il Corriere - prende le distanze dal suo datore di lavoro, che più volte si è autocelebrato come eminenza grigia del partito. " Nessuno può dire di comandare il Pd ". Ma è in questa specie di cortocircuito tra un dipendente e il suo capo, entrambi democratici tendenza Schlein, che si annida un piccolo e non troppo armonioso groviglio, foriero di possibili grane politiche Leggi anche: Toti, c'è anche la frode sulle mascherine. Spinelli: "Ai pm ho detto tutto" Vianello, accusato di corruzione, era considerato l'esponente più importante di quella che i maligni già definiscono come la corrente portuale del Pd. Vianello appartiene - prosegue Il Corriere - all'ala che guarda a Schlein e ad Andrea Orlando, che nel caso può puntare il dito sulle foto dell'incontro di Spinelli con la guida spirituale del Pd riformista Claudio Burlando e il vicepresidente del consiglio regionale Armando Sanna. Come dimostra il passato recente, la storia del Pd ligure è fatta di veleni e sospetti reciproci, che portarono alla disastrosa sconfitta del 2015, viatico ai nove anni di Giovanni Toti. Vianello, - riporta Il Corriere - prima delle elezioni politiche del 2022 si era augurato per il bene del **porto** che il leghista genovese Edoardo Rixi diventasse ministro delle Infrastrutture.



Liguria, Bonino: mai conosciuto Spinelli, nessun contributo a PiùEuropa

L'ex presidente del porto di Genova agli arresti ha dichiarato ai giudici aver pagato anche lei come tutti i partiti Roma, 14 mag. (askanews) - "Apprendo dalla stampa che il signor Aldo Spinelli nella sua deposizione sui fatti di presunta corruzione in Liguria oggetto di indagine da parte della Magistratura, avrebbe detto di aver dato finanziamenti "sempre rispettando la legge, a tutti, perfino alla Bonino che non conoscevo". Posso confermare che in decenni di attività politica non ho mai avuto occasione di conoscere il signor Spinelli. Non risultano contributi suoi o di sue società a +Europa. Verificheremo, anche se non ne abbiamo memoria, se in anni più lontani Spinelli abbia contribuito, nel caso in misura non rilevante e insieme a molti altri, alle iniziative elettorali e politiche dell'area radicale. Una cosa è certa, ammesso e non concesso che lo abbia davvero fatto, si tratterebbe di una contributo a norma di legge e certamente senza nulla in cambio se non la legittima soddisfazione di sostenere un'idea". Lo dichiara in una nota la leader di +Europa, Emma Bonino.



Askaneews

Liguria, Bonino: mai conosciuto Spinelli, nessun contributo a PiùEuropa



05/14/2024 15:38

L'ex presidente del porto di Genova agli arresti ha dichiarato ai giudici aver pagato anche lei come tutti i partiti Roma, 14 mag. (askanews) - "Apprendo dalla stampa che il signor Aldo Spinelli nella sua deposizione sui fatti di presunta corruzione in Liguria oggetto di indagine da parte della Magistratura, avrebbe detto di aver dato finanziamenti "sempre rispettando la legge, a tutti, perfino alla Bonino che non conoscevo". Posso confermare che in decenni di attività politica non ho mai avuto occasione di conoscere il signor Spinelli. Non risultano contributi suoi o di sue società a +Europa. Verificheremo, anche se non ne abbiamo memoria, se in anni più lontani Spinelli abbia contribuito, nel caso in misura non rilevante e insieme a molti altri, alle iniziative elettorali e politiche dell'area radicale. Una cosa è certa, ammesso e non concesso che lo abbia davvero fatto, si tratterebbe di una contributo a norma di legge e certamente senza nulla in cambio se non la legittima soddisfazione di sostenere un'idea". Lo dichiara in una nota la leader di +Europa, Emma Bonino.

Nuovo CdA per la Spinelli s.r.l., Giovanni Benedetti nominato presidente

GENOVA - Nel **porto** di **Genova** travolto dalla maxi inchiesta su mazzette e corruzione si fanno strada le preoccupazioni per l'operatività delle aziende coinvolte nelle inchieste e per la prosecuzione dello sviluppo progettualità dello scalo, in primo piano la Nuova Diga. L'azienda di logistica Spinelli s.r.l. in una nota fa sapere di avere "rinnovato il Consiglio di Amministrazione, assicurando così la continuità operativa e il suo impegno verso dipendenti, clienti e fornitori". "Il 13 maggio si è riunito in assemblea il CdA di Spinelli s.r.l. che ha nominato Giovanni Benedetti nuovo presidente e Simona Brassesco e Mirco Panariello amministratori delegati, già CCO del Gruppo". Il neo presidente ha dichiarato: "La Spinelli S.r.l. rappresenta una realtà estremamente importante per il **porto** di **Genova** e per tutta l'economia regionale, sia in termini di posti di lavoro che di valore generato per il territorio. Il nostro compito ora è assicurarci di continuare a lavorare come sempre, mantenendo i nostri standard di qualità e il nostro impegno nei confronti di dipendenti, clienti e fornitori". Il nuovo CDA risulta così composto: Giovanni Benedetti, Presidente Simona Brassesco, Amministratore Delegato Mirco Panariello, Amministratore Delegato Juan Pablo Richards Bravo, Consigliere Matthias Frank Mueller, Consigliere.



Genova Today

Genova, Voltri

Inchiesta corruzione, Renzi: "Toti non deve dimettersi, lo farà perché ha Fratelli d'Italia contro"

Il governatore, sospeso dall'incarico di presidente della Regione per effetto della legge Severino, in questo momento si trova agli arresti domiciliari per corruzione "lo non sono dalla parte di Toti sotto il profilo politico, ma non dirò mai che uno si deve dimettere perché c'è un'indagine, non l'ho mai detto. Certo è che io credo che Toti lascerà, ma lascerà lui perché ha Fratelli d'Italia contro, e Fratelli d'Italia è garantista con Delmastro imputato e giustizialista con gli altri". Lo ha dichiarato il leader di Italia Viva e Senatore Matteo Renzi nella trasmissione Tribù, su Sky Tg24. Il dibattito sulle dimissioni di Toti si è acceso all'indomani dell'inchiesta della procura di Genova che lo ha indagato per corruzione. A parlarne, ieri, anche il segretario della Cgil Maurizio Landini, a Genova per un'iniziativa del sindacato. Landini ha ricordato che Vasco Errani, all'epoca presidente dell'Emilia Romagna, si dimise dopo aver ricevuto un avviso di garanzia nell'ambito di un'inchiesta da cui è risultato innocente. Toti, sospeso dall'incarico di presidente della Regione per effetto della legge Severino, in questo momento si trova agli arresti domiciliari. È accusato di corruzione insieme, tra gli altri, l'imprenditore Aldo Spinelli, anche lui ai domiciliari e l'ex presidente di **Autorità Portuale** e attuale ad di Iren (sospeso) Paolo Emilio Signorini, che si trova in carcere a Marassi. Nei giorni scorsi si sono tenuti gli interrogatori di garanzia davanti alla gip Paola Faggioni. Toti e Signorini si sono avvalsi della facoltà di non rispondere, mentre Spinelli ha dichiarato di avere risposto alle domande del giudice. Secondo quanto riporta Il Secolo XIX, l'imprenditore, difeso dall'avvocato Andrea Vernazza, avrebbe dichiarato di essere stato preso in giro da Giovanni Toti, "Prometteva e non manteneva" riferendosi, secondo quanto ricostruisce il quotidiano, alla spiaggia di Punta dell'Olmo che secondo l'accusa sarebbe stata trasformata da libera a privata per permettere a Spinelli la costruzione di un complesso immobiliare. Spinelli avrebbe risposto anche alle domande su Signorini: "Un caro amico in difficoltà economiche, mi sembrava giusto aiutarlo".



Il governatore, sospeso dall'incarico di presidente della Regione per effetto della legge Severino, in questo momento si trova agli arresti domiciliari per corruzione "lo non sono dalla parte di Toti sotto il profilo politico, ma non dirò mai che uno si deve dimettere perché c'è un'indagine, non l'ho mai detto. Certo è che io credo che Toti lascerà, ma lascerà lui perché ha Fratelli d'Italia contro, e Fratelli d'Italia è garantista con Delmastro imputato e giustizialista con gli altri". Lo ha dichiarato il leader di Italia Viva e Senatore Matteo Renzi nella trasmissione Tribù, su Sky Tg24. Il dibattito sulle dimissioni di Toti si è acceso all'indomani dell'inchiesta della procura di Genova che lo ha indagato per corruzione. A parlarne, ieri, anche il segretario della Cgil Maurizio Landini, a Genova per un'iniziativa del sindacato. Landini ha ricordato che Vasco Errani, all'epoca presidente dell'Emilia Romagna, si dimise dopo aver ricevuto un avviso di garanzia nell'ambito di un'inchiesta da cui è risultato innocente. Toti, sospeso dall'incarico di presidente della Regione per effetto della legge Severino, in questo momento si trova agli arresti domiciliari. È accusato di corruzione insieme, tra gli altri, l'imprenditore Aldo Spinelli, anche lui ai domiciliari e l'ex presidente di Autorità Portuale e attuale ad di Iren (sospeso) Paolo Emilio Signorini, che si trova in carcere a Marassi. Nei giorni scorsi si sono tenuti gli interrogatori di garanzia davanti alla gip Paola Faggioni. Toti e Signorini si sono avvalsi della facoltà di non rispondere, mentre Spinelli ha dichiarato di avere risposto alle domande del giudice. Secondo quanto riporta Il Secolo XIX, l'imprenditore, difeso dall'avvocato Andrea Vernazza, avrebbe dichiarato di essere stato preso in giro da Giovanni Toti, "Prometteva e non manteneva" riferendosi

Inchiesta corruzione, l'intercettazione sulle mascherine: "Se agganciamo la Regione facciamo briscola e 21"

Come sui vaccini, la procura indaga anche sui dispositivi di protezione, in particolare su un affare da un milione 200 mila euro. Ascolta questo articolo ora... "Cianci (...) ok? (...) e con Cianci se si arrivasse a Toti, per le mascherine, visto che abbiamo anche le mascherine da bimbo, adesso... sarebbe... sarebbe un bel colpo, eh?", "perché ora le stanno cercando da fare paura, quelle da bimbo, guarda, mi stanno chiamando tutte le farmacie". Questa intercettazione, tra due persone non indagate, è contenuta nelle 1400 pagine della richiesta di custodia cautelare dei pubblici ministeri di Genova che indagano sulla presunta corruzione a livello politico e imprenditoriale tra il presidente della Regione Giovanni Toti, sospeso per effetto della legge Severino perché ai domiciliari, l'imprenditore Aldo Spinelli, ai domiciliari e l'ex presidente dell'**Autorità Portuale**, oggi ad di Iren, sospeso, Paolo Emilio Signorini, in carcere. L'inchiesta si è allargata e vede oggi trenta indagati tra politici e imprenditori. L'intercettazione risale all'autunno del 2021, uno dei periodi più bui dell'emergenza covid, in pieno lockdown, quando era difficile reperire mascherine per la protezione dalla diffusione del virus. Come sui vaccini, la procura indaga anche sui dispositivi di protezione, in particolare su un affare da un milione 200 mila euro. Il referente, secondo le due persone intercettate, sarebbe stato il consigliere regionale Domenico Cianci, tra gli indagati nel filone dell'inchiesta relativo al voto di scambio. "Ma per le scuole, dici?". "perché lì si parla di milioni di pezzi, eh?" e spiegava: "visto che lui vuole una mano... una mano lava l'altra e tutte e due lavano il viso...". "Eh sì... ma non so se... lo sa che... del fatto delle mascherine?...non credo...". "Non lo sa... infatti... per questo dicevo...". "Bene... provo... proviamo, proviamo... poi, da una parte o dall'altra, vediamo un po' come arrivarci". "Spingi su Cianci" e poi ancora "Dai, spingiamo su Cianci, sulle scuole, eh? Va buono?". "Ok, dai, provo...". Sempre in data 10 settembre 2021, un'altra conversazione viene captata dagli investigatori: "Stavo pensando...siccome noi abbiamo una altissima richiesta ora... di mascherine pediatriche... da bambini e noi ce le abbiamo (...) visto che... ci abbiamo Cianci con Toti, se agganciamo la Regione abbiamo fatto briscola e 21" "Ma come no... belin... basta che me lo dici... certo certo". "Spingiamo".



Come sui vaccini, la procura indaga anche sui dispositivi di protezione, in particolare su un affare da un milione 200 mila euro. Ascolta questo articolo ora... "Cianci (...) ok? (...) e con Cianci se si arrivasse a Toti, per le mascherine, visto che abbiamo anche le mascherine da bimbo, adesso... sarebbe... sarebbe un bel colpo, eh?", "perché ora le stanno cercando da fare paura, quelle da bimbo, guarda, mi stanno chiamando tutte le farmacie". Questa intercettazione, tra due persone non indagate, è contenuta nelle 1400 pagine della richiesta di custodia cautelare dei pubblici ministeri di Genova che indagano sulla presunta corruzione a livello politico e imprenditoriale tra il presidente della Regione Giovanni Toti, sospeso per effetto della legge Severino perché ai domiciliari, l'imprenditore Aldo Spinelli, ai domiciliari e l'ex presidente dell'Autorità Portuale, oggi ad di Iren, sospeso, Paolo Emilio Signorini, in carcere. L'inchiesta si è allargata e vede oggi trenta indagati tra politici e imprenditori. L'intercettazione risale all'autunno del 2021, uno dei periodi più bui dell'emergenza covid, in pieno lockdown, quando era difficile reperire mascherine per la protezione dalla diffusione del virus. Come sui vaccini, la procura indaga anche sui dispositivi di protezione, in particolare su un affare da un milione 200 mila euro. Il referente, secondo le due persone intercettate, sarebbe stato il consigliere regionale Domenico Cianci, tra gli indagati nel filone dell'inchiesta relativo al voto di scambio. "Ma per le scuole, dici?". "perché lì si parla di milioni di pezzi, eh?" e spiegava: "visto che lui vuole una mano... una mano lava l'altra e tutte e due lavano il viso...". "Eh sì... ma non so se... lo sa che... del fatto delle mascherine?...non credo...". "Non lo sa... infatti... per questo dicevo...". "Bene... provo... proviamo, proviamo... poi, da una parte o dall'altra, vediamo un po' come arrivarci". "Spingi su Cianci" e poi ancora "Dai, spingiamo su Cianci, sulle scuole, eh? Va buono?". "Ok, dai, provo...". Sempre in data 10 settembre 2021, un'altra conversazione viene captata dagli investigatori: "Stavo pensando...siccome noi abbiamo una altissima richiesta ora... di mascherine pediatriche... da bambini e noi ce le abbiamo (...) visto che... ci abbiamo Cianci con Toti, se agganciamo la Regione abbiamo fatto briscola e 21" "Ma come no... belin... basta che me lo dici... certo certo". "Spingiamo".

Inchiesta corruzione, spunta una 'talpa', la procura apre un fascicolo

Alcuni degli intercettati, come è emerso, sapevano dell'esistenza di un'inchiesta Rivelazione di segreto d'ufficio. Questo è il reato ipotizzato dalla procura di Genova che ha aperto un fascicolo contro ignoti nell'ambito dell'inchiesta per corruzione che ha portato agli arresti del presidente della Regione Giovanni Toti (ai domiciliari), dell'imprenditore Aldo Spinelli (domiciliari) e dell'ex presidente dell'**Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini (in carcere). L'inchiesta nasce dal corposo faldone di intercettazioni contenute nella richiesta di misure cautelari. Alcuni degli intercettati, come è emerso, sapevano dell'esistenza di un'inchiesta. Nel dettaglio, le intercettazioni riguardano i gemelli Arturo Angelo e Italo Maurizio Testa, accusati di corruzione elettorale al fine di agevolare l'attività di Cosa Nostra, nello specifico il clan Cammarata del Mandamento di Riesi con proiezione a Genova. Nel settembre 2020, dopo il voto, i fratelli avevano organizzato un incontro con alcuni membri della comunità riesina di Genova. Un appuntamento per festeggiare il risultato elettorale ma anche, scrive la Gip Paola Faggioni, per "ritirare alcuni curricula da consegnare nel pomeriggio a Matteo Cozzani". Italo Maurizio Testa, a questo punto, viene raggiunto da una persona descritta come un uomo con felpa rossa e cappellino con visiera blu. "Vedi che stanno indagando - riferisce a Testa come riportano le carte dell'indagine - non fate nomi e non parlate al telefono. Stanno indagando". "Sì lo so non ti preoccupare, l'ho stutato" ("spento" in dialetto siciliano, ndr) è la risposta. E Italo Maurizio avvisa immediatamente anche il fratello. L'uomo con la felpa viene riconosciuto dagli investigatori in Umberto Lo Grasso, attualmente consigliere comunale totiano di Liguria al Centro, in passato a Tursi in qualità di consigliere per Margherita, Ulivo e Italia dei Valori. Lo Grasso risulta indagato per favoreggiamento: secondo le accuse aiutava i fratelli Testa a eludere le investigazioni a loro carico. Resta però da capire chi abbia avvisato lo stesso Lo Grasso: per sciogliere ancora questo nodo sta lavorando la guardia di finanza. Arturo Angelo Testa, su cui pende l'obbligo di dimora nel Comune di Boltiere, (stessa misura adottata per il fratello gemello) questa mattina è stato sentito dalla gip Paola Faggioni, davanti la quale ha negato ogni addebito.



Alcuni degli intercettati, come è emerso, sapevano dell'esistenza di un'inchiesta Rivelazione di segreto d'ufficio. Questo è il reato ipotizzato dalla procura di Genova che ha aperto un fascicolo contro ignoti nell'ambito dell'inchiesta per corruzione che ha portato agli arresti del presidente della Regione Giovanni Toti (ai domiciliari), dell'imprenditore Aldo Spinelli (domiciliari) e dell'ex presidente dell'Autorità Portuale Paolo Emilio Signorini (in carcere). L'inchiesta nasce dal corposo faldone di intercettazioni contenute nella richiesta di misure cautelari. Alcuni degli intercettati, come è emerso, sapevano dell'esistenza di un'inchiesta. Nel dettaglio, le intercettazioni riguardano i gemelli Arturo Angelo e Italo Maurizio Testa, accusati di corruzione elettorale al fine di agevolare l'attività di Cosa Nostra, nello specifico il clan Cammarata del Mandamento di Riesi con proiezione a Genova. Nel settembre 2020, dopo il voto, i fratelli avevano organizzato un incontro con alcuni membri della comunità riesina di Genova. Un appuntamento per festeggiare il risultato elettorale ma anche, scrive la Gip Paola Faggioni, per "ritirare alcuni curricula da consegnare nel pomeriggio a Matteo Cozzani". Italo Maurizio Testa, a questo punto, viene raggiunto da una persona descritta come un uomo con felpa rossa e cappellino con visiera blu. "Vedi che stanno indagando - riferisce a Testa come riportano le carte dell'indagine - non fate nomi e non parlate al telefono. Stanno indagando". "Sì lo so non ti preoccupare, l'ho stutato" ("spento" in dialetto siciliano, ndr) è la risposta. E Italo Maurizio avvisa immediatamente anche il fratello. L'uomo con la felpa viene riconosciuto dagli investigatori in Umberto Lo Grasso, attualmente consigliere comunale totiano di Liguria al Centro, in passato a Tursi in

Inchiesta corruzione, Bucci in consiglio comunale: "Finanziamenti in campagna elettorale? È tutto pubblico"

Le parole del sindaco in consiglio comunale: "L'accusa di utilizzare soldi del Morandi è offensiva e falsa" A una settimana esatta dall'arresto del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione che sta travolgendo la Liguria, è impossibile non parlare del caso sia in consiglio regionale sia in quello comunale. Le intercettazioni riguardano infatti anche alcuni finanziamenti a favore di Bucci - non indagato - prima delle elezioni. Ma non solo: c'è anche il nodo dei soldi della ricostruzione del ponte Morandi che, secondo le accuse, sarebbero stati utilizzati per il tombamento di calata Concenter E proprio Bucci, a Tursi, dopo tre interrogazioni e due dichiarazioni in apertura sul tema, ha preso la parola. Per ribadire quello che, poco prima aveva detto già anche il vicesindaco Piciocchi: ovvero che "è tutto pubblico". "Qualcuno ha ipotizzato che i soldi del Morandi siano stati usati per il riempimento di calata Concenter - ha detto Bucci -. È la cosa che mi dà più fastidio. Esiste una delibera del Comitato di gestione portuale che è pubblica, tutti possono leggerla. In un allegato si trova l'aggiornamento al programma straordinario di investimenti urgenti che viene approvato: si parla di 30mila

euro per calata concenter, ma poi c'è una nota che spiega che il progetto prevede un quadro economico di 30 milioni di euro interamente finanziato con risorse di **Autorità di sistema portuale**. Quindi l'accusa di utilizzare soldi del Morandi è offensiva e falsa". Durante gli interventi dei consiglieri, l'opposizione ha ribadito l'inopportunità politica di incontrarsi sugli yacht degli imprenditori: "Ho visitato imprenditori da tutte le parti - minimizza Bucci - probabilmente non c'è un giorno in cui non sia andato da un imprenditore. Molti sono venuti nel mio ufficio, a volte sono andato anche all'estero: Amburgo, Ginevra, Londra dove ci sono tanti italiani. Questo discorso sui luoghi di incontro mi sembra un po' riduttivo, appartenente a mentalità passate. L'amministrazione deve facilitare: se arriva un imprenditore che vuole fare un investimento a Genova noi lo dobbiamo aiutare a farlo perché questo vuol dire avere una ricaduta economica occupazionale sulla città. Sempre per tutto quel che è legale". Poi si arriva al nodo dei finanziamenti: "È tutto pubblico - ribadisce Bucci sfogliando le carte - ma penso che tutti i politici abbiano avuto finanziamenti dai partiti". Il primo cittadino fa un esempio e non rinuncia a una battuta: "Se c'è un finanziamento da parte del Pd al sottoscritto, magari un giorno ci sarà, arriverà una cifra dal partito ma non è possibile sapere chi sono i singoli investitori che hanno contribuito". Nel 2022 Bucci ha detto di aver ricevuto più di 23mila euro dalla Lega e quasi 5mila da Fratelli d'Italia, entrambe le cifre in servizi e non in contante: "Il comitato Giovanni Toti ha dato 38.401,40 euro in servizi e non in contante. Questo è quanto presentato al collegio regionale di garanzia elettorale presso la Corte d'Appello. Potete andarlo a vedere tutti. Se poi qualcuno



Le parole del sindaco in consiglio comunale: "L'accusa di utilizzare soldi del Morandi è offensiva e falsa" A una settimana esatta dall'arresto del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione che sta travolgendo la Liguria, è impossibile non parlare del caso sia in consiglio regionale sia in quello comunale. Le intercettazioni riguardano infatti anche alcuni finanziamenti a favore di Bucci - non indagato - prima delle elezioni. Ma non solo: c'è anche il nodo dei soldi della ricostruzione del ponte Morandi che, secondo le accuse, sarebbero stati utilizzati per il tombamento di calata Concenter E proprio Bucci, a Tursi, dopo tre interrogazioni e due dichiarazioni in apertura sul tema, ha preso la parola. Per ribadire quello che, poco prima aveva detto già anche il vicesindaco Piciocchi: ovvero che "è tutto pubblico". "Qualcuno ha ipotizzato che i soldi del Morandi siano stati usati per il riempimento di calata Concenter - ha detto Bucci -. È la cosa che mi dà più fastidio. Esiste una delibera del Comitato di gestione portuale che è pubblica, tutti possono leggerla. In un allegato si trova l'aggiornamento al programma straordinario di investimenti urgenti che viene approvato: si parla di 30mila euro per calata concenter, ma poi c'è una nota che spiega che il progetto prevede un quadro economico di 30 milioni di euro interamente finanziato con risorse di Autorità di sistema portuale. Quindi l'accusa di utilizzare soldi del Morandi è offensiva e falsa". Durante gli interventi dei consiglieri, l'opposizione ha ribadito l'inopportunità politica di incontrarsi sugli yacht degli imprenditori: "Ho visitato imprenditori da tutte le parti - minimizza Bucci - probabilmente non c'è un giorno in cui non sia andato da un imprenditore. Molti

Genova Today

Genova, Voltri

mi chiede chi sono queste persone, io non lo so e non penso di essere tenuto a saperlo".

Genova Today

Genova, Voltri

Alla Marina Genova torna il "Classic Boat Show", la mostra-mercato dedicata alle barche d'epoca

Prezzo non disponibile Torna a Genova il "Classic Boat Show", la mostra-mercato dedicata alla nautica tradizionale e alle barche d'epoca. Dal 17 al 19 maggio 2024, a Marina Genova, il **porto** turistico a Sestri Ponente accanto all'Aeroporto Internazionale, si svolgerà la seconda edizione. Accesso e parcheggi liberi per i visitatori e gli espositori, che potranno sostare gratuitamente con la propria barca classica all'ormeggio o in banchina su carrello stradale e renderle disponibili alle visite per la vendita e il noleggio. Tra le barche presenti Tirrenia II, che compirà 110 anni dal varo, e la goletta Pandora, costruita nel 1994. Artisti, modellisti e artigiani della marineria potranno esporre le proprie opere presso le aree dedicate. La manifestazione, alla quale sono attesi più di 10.000 visitatori, si svolgerà in contemporanea a Yacht & Garden, la mostra-mercato dedicata al giardino mediterraneo. La Marina Militare sarà presente al Classic Boat Show con Chaplin del 1974, il cutter Marconi donato nel 2008 dalla famiglia genovese Novi alla Marina Militare che festeggia mezzo secolo dal varo. Tra le altre partecipanti l'ultracentenaria Barbara (1923), i Sangermani Quarta Santa Maria Windrift Paulena Tulli (1960) e Rondine II (1948), la goletta Amore Mio del 1964 che festeggerà 60 anni dal varo mentre Brick II del 1954 ne compirà 70. Presenti anche il catamarano in legno Festina lente, un modello Wharram Tiki 38 del 2016, Half Moon Magim Margaret Crivizza Seven Seas Il Moro di Venezia I Greylag Armelea Malisy, Draumen, Lady Mary, l'ex rimorchiatore Lupo (1962), disponibile a essere visitato per noleggi e charter. Tra i motoryacht Sally e Red, un 24 metri in legno varato in Scozia nel 1947 su progetto di John Bain, da oltre 30 anni base galleggiante della Riva Historical Society, l'associazione internazionale degli iconici motoscafi. Nell'ambito dell'iniziativa Kinder Boat, giovani aspiranti marinai tra i 6 e i 13 anni potranno imparare a fare i nodi a bordo della Yole di Bantry Creuza de mä, replica lunga circa 12 metri di un'antica lancia a remi e a vela del Settecento in uso all'Atlantic Challenge Genova. L'ammissione alla rassegna genovese, che gode del patrocinio della Marina Militare, sarà valutata dal Comitato Organizzatore, dopo avere inviato una mail a cavallaro@marinagenova.it oppure murolo@marinagenova.it, indicando Classic Boat Show, il nome e foto dell'imbarcazione o dell'attività e un contatto di riferimento. Equipaggi ed espositori saranno ospitati ad una cena a buffet dedicata alla cucina ligure, con open bar e intrattenimento musicale e potranno partecipare a tutti gli eventi collaterali. Il capoluogo ligure offre dunque un'occasione unica per ritrovarsi tra appassionati di vintage navale e ammirare da vicino alcune tra le più belle imbarcazioni che partecipano ai raduni di scafi storici. Foto: P. Maccione.



Prezzo non disponibile Torna a Genova il "Classic Boat Show", la mostra-mercato dedicata alla nautica tradizionale e alle barche d'epoca. Dal 17 al 19 maggio 2024, a Marina Genova, il porto turistico a Sestri Ponente accanto all'Aeroporto Internazionale, si svolgerà la seconda edizione. Accesso e parcheggi liberi per i visitatori e gli espositori, che potranno sostare gratuitamente con la propria barca classica all'ormeggio o in banchina su carrello stradale e renderle disponibili alle visite per la vendita e il noleggio. Tra le barche presenti Tirrenia II, che compirà 110 anni dal varo, e la goletta Pandora, costruita nel 1994. Artisti, modellisti e artigiani della marineria potranno esporre le proprie opere presso le aree dedicate. La manifestazione, alla quale sono attesi più di 10.000 visitatori, si svolgerà in contemporanea a Yacht & Garden, la mostra-mercato dedicata al giardino mediterraneo. La Marina Militare sarà presente al Classic Boat Show con Chaplin del 1974, il cutter Marconi donato nel 2008 dalla famiglia genovese Novi alla Marina Militare che festeggia mezzo secolo dal varo. Tra le altre partecipanti l'ultracentenaria Barbara (1923), i Sangermani Quarta Santa Maria Windrift Paulena Tulli (1960) e Rondine II (1948), la goletta Amore Mio del 1964 che festeggerà 60 anni dal varo mentre Brick II del 1954 ne compirà 70. Presenti anche il catamarano in legno Festina lente, un modello Wharram Tiki 38 del 2016, Half Moon Magim Margaret Crivizza Seven Seas Il Moro di Venezia I Greylag Armelea Malisy, Draumen, Lady Mary, l'ex rimorchiatore Lupo (1962), disponibile a essere visitato per noleggi e charter. Tra i motoryacht Sally e Red, un 24 metri in legno varato in Scozia nel 1947 su progetto di John Bain, da oltre 30 anni base galleggiante della

Genova Today

Genova, Voltri

Inchiesta corruzione, il legale di Signorini valuta il riesame: "Priorità è che esca dal carcere"

L'avvocato a GenovaToday: "Le esigenze con il tempo vanno attenuandosi, al momento opportuno valuteremo quale strategia adottare" "Nei prossimi giorni valuteremo quali istanze presentare, la priorità è la revoca della detenzione". A dichiararlo a Genova Today è Enrico Scopesi, avvocato che insieme alla collega Grazia Volo difende l'ex presidente dell'**Autorità Portuale** e attuale ad di Iren (sospeso) Paolo Emilio Signorini, in carcere con l'accusa di corruzione nell'ambito della maxi inchiesta della procura di Genova che ha portato anche agli arresti domiciliari nei confronti del presidente della Regione Giovanni Toti, dell'imprenditore Aldo Spinelli e del capo di gabinetto di Regione Liguria Matteo Cozzani. "Valuteremo se ricorrere al Riesame, al momento in procura mi sembra siano impegnati su altri fronti", spiega Scopesi. I fronti sono gli interrogatori di garanzia, il primo dei quali ha riguardato proprio Signorini, che si è avvalso della facoltà di non rispondere. "Troppe carte da studiare dopo soli due giorni", aveva dichiarato Scopesi dopo l'interrogatorio per motivare la decisione di mantenere il silenzio. "Le carte sono davvero tante, mi sembra che all'interno ci siano molte altre posizioni che non mi sembrano collegate con il mio assistito", commenta l'avvocato a GenovaToday Scopesi questa mattina tornerà in carcere a Marassi a trovare Signorini; lo ha già fatto nei giorni scorsi: "Sta relativamente bene. La convivenza con Cannella? (il femminicida che nel 2022 uccise la moglie in Valpolcevera ed era stato condannato all'ergastolo, ndr) Non ne abbiamo parlato, l'ho appreso dai giornali. La priorità, ripeto, è quella di affrontare la questione cautelare, le esigenze con il tempo vanno attenuandosi, al momento opportuno valuteremo quale strategia adottare".



L'avvocato a GenovaToday: "Le esigenze con il tempo vanno attenuandosi, al momento opportuno valuteremo quale strategia adottare" "Nei prossimi giorni valuteremo quali istanze presentare, la priorità è la revoca della detenzione". A dichiararlo a Genova Today è Enrico Scopesi, avvocato che insieme alla collega Grazia Volo difende l'ex presidente dell'Autorità Portuale e attuale ad di Iren (sospeso) Paolo Emilio Signorini, in carcere con l'accusa di corruzione nell'ambito della maxi inchiesta della procura di Genova che ha portato anche agli arresti domiciliari nei confronti del presidente della Regione Giovanni Toti, dell'imprenditore Aldo Spinelli e del capo di gabinetto di Regione Liguria Matteo Cozzani. "Valuteremo se ricorrere al Riesame, al momento in procura mi sembra siano impegnati su altri fronti", spiega Scopesi. I fronti sono gli interrogatori di garanzia, il primo dei quali ha riguardato proprio Signorini, che si è avvalso della facoltà di non rispondere. "Troppe carte da studiare dopo soli due giorni", aveva dichiarato Scopesi dopo l'interrogatorio per motivare la decisione di mantenere il silenzio. "Le carte sono davvero tante, mi sembra che all'interno ci siano molte altre posizioni che non mi sembrano collegate con il mio assistito", commenta l'avvocato a GenovaToday Scopesi questa mattina tornerà in carcere a Marassi a trovare Signorini; lo ha già fatto nei giorni scorsi: "Sta relativamente bene. La convivenza con Cannella? (il femminicida che nel 2022 uccise la moglie in Valpolcevera ed era stato condannato all'ergastolo, ndr) Non ne abbiamo parlato, l'ho appreso dai giornali. La priorità, ripeto, è quella di affrontare la questione cautelare, le esigenze con il tempo vanno attenuandosi, al momento opportuno valuteremo quale

Il Nautilus

Genova, Voltri

Intervento di Bruno Musso, Presidente Gruppo Grendi, sulla cronaca attuale genovese

L'inchiesta sul **porto** di **Genova**, che leggiamo su tutti i giornali in questi giorni, ha dei contorni difficili da commentare ed è evidente che, in questo momento, bisogna aspettare che la magistratura faccia il suo percorso. Noi vorremmo invece esaminare le possibili cause, convinti che i comportamenti umani derivino spesso da meccanismi produttivi che li facilitano. I problemi non risolti del **porto** di **Genova** sono un esempio emblematico di questi meccanismi perversi: i terminalisti che gestiscono l'attività del **porto** dispongono globalmente di meno di 200 ettari, mentre, anche senza fare riferimento ai 10.000 ettari dei porti concorrenti del Nord Europa, un fabbisogno corretto sarebbe almeno di 4 o 5 volte superiore, cioè 800 - 1.000 ettari. Di conseguenza i soggetti interessati ad operare in **porto** possono essere soddisfatti solo per un 20% delle loro necessità. Parlando di una vicenda che conosciamo bene, la nostra azienda, Grendi fondata nel 1828, la più vecchia azienda logistica genovese, la prima a costruire in Italia una nave porta container, opera oggi a Marina di Carrara perché a **Genova** non le è stato concesso lo spazio necessario. L'Autorità portuale, assegnando le concessioni, dovrebbe ispirarsi a criteri terzi per effettuare scelte su basi oggettive ma purtroppo i fatti ci dimostrano che non dispone degli strumenti di conoscenza e normativi necessari ed adeguati ad effettuare scelte che vadano nell'interesse generale del **porto**, considerato come elemento di sviluppo logistico ed economico del paese: si tratta di valutazioni molto difficili che prevedono anche la conoscenza di trend futuri e implicano, da parte degli imprenditori che partecipano alle gare di assegnazione delle banchine in concessione ferrei impegni, su investimenti, occupazione e traffico, ma che saranno realizzati in un futuro lontano dove gli scenari, che continuano a cambiare, possono giustificare i mancati adempimenti. La Grendi, in un ATI altri operatori, nel 2011, ha perso una gara per la concessione del terminal Multipurpose perché l'ATI concorrente si era impegnata ad effettuare significativi investimenti in tombamenti e rete ferroviaria mai realizzati. È chiaro che oggi, quasi 15 anni dopo, è impossibile pretendere il riesame dell'assegnazione. La carenza di spazio portuale impedisce quindi l'ingresso di nuovi soggetti e crea monopolio naturale, rendita di posizione e profitti imprenditoriali decuplicati; l'Autorità portuale di conseguenza, senza disporre degli strumenti necessari, effettua scelte da cui derivano sopravvivenza e profitti imprenditoriali ma, ancora più importante, influisce sulla competitività delle aziende produttive del Nord Italia. Per risolvere questi problemi non bastano però altisonanti proclami, né serve la caccia alle streghe, ma, è necessario un vero salto di paradigma che metta i porti e la logistica come fattori di interesse generale come stanno facendo e hanno fatto gli altri paesi industrializzati a tutte le latitudini, identificando nuove soluzioni idonee a stimolare, anche all'interno del **porto**,



Il Nautilus
Intervento di Bruno Musso, Presidente Gruppo Grendi, sulla cronaca attuale genovese
05/14/2024 14:17

L'inchiesta sul porto di Genova, che leggiamo su tutti i giornali in questi giorni, ha dei contorni difficili da commentare ed è evidente che, in questo momento, bisogna aspettare che la magistratura faccia il suo percorso. Noi vorremmo invece esaminare le possibili cause, convinti che i comportamenti umani derivino spesso da meccanismi produttivi che li facilitano. I problemi non risolti del porto di Genova sono un esempio emblematico di questi meccanismi perversi: i terminalisti che gestiscono l'attività del porto dispongono globalmente di meno di 200 ettari, mentre, anche senza fare riferimento ai 10.000 ettari dei porti concorrenti del Nord Europa, un fabbisogno corretto sarebbe almeno di 4 o 5 volte superiore, cioè 800 - 1.000 ettari. Di conseguenza i soggetti interessati ad operare in porto possono essere soddisfatti solo per un 20% delle loro necessità. Parlando di una vicenda che conosciamo bene, la nostra azienda, Grendi fondata nel 1828, la più vecchia azienda logistica genovese, la prima a costruire in Italia una nave porta container, opera oggi a Marina di Carrara perché a Genova non le è stato concesso lo spazio necessario. L'Autorità portuale, assegnando le concessioni, dovrebbe ispirarsi a criteri terzi per effettuare scelte su basi oggettive ma purtroppo i fatti ci dimostrano che non dispone degli strumenti di conoscenza e normativi necessari ed adeguati ad effettuare scelte che vadano nell'interesse generale del porto, considerato come elemento di sviluppo logistico ed economico del paese: si tratta di valutazioni molto difficili che prevedono anche la conoscenza di trend futuri e implicano, da parte degli imprenditori che partecipano alle gare di assegnazione delle banchine in concessione ferrei impegni, su investimenti, occupazione e traffico, ma che saranno realizzati in un futuro lontano dove gli scenari, che continuano a cambiare, possono giustificare i mancati adempimenti. La Grendi, in un ATI altri operatori, nel 2011, ha perso una gara per la concessione del terminal Multipurpose perché l'ATI

Il Nautilus

Genova, Voltri

un'efficienza produttiva legata al mercato e alle sue necessità. Ne parleremo a **Genova**, venerdì 17 ore 11.00 nel Convegno organizzato da Dipartimento di Economia dell'Università di **Genova**, dal titolo: Possibilità di sviluppo sostenibile del **porto** di **Genova**, aula Boccanegra (4° Piano) via Vivaldi 5, **GENOVA**.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Il "sistema" Genova parla all' Italia. USB a difesa de lavoro, dei diritti e della democrazia per il futuro della portualità! Portuali pronti alla mobilitazione

Quanto sta emergendo dall'inchiesta di **Genova** con gli arresti, le perquisizioni e ciò che risulta dalle intercettazioni, illumina un vero e proprio sistema consolidato nella gestione delle dinamiche portuali. Un sistema che, da quello che si evince dalle indagini in corso, coinvolgerebbe tutti gli ingranaggi del "meccanismo": autorità di Sistema, politica, terminalisti e anche sindacalisti. Un sistema che vede oggi coinvolto il maggior porto italiano, ma che parla a tutto il Paese. Sarebbe troppo facile, adesso, dire avevamo ragione noi. Quando abbiamo denunciato pratiche illegali da Livorno a Napoli, passando dai porti di Salerno e Palermo. Quando abbiamo contestato lo strapotere degli armatori, il sistema delle concessioni e le possibili connivenze di chi quelle stesse concessioni doveva approvarle. L'errore più grande che potremmo fare è fermarci alle sole indagini, senza aprire una riflessione nazionale su quanto sta succedendo. Il terremoto giudiziario di **Genova** deve essere l'occasione per mettere in discussione queste dinamiche, che coinvolgono anche ai lavoratori più di quanto si possa credere. Perché alcuni di questi armatori sono gli stessi che siedono ai tavoli di trattativa per il rinnovo del contratto nazionale. Una trattativa ancora bloccata, nonostante le legittime richieste di aumenti salariali reali per i lavoratori portuali e nonostante gli scioperi. Perché c'è una riforma del sistema portuale in discussione, i cui obiettivi dichiarati sono anche quelli di snellire le procedure per le concessioni portuali andando a privatizzare le AdSP e mettere in discussione le Compagnie Portuali Italiane. Perché questo sistema ha limitato fortemente e limita tutt'ora gli spazi di democrazia e confronto sindacale nei nostri porti, a partire dal rinnovo delle RSU. Ed è proprio di queste ore la notizia clamorosa che, nel maggiore terminal contenitori d'Italia (PSA), la lista USB corredata di più di 200 firme di lavoratori sia stata esclusa in base a motivazioni del tutto capziose e assurde. Per queste motivazioni, l'Unione Sindacale di Base Mare e Porti lancerà a breve una serie di mobilitazioni anche presso le sedi di Adsp e di Assiterminal: per il futuro stesso della portualità in Italia.



Quanto sta emergendo dall'inchiesta di Genova con gli arresti, le perquisizioni e ciò che risulta dalle intercettazioni, illumina un vero e proprio sistema consolidato nella gestione delle dinamiche portuali. Un sistema che, da quello che si evince dalle indagini in corso, coinvolgerebbe tutti gli ingranaggi del "meccanismo": autorità di Sistema, politica, terminalisti e anche sindacalisti. Un sistema che vede oggi coinvolto il maggior porto italiano, ma che parla a tutto il Paese. Sarebbe troppo facile, adesso, dire avevamo ragione noi. Quando abbiamo denunciato pratiche illegali da Livorno a Napoli, passando dai porti di Salerno e Palermo. Quando abbiamo contestato lo strapotere degli armatori, il sistema delle concessioni e le possibili connivenze di chi quelle stesse concessioni doveva approvarle. L'errore più grande che potremmo fare è fermarci alle sole indagini, senza aprire una riflessione nazionale su quanto sta succedendo. Il terremoto giudiziario di Genova deve essere l'occasione per mettere in discussione queste dinamiche, che coinvolgono anche ai lavoratori più di quanto si possa credere. Perché alcuni di questi armatori sono gli stessi che siedono ai tavoli di trattativa per il rinnovo del contratto nazionale. Una trattativa ancora bloccata, nonostante le legittime richieste di aumenti salariali reali per i lavoratori portuali e nonostante gli scioperi. Perché c'è una riforma del sistema portuale in discussione, i cui obiettivi dichiarati sono anche quelli di snellire le procedure per le concessioni portuali andando a privatizzare le AdSP e mettere in discussione le Compagnie Portuali Italiane. Perché questo sistema ha limitato fortemente e limita tutt'ora gli spazi di democrazia e confronto sindacale nei nostri porti, a partire dal rinnovo delle RSU. Ed è proprio di queste ore la notizia clamorosa che, nel maggiore terminal contenitori d'Italia (PSA), la lista USB corredata di più di 200 firme di lavoratori sia stata esclusa in base a motivazioni del tutto capziose e assurde.

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

La Cassazione chiude il caso

Nella foto: Le macerie della torre dopo l'urto della nave. **GENOVA** - L'ex comandante generale delle Capitanerie di **porto** e già comandante del **porto** di **Genova**, ammiraglio (Cp) Felicio Angrisano e i responsabili della costruzione della torre dei Piloti del **porto** di **Genova**, da anni sotto processo per il crollo del manufatto provocato il 7 Maggio 2013 dall'urto della nave portacontaineri Jolly Nero, dopo dieci anni vedono finalmente riconosciuta la loro totale estraneità alla tragedia. Pronunciandosi infatti definitivamente, la IV sezione della Corte di Cassazione ha deciso per il rigetto dei ricorsi in appello presentati dal Procuratore generale della Corte di appello di **Genova** e da una delle parti civili, avverso la sentenza di assoluzione che la Corte di Appello stessa aveva pronunciato il 10 Marzo 2023 assolvendo Angrisano, un componente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e i progettisti dell'opera dalla gravissima accusa di omicidio colposo plurimo per la morte di nove persone e di disastro colposo per il crollo della torre. La suprema corte ha, invece, confermato la condanna per il comandante, il primo ufficiale e il direttore di macchina della Jolly Nero irrogando loro rispettivamente 7 anni (rispetto ai nove e 11 mesi precedenti), 5 anni (da 8 anni e 6 mesi) e 4 anni (invece di 7). Si conclude così un'amara vicenda che ha per anni alimentato polemiche, spesso sterili e pretestuose, sull'incredibile disastro costato tante vite.



Inchiesta Liguria, Spinelli dal gip: "Risposto a tutto. Domiciliari? Penso di meritare revoca"

Ieri l'interrogatorio dell'imprenditore, sotto cautele da martedì scorso con l'accusa di corruzione. Due lunghe ore davanti al gip nelle quali "ho risposto a tutto". Buona la seconda per Aldo Spinelli, 84 anni, tra i signori del porto di Genova, che questa mattina a differenza di sabato è stato interrogato dal gip di Genova dopo l'inchiesta che lo vede ai domiciliari da martedì scorso con l'accusa di corruzione. Secondo i magistrati sarebbe lui ad aver cucito rapporti sempre più stretti con la politica ligure, foraggiata per ottenere favoritismi e spazi sempre più ampi alla conquista dello scalo di Genova, lui che avrebbe pilotato le azioni di rappresentanti del potere pubblico per raggiungere i suoi scopi. Spinelli doveva essere sentito sabato, poi per un disguido tecnico dovuto a una mancata comunicazione della cancelleria l'appuntamento è slittato a questa mattina. Arrivato in sordina, non si è sottratto a qualche risposta breve ai giornalisti che lo aspettavano al termine dell'incontro, fuori dalle aule del terzo piano del tribunale di Genova. "Com'è andata commendatore?". "Bene, fate i bravi mi raccomando. Preoccupato? No, assolutamente no", le parole di Spinelli, apparso come al solito sorridente e quasi sorridente. A chi gli chiedeva se avesse risposto al gip ha detto "Sì, a tutto tutto. Tranquilli". E passando poi alla misura che lo tiene ai domiciliari da una settimana, a chi domandava se ha messo in conto di uscire, ha spiegato: "Io penso di meritarmelo". In mattinata lungo interrogatorio anche per il figlio Roberto Spinelli, che ha anche lui risposto alle domande del giudice. Si tratta ora di cucire insieme quanto emerso dagli interrogatori di queste ore, per capire se le spiegazioni fornite agli inquirenti bastino o meno a rispondere agli addebiti avanzati nei confronti degli indagati, e anche a circostanziare meglio fatti che al momento si presentano divisi in diversi filoni di inchiesta. Da un lato le accuse di corruzione sul porto e i rapporti per ammorbidire e adattare ad esigenze private le principali questioni legate allo 'spartimento' privato dello scalo, gli aiuti per il tombamento di calata Concenter, lo spostamento dei depositi chimici da Multedo al porto di Sampierdarena. Dall'altra i nuovi accertamenti che di ora in ora si sommano all'inchiesta principale. Anche il periodo covid in queste ore è finito al centro dell'apertura di un nuovo fascicolo di indagine, a carico ancora del governatore ligure Giovanni Toti e del suo braccio destro Matteo Cozzani. Riguarda un'ipotesi di falso sui numeri legati ai vaccini anti covid e ha messo sotto la lente anche i rapporti tra alcuni soggetti della sanità privata e il governatore per finanziamenti che sarebbero poi confluiti alla fondazione Change che fa capo a Toti stesso. Il falso sarebbe rimasto cristallizzato in alcune intercettazioni in cui si parla di numeri gonfiati di vaccini. Al centro ancora un presunto scambio di favori nel quale però i numeri nelle conversazioni intercettate sarebbero ritoccati al rialzo.



Ieri l'interrogatorio dell'imprenditore, sotto cautele da martedì scorso con l'accusa di corruzione. Due lunghe ore davanti al gip nelle quali "ho risposto a tutto". Buona la seconda per Aldo Spinelli, 84 anni, tra i signori del porto di Genova, che questa mattina a differenza di sabato è stato interrogato dal gip di Genova dopo l'inchiesta che lo vede ai domiciliari da martedì scorso con l'accusa di corruzione. Secondo i magistrati sarebbe lui ad aver cucito rapporti sempre più stretti con la politica ligure, foraggiata per ottenere favoritismi e spazi sempre più ampi alla conquista dello scalo di Genova, lui che avrebbe pilotato le azioni di rappresentanti del potere pubblico per raggiungere i suoi scopi. Spinelli doveva essere sentito sabato, poi per un disguido tecnico dovuto a una mancata comunicazione della cancelleria l'appuntamento è slittato a questa mattina. Arrivato in sordina, non si è sottratto a qualche risposta breve ai giornalisti che lo aspettavano al termine dell'incontro, fuori dalle aule del terzo piano del tribunale di Genova. "Com'è andata commendatore?". "Bene, fate i bravi mi raccomando. Preoccupato? No, assolutamente no", le parole di Spinelli, apparso come al solito sorridente e quasi sorridente. A chi gli chiedeva se avesse risposto al gip ha detto "Sì, a tutto tutto. Tranquilli". E passando poi alla misura che lo tiene ai domiciliari da una settimana, a chi domandava se ha messo in conto di uscire, ha spiegato: "Io penso di meritarmelo". In mattinata lungo interrogatorio anche per il figlio Roberto Spinelli, che ha anche lui risposto alle domande del giudice. Si tratta ora di cucire insieme quanto emerso dagli interrogatori di queste ore, per capire se le spiegazioni fornite agli inquirenti bastino o meno a rispondere agli addebiti avanzati nei confronti degli indagati, e anche a circostanziare meglio fatti che al momento si presentano divisi in diversi filoni di inchiesta. Da un lato le accuse di corruzione sul porto e i rapporti per ammorbidire e adattare ad esigenze private le principali questioni legate allo

LaPresse

Genova, Voltri

prima da Toti e poi da Cozzani, che non sapeva dell'"aggiustamento" già effettuato. Anche di questo sarà chiamato a rispondere il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti intorno al quale da giorni si rincorrono voci di possibili dimissioni, smentite anche oggi dal suo legale. Che però solo qualche giorno fa aveva ammesso come il governatore "ci stesse pensando ma non sono decisioni che può prendere da solo". Intanto domani dovrebbe essere chiesto di fissare l'interrogatorio davanti al pm, dopo che Toti nei giorni scorsi si era avvalso della facoltà di non rispondere. Potrebbe essere sentito già entro la fine della settimana. © Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata.

MenteLocale

Genova, Voltri

Cessate il fuoco! Presidio per la pace in piazza De Ferrari

Piazza De Ferrari Il Comitato de La Via Maestra di **Genova** e i pacifisti dell' Ora in silenzio per la Pace **Genova** , tornano in piazza per chiedere l'immediato cessate il fuoco a Gaza e lo stop a tutti i conflitti che stanno annientando le vite di tanti giovani, vecchi, donne e bambini. "Ci ritroveremo insieme nell'Ora in Silenzio per la Pace n. 1.146, perché le nostre coscienze non possono più continuare a tacere di fronte alla strage di popolazione civile inerme che si sta consumando a Gaza, né all'annientamento di una intera generazione come sta accadendo nel conflitto russo ucraino" scrivono gli organizzatori. L'appuntamento è fissato in piazza de Ferrari nella giornata di mercoledì 15 maggio 2024, alle ore 18. "È importante la massima partecipazione di tutte le realtà associative che si riconoscono nei valori della pace e dei diritti, ma soprattutto di ogni singola cittadina ed ogni singolo cittadino: è importante esserci!" concludono. Di seguito le Associazioni che compongono la La Via Maestra : Cgil **Genova**, Anpi **Genova**, Comunità di San Benedetto al **Porto**, Arci **Genova** e Liguria, Libera, Sunia, Federconsumatori, Acli Liguria, Rete studenti **Genova** e Liguria, Auser **Genova** e Liguria, Legambiente Liguria, UDI **Genova**, Il Ce.sto, Sinistra Universitaria, Giuristi Democratici **Genova**, Coordinamento Democrazia Costituzionale **Genova**, Music for Peace.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Bruno Musso, Grendi. Il commento sui fatti di Genova

GENOVA Di fronte ai fatti di Genova, sono tanti gli interrogativi che si pongono anche dal mondo marittimo. Domande anche su quello che potrà succedere al porto nei prossimi mesi. Pubblichiamo un intervento di Bruno Musso, presidente del Gruppo Grendi, che contestualizza le argomentazioni alla cronaca attuale genovese. Di questo si parlerà anche venerdì 17 Maggio nell'evento organizzato a Genova dal titolo Possibilità di sviluppo sostenibile del porto di Genova. In fondo all'articolo le informazioni. L'inchiesta sul porto di Genova -si legge nell'intervento di Musso- che leggiamo su tutti i giornali in questi giorni, ha dei contorni difficili da commentare ed è evidente che, in questo momento, bisogna aspettare che la magistratura faccia il suo percorso. Noi vorremmo invece esaminare le possibili cause, convinti che i comportamenti umani derivino spesso da meccanismi produttivi che li facilitano. I problemi non risolti del porto di Genova sono un esempio emblematico di questi meccanismi perversi: i terminalisti che gestiscono l'attività del porto dispongono globalmente di meno di 200 ettari, mentre, anche senza fare riferimento ai 10.000 ettari dei porti concorrenti del Nord Europa, un fabbisogno corretto sarebbe almeno di 4 o 5 volte superiore, cioè 800 1.000 ettari. Di conseguenza i soggetti interessati ad operare in porto possono essere soddisfatti solo per un 20% delle loro necessità. Parlando di una vicenda che conosciamo bene, la nostra azienda, Grendi fondata nel 1828, la più vecchia azienda logistica genovese, la prima a costruire in Italia una nave porta container, opera oggi a Marina di Carrara perché a Genova non le è stato concesso lo spazio necessario. L'Autorità portuale, assegnando le concessioni, dovrebbe ispirarsi a criteri terzi per effettuare scelte su basi oggettive ma purtroppo i fatti ci dimostrano che non dispone degli strumenti di conoscenza e normativi necessari ed adeguati ad effettuare scelte che vadano nell'interesse generale del porto, considerato come elemento di sviluppo logistico ed economico del paese: si tratta di valutazioni molto difficili che prevedono anche la conoscenza di trend futuri e implicano, da parte degli imprenditori che partecipano alle gare di assegnazione delle banchine in concessione ferrei impegni, su investimenti, occupazione e traffico, ma che saranno realizzati in un futuro lontano dove gli scenari, che continuano a cambiare, possono giustificare i mancati adempimenti. La Grendi -continua Bruno Musso- in un ATI altri operatori, nel 2011, ha perso una gara per la concessione del terminal Multipurpose perché l'ATI concorrente si era impegnata ad effettuare significativi investimenti in tombamenti e rete ferroviaria mai realizzati. È chiaro che oggi, quasi 15 anni dopo, è impossibile pretendere il riesame dell'assegnazione. La carenza di spazio portuale impedisce quindi l'ingresso di nuovi soggetti e crea monopolio naturale, rendita di posizione e profitti imprenditoriali decuplicati; l'Autorità portuale di conseguenza, senza disporre degli strumenti necessari, effettua scelte da cui derivano sopravvivenza



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

e profitti imprenditoriali ma, ancora più importante, influisce sulla competitività delle aziende produttive del Nord Italia. Per risolvere questi problemi non bastano però altisonanti proclami, né serve la caccia alle streghe, ma, è necessario un vero salto di paradigma che metta i porti e la logistica come fattori di interesse generale come stanno facendo e hanno fatto gli altri paesi industrializzati a tutte le latitudini, identificando nuove soluzioni idonee a stimolare, anche all'interno del porto, un'efficienza produttiva legata al mercato e alle sue necessità. Come detto, se ne parlerà a Genova, venerdì 17 alle ore 11.00 nel Convegno organizzato da Dipartimento di Economia dell'Università di Genova, aula Boccanegra (4° Piano) via Vivaldi 5. Questo il programma degli interventi: Bruno Musso, presidente Gruppo Grendi su Visione storica, situazione odierna e idee per uno sviluppo sostenibile del porto di Genova Fabiola Mascardi, consulente di logistica su Sviluppo sostenibile ad alta tecnologia per la porta mediterranea del corridoio TEN-T Genova-Rotterdam Seguirà una tavola rotonda presieduta dal prof. Fabio Capocaccia a cui è prevista la partecipazione di: Roberto Alberti (Confitarma) Giampaolo Botta (Spediporto) Beppe Costa (Terminalisti Confindustria) Gian Enzo Duci (Conftrasporto) Francesco Maresca (Comune di Genova) Stefano Messina (Assarmatori) Piero Pellizzari (Direttore Marittimo della Liguria) Marco Sanguineri (AdSP Mar Ligure Occidentale) Giancarlo Vinacci (Blue Economy Debt Fund) Paolo Pessina (Assagenti)

Cronaca Caso Toti, Arturo Testa: "Facevo solo campagna elettorale" Lui e il fratello, Maurizio, alle regionali in Liguria del 20 e 21 settembre 2020, avrebbero promesso posti di lavoro per far convogliare i voti degli elettori, appartenenti alla comunità riesina di Genova, verso la lista 'Cambiamo con Toti' 42 secondi di lettura di Miv Martedì 14 Maggio 2024

GENOVA - "Facevo solo campagna elettorale tramite comunità riesina, non capisco perché mi accusano". Lo ha detto Arturo Angelo Testa, uno dei due fratelli ex Forza Italia indagati per corruzione elettorale aggravata dall'aver agevolato il clan mafioso Cammarata del mandamento di Riesi nell'ambito dell'inchiesta che ha portato ai domiciliari il governatore ligure Toti, l'imprenditore Aldo Spinelli e l'ex presidente dell'**autorità portuale** ed ex ad di Iren Paolo Signorini. Testa è entrato in tribunale per l'interrogatorio di garanzia davanti al gip Paola Faggioni. Lui e il fratello, Maurizio, alle regionali in Liguria del 20 e 21 settembre 2020, avrebbero promesso posti di lavoro per far convogliare i voti degli elettori, appartenenti alla comunità riesina di Genova e comunque siciliani, verso la lista 'Cambiamo con Toti Presidente' e verso il candidato Stefano Anzalone (che è indagato ma non colpito da 'misure'). Anche Maurizio Testa verrà interrogato oggi.



PrimoCanale.it

Cronaca Caso Toti, Arturo Testa: "Facevo solo campagna elettorale" Lui e il fratello, Maurizio, alle regionali in Liguria del 20 e 21 settembre 2020, avrebbero promesso posti di lavoro per far convogliare i voti degli elettori, appartenenti alla comunità riesina di Genova, verso la lista 'Cambiamo con Toti' 42 secondi di lettura di Miv Martedì 14 Maggio 2024



05/14/2024 09:58 MAURIZIO TESTA,

GENOVA - "Facevo solo campagna elettorale tramite comunità riesina, non capisco perché mi accusano". Lo ha detto Arturo Angelo Testa, uno dei due fratelli ex Forza Italia indagati per corruzione elettorale aggravata dall'aver agevolato il clan mafioso Cammarata del mandamento di Riesi nell'ambito dell'inchiesta che ha portato ai domiciliari il governatore ligure Toti, l'imprenditore Aldo Spinelli e l'ex presidente dell'autorità portuale ed ex ad di Iren Paolo Signorini. Testa è entrato in tribunale per l'interrogatorio di garanzia davanti al gip Paola Faggioni. Lui e il fratello, Maurizio, alle regionali in Liguria del 20 e 21 settembre 2020, avrebbero promesso posti di lavoro per far convogliare i voti degli elettori, appartenenti alla comunità riesina di Genova e comunque siciliani, verso la lista 'Cambiamo con Toti Presidente' e verso il candidato Stefano Anzalone (che è indagato ma non colpito da 'misure'). Anche Maurizio Testa verrà interrogato oggi.

Arresto Toti, dibattito in consiglio regionale: l'opposizione chiede dimissioni

L'aula si è riunita a una settimana esatta dai domiciliari di Giorgia Fabiocchi

GENOVA - È un consiglio regionale gremito, in attesa, per certi aspetti spaesato, quello che si è aperto martedì 14 maggio, a una settimana esatta dall'arresto del presidente della Liguria Giovanni Toti. Per il governatore sono scattati i domiciliari per corruzione e voto di scambio. Con lui sono finiti ai domiciliari il capo di gabinetto Matteo Cozzani, l'imprenditore genovese Aldo Spinelli e l'ex presidente del porto di Genova Paolo Emilio Signorini (condotto direttamente in carcere). Il primo a prendere la parola è stato il presidente facente funzioni Alessandro Piana, che ha ringraziato l'aula e si è detto pronto a portare avanti il lavoro della giunta. "Secondo quanto stabilito dal comma secondo dell'art. 41 dello Statuto della Regione, ho assunto ad interim le funzioni di Presidente della giunta regionale - dichiara il presidente ad interim Alessandro Piana -. Con senso di grande responsabilità per le funzioni attribuitemi dalla Carta statutaria, promulgata nel mese di maggio dell'anno 2005, e nella consapevolezza di essere chiamato a svolgere un compito importante e cruciale, nell'interesse dell'intera comunità regionale, mi preme esprimere innanzitutto un pensiero di vicinanza al presidente, auspicando che, rispetto alle note vicende che lo riguardano, venga fatta chiarezza nel più breve tempo possibile". Piana annuncia che l'attività della Regione proseguirà. "Nel solco di un percorso che, in quasi due lustri di amministrazione, ha segnato un vero e proprio cambio di passo nella nostra economia e ha determinato una crescita record del nostro PIL, nell'ultimo triennio, in diversi settori chiave dello sviluppo del Paese - prosegue il discorso di Alessandro Piana -. Ora, ben consapevole della difficoltà di questo momento, occorre sostenere questo cambio di passo continuando con gli investimenti, con il raggiungimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che per la Liguria rappresenta un'opportunità imperdibile e storica proseguendo con le attività amministrative della Regione". "La politica, che sia di governo o di opposizione, nel quadro di un dibattito democratico, deve continuare a impegnarsi a fondo, nel rispetto dei principi di programmazione, di partecipazione e di autonomia degli enti locali" chiude l'intervento il vicepresidente Piana.



L'aula si è riunita a una settimana esatta dai domiciliari di Giorgia Fabiocchi
GENOVA - È un consiglio regionale gremito, in attesa, per certi aspetti spaesato, quello che si è aperto martedì 14 maggio, a una settimana esatta dall'arresto del presidente della Liguria Giovanni Toti. Per il governatore sono scattati i domiciliari per corruzione e voto di scambio. Con lui sono finiti ai domiciliari il capo di gabinetto Matteo Cozzani, l'imprenditore genovese Aldo Spinelli e l'ex presidente del porto di Genova Paolo Emilio Signorini (condotto direttamente in carcere). Il primo a prendere la parola è stato il presidente facente funzioni Alessandro Piana, che ha ringraziato l'aula e si è detto pronto a portare avanti il lavoro della giunta. "Secondo quanto stabilito dal comma secondo dell'art. 41 dello Statuto della Regione, ho assunto ad interim le funzioni di Presidente della giunta regionale - dichiara il presidente ad interim Alessandro Piana -. Con senso di grande responsabilità per le funzioni attribuitemi dalla Carta statutaria, promulgata nel mese di maggio dell'anno 2005, e nella consapevolezza di essere chiamato a svolgere un compito importante e cruciale, nell'interesse dell'intera comunità regionale, mi preme esprimere innanzitutto un pensiero di vicinanza al presidente, auspicando che, rispetto alle note vicende che lo riguardano, venga fatta chiarezza nel più breve tempo possibile". Piana annuncia che l'attività della Regione proseguirà. "Nel solco di un percorso che, in quasi due lustri di amministrazione, ha segnato un vero e proprio cambio di passo nella nostra economia e ha determinato una crescita record del nostro PIL, nell'ultimo triennio, in diversi settori chiave dello sviluppo del Paese - prosegue il discorso di Alessandro Piana -. Ora, ben consapevole della

Diga, a Genova la nave dei cassoni grandi. Fra due settimane a Vado

Il 24 maggio per ora confermato l'affondo del primo cassone a Genova di Elisabetta Biancalani GENOVA - Finito l'allestimento a Genova, nel porto di Prà, la nave Tronds, cioè il cantiere galleggiante per la costruzione dei cassoni più grandi della nuova diga di Genova, è ricomparsa, molto visibile, nel porto del capoluogo, al terminal Crociere, dove "riposerà" in attesa dell'approdo a Vado Ligure, dove già si trova il cantiere "Dario" che sta costruendo i cassoni più piccoli dell'opera. Il trasferimento a Vado è previsto fra un paio di settimane, quando dovrebbe anche iniziare la costruzione dei cassoni grandi, in parallelo al cantiere "Dario" che continua ad operare. Sono circa 100 i cassoni da costruire. Intanto, nonostante l'inchiesta che sta sconvolgendo la Liguria, con l'arresto tra gli altri dell'ex presidente del porto Paolo Emilio Signorini, i domiciliari per il presidente della Regione e l'imprenditore Aldo Spinelli e l'indagine aperta anche a carico di Paolo Piacenza, attuale commissario del porto di Genova-Savona, resta confermata la cerimonia di affondo del primo cassone della diga, il 24 maggio "salvo mare mosso" (al riparo dalle metafore, in questo caso) aveva confermato qualche giorno fa a Primocanale lo stesso sindaco di Genova, e commissario della diga Marco Bucci, spiegando che tutto va avanti regolarmente e nei tempi previsti.



Corruzione, vacanze e braccialetti: non fosse vita vera, sarebbe un grande show

di Matteo Cantile Siamo proprio sicuri che interessi a qualcuno la colpevolezza di Giovanni Toti e degli altri indagati nella maxi inchiesta che ha squassato la Regione e il porto di Genova? Al tribunale, probabilmente. E forse a nessun altro. Perché quello che questa vicenda doveva produrre l'ha già prodotto: mancano solo le dimissioni del presidente e la caduta della Giunta ma per quello, salvo improbabili arroccamenti, è solo questione di tempo. Perché nel nostro Paese, e non è la prima volta, la vera punizione è quella della gogna mediatica: le condanne e il tintinnio di manette sono troppo rari e lontani nel tempo per eccitare gli animi della folla ingorda di sentenze. E così il 'Toti gate', come lo chiamano i colleghi con poca fantasia, è più una storia boccaccesca di vacanze monegasche, champagne e bracciali Cartier: è la vicenda di uomini troppo vecchi per ragazze troppo giovani, di vite da condurre al massimo, se possibile con i soldi degli altri. Del passaggio chiave, cioè della mazzetta che sarebbe servita per aggiustare la concessione del Terminal Rinfuse o per perorare le cause 'spinnelliane' su spiagge e banchine, per ora non c'è traccia. E se anche ci fosse, tra le millequattrocento e rotti pagine del faldone o nelle seicento e passa dell'ordinanza o magari nei diecimila atti di cui si fantastica in ambiti forensi, interesserebbe poco. Molto meglio una foto provocante di una giovane e incolpevole fidanzata-modella, scatto magari rubato da un set fotografico che non ha niente da spartire con la vita reale. Anime innocenti gettate nel tritacarne senza alcuna pietà. Ed è anche una storia di continue imprecisioni, perché tanto tutto scorre come se questa non fosse vita vera ma una sorta raccapricciante show: e allora spuntano "nuove inchieste", "nuovi filoni", che nuovi non sono per niente e se lo fossero non potrebbero far parte dei capi di imputazione che hanno portato persone in carcere o ai domiciliari. Se è nuovo ciò che leggo adesso, tutte le pagine che non ho ancora sfogliato sono nuove: ma se lo sono per me non lo sono per la cronaca, per la storia. Stamattina leggevo sul Foglio un articolo di Ermes Antonucci che, con dovizia di dettagli giuridici che non sono in grado di commentare, sostiene che i Pm genovesi abbiano forzato la mano nei capi di imputazione nei confronti di Giovanni Toti al solo scopo di farsi autorizzare le intercettazioni telefoniche e ambientali. E che quelle forzature avranno l'effetto collaterale di rendere inutilizzabile, ai fini processuali, tutto quello che stiamo leggendo e scrivendo in questi giorni. Non ho idea se sarà questa la fine delle intercettazioni e, se posso permettermi di aggiungerlo, spero proprio di no. Perché arrivati a questo punto io pretendo che Giovanni Toti abbia stretto vergognosi accordi con la mafia per vincere le elezioni. Pretendo che Paolo Emilio Signorini abbia venduto Palazzo San Giorgio in cambio di braccialetti e alberghi e che Matteo Cozzani sia il dominus di una cricca di criminali indegna anche del nostro saluto. Perché



di Matteo Cantile Siamo proprio sicuri che interessi a qualcuno la colpevolezza di Giovanni Toti e degli altri indagati nella maxi inchiesta che ha squassato la Regione e il porto di Genova? Al tribunale, probabilmente. E forse a nessun altro. Perché quello che questa vicenda doveva produrre l'ha già prodotto: mancano solo le dimissioni del presidente e la caduta della Giunta ma per quello, salvo improbabili arroccamenti, è solo questione di tempo. Perché nel nostro Paese, e non è la prima volta, la vera punizione è quella della gogna mediatica: le condanne e il tintinnio di manette sono troppo rari e lontani nel tempo per eccitare gli animi della folla ingorda di sentenze. E così il 'Toti gate', come lo chiamano i colleghi con poca fantasia, è più una storia boccaccesca di vacanze monegasche, champagne e bracciali Cartier: è la vicenda di uomini troppo vecchi per ragazze troppo giovani, di vite da condurre al massimo, se possibile con i soldi degli altri. Del passaggio chiave, cioè della mazzetta che sarebbe servita per aggiustare la concessione del Terminal Rinfuse o per perorare le cause 'spinnelliane' su spiagge e banchine, per ora non c'è traccia. E se anche ci fosse, tra le millequattrocento e rotti pagine del faldone o nelle seicento e passa dell'ordinanza o magari nei diecimila atti di cui si fantastica in ambiti forensi, interesserebbe poco. Molto meglio una foto provocante di una giovane e incolpevole fidanzata-modella, scatto magari rubato da un set fotografico che non ha niente da spartire con la vita reale. Anime innocenti gettate nel tritacarne senza alcuna pietà. Ed è anche una storia di continue imprecisioni, perché tanto tutto scorre come se questa non fosse vita vera ma una sorta raccapricciante show: e allora spuntano "nuove inchieste", "nuovi filoni", che nuovi non sono per niente e se lo fossero non potrebbero far parte dei capi di imputazione che hanno portato persone in carcere o ai domiciliari. Se è nuovo ciò che leggo adesso, tutte le pagine che non ho ancora sfogliato sono nuove: ma se lo sono per me non lo sono per la cronaca, per la storia. Stamattina leggevo sul Foglio un articolo di Ermes Antonucci che, con dovizia di dettagli giuridici che non sono in grado di commentare, sostiene che i Pm genovesi abbiano forzato la mano nei capi di imputazione nei confronti di Giovanni Toti al solo scopo di farsi autorizzare le intercettazioni telefoniche e ambientali. E che quelle forzature avranno l'effetto collaterale di rendere inutilizzabile, ai fini processuali, tutto quello che stiamo leggendo e scrivendo in questi giorni. Non ho idea se sarà questa la fine delle intercettazioni e, se posso permettermi di aggiungerlo, spero proprio di no. Perché arrivati a questo punto io pretendo che Giovanni Toti abbia stretto vergognosi accordi con la mafia per vincere le elezioni. Pretendo che Paolo Emilio Signorini abbia venduto Palazzo San Giorgio in cambio di braccialetti e alberghi e che Matteo Cozzani sia il dominus di una cricca di criminali indegna anche del nostro saluto. Perché

se così non fosse, chi gli ridarà la vita indietro?

Inchieste porto, Costa: "Brutta figura internazionale, ora Giustizia sia veloce"

Parla il presidente dei Terminalisti Beppe Costa di Elisabetta Biancalani GENOVA - "Il porto di Genova ha fatto sicuramente una brutta figura internazionale ma ora speriamo che la magistratura faccia veloce ad accettare delle responsabilità". Così il presidente dei Terminalisti di Genova Beppe Costa commenta a Primocanale le inchieste in corso. "Dopo lo choc iniziale ragionando, penso che sia necessario che il porto vada avanti, e sta andando avanti, perché l'**autorità portuale** è composta da persone molto competenti e peraltro ha già vissuto una situazione simile in passato (il riferimento è all'arresto di Giovanni Novi per l'affare multipurpose) e quindi ha gli anticorpi per resistere e affrontare la situazione. Posso temere un po' di ritardo perché immagino che ora le pratiche verranno viste non con due occhi ma con tanti occhi e con molta attenzione. Ma è giusto così, è nel nostro interesse, che tutto venga fatto a regola d'arte. Spero che anche le grandi opere vadano avanti, la diga in primis, che secondo me andrebbe fatta in un unico step e non in due parti. E il tunnel subportuale". Intanto proseguono regolarmente gli incontri periodici in **autorità portuale** su diversi temi, compreso il nuovo piano regolatore **portuale** che, aveva annunciato tempo fa il commissario Paolo Piacenza, avrebbe visto una prima bozza a giugno. Potrebbe esserci uno slittamento a fine luglio o metà settembre.



Corruzione: spunta una "talpa" che sapeva dell'inchiesta

Ennesima giornata di interrogatori e colpi di scena in tribunale dove cresce l'attesa per l'interrogatorio chiesto dal governatore Toti GENOVA - "Il saluto romano? Una goliardata, se fossi stato in piazza Rossa avrei fatto il pugno chiuso, da compagno. Io fascista? Io sono anti fascista...". Smentisce sé stesso con tanta, troppa, leggerezza Arturo Angelo Testa (foto in alto a sinistra), che con il fratello gemello Italo Maurizio si sarebbe rovinato la carriera politica in Forza Italia perché fotografati a Predappio a fare il saluto romano sulla tomba di Mussolini I due fratelli di Riesi residenti nel bergamasco sono indagati per corruzione elettorale aggravata dall'aver agevolato il clan mafioso dei Cammarata nell'inchiesta sulla maxi corruzione in Liguria che ha portato ai domiciliari Giovanni Toti. Per i pm avrebbero procurato voti ai candidati totiani alle regionali del 2020 facendo campagna elettorale fra i migranti originari di Riesi che vivono a Certosa. Ma stamane davanti al Gip Faggioni i gemelli hanno negato di avere condizionato i paesani, "chi è di centro destra vota centrodestra, chi è di centro sinistra vota centrosinistra" filosofeggia Arturo mente il suo avvocato s'infuria per la ressa di giornalisti davanti al tribunale che quasi gli impedisce di camminare. Arturo dice poi che Toti è solo una vecchia conoscenza: "Lo conosco da quanto era coordinatore nazionale di Forza Italia". Da destra a sinistra, per questa presunta corruzione elettorale è stato indagato ed finito davanti al gip anche un indagato, Venanzio Maurici (foto a sinistra in basso), che era un sindacalista Cgil: anche lui dopo essersi avvalso della possibilità di non rispondere parla invece con i cronisti ammettendo di conoscere i gemelli Testa, ma pone subito dei paletti: "Io sono di sinistra loro di destra, come avrei potuto portare voti a Toti?" confermando così anche la fede politica di Arturo Testa, altro che saluto romano per goliardia. Maurici alla domanda sui legami con il presunto boss Cammarata rivela "è mio cognato, ma non ho rapporti con lui da almeno 15 anni" Nell'indagine ennesima novità: è infatti spuntata una "talpa" e la procura di Genova ha aperto un fascicolo a carico di ignoti per rivelazione di segreto d'ufficio. I fatti: in alcune intercettazioni ambientali del 30 settembre 2020, un uomo riferì ai fratelli Testa di non parlare al telefono perché c'era un'indagine sul loro conto. Oggi, a una settimana dall'inizio della maxi inchiesta sulla corruzione che ha portato agli arresti domiciliari il governatore Toti (in basso a destra), al palazzo di giustizia fa ancora rumore la testimonianza dello zar del porto Aldo Spinelli (a destra in alto), anche lui ai domiciliari, che ha negato favori da Toti e da Signorini, "al telefono si dicono tante parole" ha detto "sciù" Renzo, come a dire: non sono un corruttore. La notizia più attesa ed importante però rimane la data in cui sarà interrogato Toti, lo rivela il suo legale Stefano Savi, "dopo avere letto le carte dell'indagine il presidente ora chiede



Ennesima giornata di interrogatori e colpi di scena in tribunale dove cresce l'attesa per l'interrogatorio chiesto dal governatore Toti GENOVA - "Il saluto romano? Una goliardata, se fossi stato in piazza Rossa avrei fatto il pugno chiuso, da compagno. Io fascista? Io sono anti fascista...". Smentisce sé stesso con tanta, troppa, leggerezza Arturo Angelo Testa (foto in alto a sinistra), che con il fratello gemello Italo Maurizio si sarebbe rovinato la carriera politica in Forza Italia perché fotografati a Predappio a fare il saluto romano sulla tomba di Mussolini I due fratelli di Riesi residenti nel bergamasco sono indagati per corruzione elettorale aggravata dall'aver agevolato il clan mafioso dei Cammarata nell'inchiesta sulla maxi corruzione in Liguria che ha portato ai domiciliari Giovanni Toti Per i pm avrebbero procurato voti ai candidati totiani alle regionali del 2020 facendo campagna elettorale fra i migranti originari di Riesi che vivono a Certosa. Ma stamane davanti al Gip Faggioni i gemelli hanno negato di avere condizionato i paesani, "chi è di centro destra vota centrodestra, chi è di centro sinistra vota centrosinistra" filosofeggia Arturo mente il suo avvocato s'infuria per la ressa di giornalisti davanti al tribunale che quasi gli impedisce di camminare. Arturo dice poi che Toti è solo una vecchia conoscenza: "Lo conosco da quanto era coordinatore nazionale di Forza Italia". Da destra a sinistra, per questa presunta corruzione elettorale è stato indagato ed finito davanti al gip anche un indagato, Venanzio Maurici (foto a sinistra in basso), che era un sindacalista Cgil: anche lui dopo essersi avvalso della possibilità di non rispondere parla invece con i cronisti ammettendo di conoscere i gemelli Testa, ma pone subito dei paletti: "Io sono di sinistra loro di destra, come avrei potuto portare voti a Toti?" confermando così

di parlare con i pm. Aspettiamo la data dell'incontro". In procura nel pomeriggio sarà ascoltato uno degli esponenti del comitato portuale di autorità portuale: potrà essere utile per ricostruire le circostanze che hanno portato all'arresto di Paolo Emilio Signorini, il presidente dell'autorità portuale finito in galera, e anche per capire meglio le accuse mosse all'imprenditore portuale Aldo Spinelli.

Formazione, oltre 230 studenti di liceo si 'orientano' sulla nave Suprema

di R.O. **GENOVA** - Tantissimi studenti per l'undicesima edizione di Orientamenti-Sailor, la nave dell'orientamento ai mestieri e alle professioni del mare, partita sabato 11 maggio, a bordo della motonave Suprema di Gnv, per quattro giorni di navigazione e formazione sulla tratta **Genova**-Palermo-**Genova**. 230 gli studenti partecipanti da 19 istituti scolastici, 13 liguri e 6 da fuori regione, che hanno potuto cimentarsi nella vita di bordo con oltre 20 laboratori specifici e il contatto diretto con decine di professionisti del settore e 9 testimonial d'eccellenza. Oltre agli studenti, di tre diversi indirizzi di studio, alberghiero, nautico e turistico, sulla motonave 'Suprema' di Gnv sono stati formati sui temi del cluster marittimo portuale e del orientamento scolastico 26 docenti. Avviato nel 2013 nell'ambito di 'Orientamenti', il progetto Sailor è promosso da Regione Liguria insieme a Ufficio Scolastico Regionale, Accademia Marina Mercantile, Capitaneria di **Porto**, Grandi Navi Veloci e Istituto Nautico San Giorgio e mira ad avvicinare gli studenti delle classi quarte superiori al mondo marittimo inserendoli direttamente in un reale contesto lavorativo. In particolare, per la Liguria gli istituti coinvolti sono: IIS Capellini-Sauro, IIS Ferraris-Pancaldo, IIS Polo Tecnologico Imperiese, Mazzini Da Vinci, IPSSA Nino Bergese, IPSEOA Marco Polo, IIS Ruffini, IPSSAR Migliorini, Perentucelli Arzelà, San Giorgio **Genova** - Camogli, IPSEOA Casini, IIS Firpo-Buonarroti e ISS Boselli Alberti. A questi si aggiungono: IPS Ciro Pollini (Lombardia), IIS Amerigo Vespucci (Puglia), IIS Caboto (Lazio), Centro Formont Valsusa (Piemonte), Lycee Des Metiers Paul Valery (Francia), École Jeanne Et Paul Augier (Francia). Presenti all'attracco odierno a **Genova** l'assessore regionale alla Formazione e all'Orientamento Marco Scajola, il Capitano di Vascello (CP) Leonardo Deri Capo Reparto Tecnico-Amministrativo della Capitaneria di **porto** di **Genova** e i rappresentanti del comitato promotore e dei partner di Sailor, che hanno incontrato gli studenti raccogliendo le loro testimonianze al termine di questa esperienza. "Sailor si conferma anche quest'anno, nella sua undicesima edizione, un progetto molto apprezzato e vincente - dichiara l'assessore regionale alla Formazione e all'Orientamento Marco Scajola -. Avere la possibilità di imparare sul campo con la supervisione dei professionisti dei mestieri del mare è garanzia di successo. Lo confermano i numeri, ma soprattutto la generale soddisfazione dei giovani partecipanti. Ritengo inoltre questo specifico evento un giusto tributo e una valorizzazione delle professionalità marittime che rappresentano certamente un'eccellenza della nostra regione e una opportunità di occupazione di cui è importante che i nostri ragazzi siano consapevoli. Il grande contenitore di Orientamenti prosegue senza sosta con l'obiettivo di essere, sempre di più, un faro per i giovani liguri, una guida nelle scelte, ma anche un modo per comprendere quali siano le proprie attitudini e ambizioni". "La formazione



05/14/2024 20:06

MARCO POLO;

di R.O. **GENOVA** - Tantissimi studenti per l'undicesima edizione di Orientamenti-Sailor, la nave dell'orientamento ai mestieri e alle professioni del mare, partita sabato 11 maggio, a bordo della motonave Suprema di Gnv, per quattro giorni di navigazione e formazione sulla tratta Genova-Palermo-Genova. 230 gli studenti partecipanti da 19 istituti scolastici, 13 liguri e 6 da fuori regione, che hanno potuto cimentarsi nella vita di bordo con oltre 20 laboratori specifici e il contatto diretto con decine di professionisti del settore e 9 testimonial d'eccellenza. Oltre agli studenti, di tre diversi indirizzi di studio, alberghiero, nautico e turistico, sulla motonave 'Suprema' di Gnv sono stati formati sui temi del cluster marittimo portuale e del orientamento scolastico 26 docenti. Avviato nel 2013 nell'ambito di 'Orientamenti', il progetto Sailor è promosso da Regione Liguria insieme a Ufficio Scolastico Regionale, Accademia Marina Mercantile, Capitaneria di Porto, Grandi Navi Veloci e Istituto Nautico San Giorgio e mira ad avvicinare gli studenti delle classi quarte superiori al mondo marittimo inserendoli direttamente in un reale contesto lavorativo. In particolare, per la Liguria gli istituti coinvolti sono: IIS Capellini-Sauro, IIS Ferraris-Pancaldo, IIS Polo Tecnologico Imperiese, Mazzini Da Vinci, IPSSA Nino Bergese, IPSEOA Marco Polo, IIS Ruffini, IPSSAR Migliorini, Perentucelli Arzelà, San Giorgio Genova - Camogli, IPSEOA Casini, IIS Firpo-Buonarroti e ISS Boselli Alberti. A questi si aggiungono: IPS Ciro Pollini (Lombardia), IIS Amerigo Vespucci (Puglia), IIS Caboto (Lazio), Centro Formont Valsusa (Piemonte), Lycee Des Metiers Paul Valery (Francia), École Jeanne Et Paul Augier (Francia). Presenti all'attracco odierno a Genova l'assessore regionale alla

dei giovani è un tema centrale per la blue economy, ed un tema particolarmente sentito in Liguria, Regione affacciata sul mare, e a **Genova**, dove il maggiore **porto** nazionale e tra i principali del Mediterraneo può offrire svariate possibilità d'impiego, e valide prospettive occupazionali future - evidenzia l'Ammiraglio Piero Pellizzari direttore marittimo della Liguria-. È fondamentale, per cogliere le opportunità che offre il settore marittimo, che i giovani ricevano una preparazione di prim'ordine, e che possano conoscere, anche attraverso esperienze pratiche, le diverse professioni del mare, per orientare i propri interessi ed il campo di studio più appropriato. In quest'ottica, sono molto proficue le iniziative come il Progetto Sailor, nell'ambito di "Orientamenti", con l'obiettivo di creare un collegamento diretto tra il mondo del lavoro marittimo ed i giovani, che tornano sempre entusiasti da questa bella esperienza. Fin dalla prima edizione del 2013, la Guardia Costiera della Liguria collabora fattivamente al progetto, insieme alla Regione, all'Ufficio Scolastico Regionale, all'Accademia della Marina Mercantile, agli Istituti Scolastici ed alle altre Istituzioni coinvolte, nella convinzione che possa rivelarsi concretamente utile per i giovani che aspirano a realizzare il proprio futuro sul mare". "Come è la vita a bordo, quali importanti sfide ed innovazioni presenterà questo lavoro? Con Sailor ogni anno cerchiamo di rispondere a queste e altre domande poste da tanti ragazzi volenterosi provenienti dagli istituti scolastici che partecipano a questa importante iniziativa - dichiara Antonio Cecere Palazzo, Comandante di Armamento di Gnv - Si tratta di un progetto che testimonia come la partnership tra pubblico e privato possa permettere agli studenti di toccare con mano le sfide e le avventure offerte dalla vita in mare. Siamo fortemente convinti che le attività svolte a bordo arricchiscano non solo i ragazzi ma anche e soprattutto i dipendenti della nostra Compagnia, che hanno l'occasione di mettersi alla prova condividendo il loro know-how con un pubblico giovane e intraprendente. Insomma, siamo felici che anche quest'anno l'edizione sia stata un successo e siamo già proiettati alla prossima". Partner dell'iniziativa: Msc, Costa Crociere, Università degli Studi di **Genova**, Guardia Costiera Ausiliaria, Stella Maris, Rimorchiatori Mediterranei, Istituto Marco Polo e Istituto Nino Bergese.

Inchiesta corruzione, nelle carte i discorsi sulla nuova Diga Foranea di Genova

Di diga parlano gli uomini del comitato di gestione di palazzo San Giorgio, quando si discute il rinnovo della concessione del Terminal Rinfuse per 30 anni. C'è un progetto che non poteva non finire nelle carte dell'inchiesta. Il principale, pagato con fondi Pnrr, l'opera colossale del porto di Genova: la nuova diga foranea, da oltre un miliardo di euro. Di diga parlano gli uomini del comitato di gestione di palazzo San Giorgio, quando si discute il rinnovo della concessione del Terminal Rinfuse per 30 anni.



Bucci, bisogna ripristinare la verità sul porto di Genova

"E' tutto pubblico, se dimostreranno illegalità chiederò scusa" "Qui bisogna ripristinare la verità, ci sono documenti e informazioni ufficiali e pubblicate, per adesso non c'è nessuno che ci ha detto che abbiamo fatto qualcosa di illegale, se sarà dimostrato sarò il primo a chiedere scusa". Così il sindaco di **Genova** Marco Bucci a Palazzo Tursi in Consiglio comunale replica a una richiesta di approfondimento del capogruppo Pd Simone D'Angelo sull'inchiesta in Liguria, in particolare sul presunto utilizzo dei fondi del Decreto **Genova**, legati alla ricostruzione post crollo del ponte Morandi, per il tombamento di Calata Concenter nel **porto** di **Genova**, opera "gradita" all'imprenditore Spinelli. "Esiste una delibera pubblica del 29 luglio 2022 del comitato di gestione dell'Autorità portuale che parla di 30mila euro stanziati per il Concenter nell'aggiornamento al programma straordinario, ma si dice anche che il progetto di tombamento, che prevede la possibilità di realizzare un nuovo accosto di 500 metri compatibile per le grandi navi di ultima generazione, varrà 30 milioni di euro che saranno interamente finanziati con soldi dell'Autorità portuale, quindi il fatto che abbiamo usato i soldi del ponte è un'accusa offensiva oltre che non vera. - sottolinea Bucci - Aggiungo che il progetto di tombamento del Concenter era già previsto dal piano regolatore portuale del 2001, ciò che è stato risolto due anni fa con il progetto del 'Museo della Lanterna' è la compatibilità con le indicazioni della Sovrintendenza". "Il nuovo piano regolatore lo farà il **porto** ma sentendo anche il Comune, che è il principale utente del sistema, poi è vero che negli ultimi anni c'è stato allineamento tra Regione e Comune ma questo è ciò che ha consentito di avere successo", aggiunge il sindaco.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Entra in servizio nella flotta Messina l'ammiraglia Jolly Verde

Navi Effettuerà servizio di linea regolare tra i porti del Mediterraneo, del Mar Rosso, del Golfo di Aden e del Subcontinente indiano transitando nello stretto di Bab El Mandeb fino al Golfo Persico di Redazione SHIPPING ITALY Nelle scorse ore la nave Jolly Verde ha scalato per la prima volta il porto di Genova appiandosi all'Intermodal Marine terminal del Gruppo Messina e in tale occasione il presidente della società, Andrea Gais, insieme all'amministratore delegato, Ignazio Messina, hanno consegnato il crest della società al comandante Francesco Scotto di Fasano. "Al suo ingresso in flotta, la nave più grande della nostra compagnia effettuerà servizio di linea regolare tra i porti del West/East Med (Castellon, Barcellona, Marsiglia, Genova, Napoli, Iskenderun), del Mar Rosso (Aqaba, Jeddah, Djibouti, Port Sudan), il Golfo di Aden e del Subcontinente indiano (Mundra, Nhavasheva, Hazira, Karachi), transitando nello stretto di Bab El Mandeb fino al Golfo Persico (Jebel Ali, Abu Dhabi, Sharjah, Kuwait, Bahrain, Dammam, Jubail, Sohar, Um Qasr)" fa sapere la compagnia. La prima partenza dal porto di Genova è prevista per il prossimo 18 Maggio. L'annuncio relativo all'acquisto (per poco più di 20 milioni di dollari) della Jolly Verde da parte della Ignazio Messina & C. risale al mese scorso e si tratta della sesta nave acquistata dalla società nell'ultimo anno. Un'altra unità gemella da 6.300 Teu già acquistata seguirà a breve con la consegna e facendo salire la flotta a 7 portacontainer. Le precedenti cinque portacontainer rilevate sul mercato second hand nel corso dei mesi passati sono tutte da circa 4.500 Teu di portata. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Città della Spezia

La Spezia

Porto, la comunità portuale: "E' il momento di mettere in atto azioni mirate ed efficaci in sintonia con l'Autorità di sistema portuale"

Ascolta questo articolo ora... Voice by Candidatura autorevole a diventare il capolinea di nuovi traffici infra mediterranei; intensificazione degli sforzi per un rilancio del settore trainante dei container, attraverso nuove forme di sinergia con le industrie, specie dell'area emiliano romagnola; un'azione mirata alla conquista dei traffici di impiantistica e di carichi eccezionali anche nella prospettiva di una ricostruzione in aree strategiche del Mediterraneo; un coordinamento diretto con le compagnie crocieristiche per offrire un range allargato di destinazioni per i passeggeri che scendono a terra. La comunità

portuale della Spezia rilancia e lo fa, da un lato, tracciando i quattro obiettivi strategici per i quali si impegna a lottare in stretta simbiosi con l'**Autorità di sistema portuale**, dall'altro lanciando un preciso segnale: "basta parole, è il momento dei fatti". Il che - secondo Giorgia Bucchioni, presidente della Associazione agenti marittimi - significa non disperdere le risorse e affiancare il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale**, Mario Sommariva, in azioni mirate ed efficaci che siano coerenti con la storia e con le aspettative del porto spezzino. "Basta disperdere le risorse". Secondo Bucchioni "è il momento,

anche alla luce del rischio crisi di credibilità che incombe sul settore **portuale** e in particolare quello ligure, di rimboccarsi le maniche e anche sul fronte del marketing recuperare serietà ed efficacia. Quel **sistema portuale** spezzino che è stato simbolo del successo in anni passati deve tornare in campo e deve come prima cosa impedire che si fermino i processi, che si blocchino gli interventi infrastrutturali, che le professionalità di cui La Spezia, fortunatamente è dotata, non vengano soffocate nel mare magnum delle polemiche, delle inchieste e di una visione distruttiva dell'economia". Per Salvatore Avena, segretario di La Spezia Port Service, "mai come in questo momento la comunità **portuale** spezzina è chiamata a fare un fronte comune e compatto con il presidente dell'**Autorità di sistema portuale**, traguardando obiettivi di traffico che sono a portata di mano, anche nel settore strategico dei container. Obiettivi che rischiano di disperdersi nel grande chiacchiericcio su massimi sistemi nonché in scontri politici che il porto della Spezia non si può permettere il lusso di affrontare e tanto meno di considerare prioritari per il suo futuro". "Bisogna recuperare le radici sulle quali nei decenni passati - prosegue Avena - il porto ha fatto fiorire il suo ruolo, unico anche nel panorama **portuale** italiano e rilanciare quindi un messaggio altrettanto unico di efficienza e concretezza, punti di forza necessari oggi più che mai nel panorama di incertezza che caratterizza l'interscambio marittimo via mare, ma anche la governance della portualità nazionale". E per la comunità **portuale** della Spezia, ciò significa un'accelerazione degli interventi infrastrutturali anche in questo caso affermando una via spezzina all'innovazione,



Ascolta questo articolo ora... Voice by Candidatura autorevole a diventare il capolinea di nuovi traffici infra mediterranei; intensificazione degli sforzi per un rilancio del settore trainante dei container, attraverso nuove forme di sinergia con le industrie, specie dell'area emiliano romagnola; un'azione mirata alla conquista dei traffici di impiantistica e di carichi eccezionali anche nella prospettiva di una ricostruzione in aree strategiche del Mediterraneo; un coordinamento diretto con le compagnie crocieristiche per offrire un range allargato di destinazioni per i passeggeri che scendono a terra. La comunità portuale della Spezia rilancia e lo fa, da un lato, tracciando i quattro obiettivi strategici per i quali si impegna a lottare in stretta simbiosi con l'Autorità di sistema portuale, dall'altro lanciando un preciso segnale: "basta parole, è il momento dei fatti". Il che - secondo Giorgia Bucchioni, presidente della Associazione agenti marittimi - significa non disperdere le risorse e affiancare il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Mario Sommariva, in azioni mirate ed efficaci che siano coerenti con la storia e con le aspettative del porto spezzino. "Basta disperdere le risorse". Secondo Bucchioni "è il momento, anche alla luce del rischio crisi di credibilità che incombe sul settore portuale e in particolare quello ligure, di rimboccarsi le maniche e anche sul fronte del marketing recuperare serietà ed efficacia. Quel sistema portuale spezzino che è stato simbolo del successo in anni passati deve tornare in campo e deve come prima cosa impedire che si fermino i processi, che si blocchino gli interventi infrastrutturali, che le professionalità di cui La Spezia, fortunatamente è dotata, non vengano soffocate nel mare magnum delle polemiche, delle inchieste e di una visione distruttiva dell'economia". Per Salvatore Avena, segretario di La Spezia Port Service, "mai come in questo momento la comunità portuale spezzina è chiamata a fare un

Citta della Spezia

La Spezia

al futuro e alla credibilità sul mercato. "Gli operatori marittimi e quindi la comunità spezzina non intendono certo fare un passo indietro e oggi ribadiscono il loro impegno a lavorare, a investire, a produrre e a tenere alta l'asticella di un dialogo produttivo con l'**Autorità di sistema portuale**", conclude Avena.

Citta della Spezia

La Spezia

Poli opposti in Consiglio regionale: volontà di proseguire e vicinanza a Toti contro richiesta di dimissioni e voto

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Da un lato le opposizioni che chiedono (come già ieri chiarito nella lettera al presidente dell'assemblea Gianmarco Medusei) le dimissioni di Toti e nuove elezioni, dall'altro le forze di maggioranza e gli esponenti della giunta che esprimono vicinanza al presidente ora ai domiciliari e sospeso e sostegno al presidente facente funzioni Alessandro Piana e sottolineano la volontà di portare avanti la legislatura, rivendicando con convinzione l'operato di questi anni. Questo in estrema sintesi il dibattito, aperto dalle comunicazioni del presidente ad interim Piana tenutosi oggi in Consiglio regionale , una seduta interamente collegata all'inchiesta che sta scuotendo la Liguria; dal pubblico, nella sessione della mattinata, l'esposizione di alcuni cartelli con scritto "Toti dimettiti". Sul dibattito odierno sono poi tornare alcune forze politiche con delle note post seduta, di cui diamo conto qui di seguito. "Siamo stati i primi a chiedere convintamente le dimissioni di Toti e anche oggi non arretriamo. Il presidente sospeso è ancora agli arresti domiciliari e non può governare la Regione. A lui e a tutta la sua maggioranza chiediamo un sussulto di dignità: l'XI Legislatura deve finire qui. È

innegabile: quanto emerso e continua a emergere va oltre l'imbarazzante e porta al centro la questione morale. Se vogliamo che i cittadini ritrovino la fiducia nelle istituzioni, e soprattutto tornino a votare, spetta alla politica dimostrare di meritarsi quella fiducia", così Fabio Tosi , capogruppo Movimento cinque stelle, riprendendo il suo intervento in aula. Per Tosi "gli inquirenti hanno scoperchiato un sistema di potere malato. Un sistema che denunciavamo da anni in tutte le sedi, ricevendo in cambio insulti. Orgogliosamente possiamo ribadire: l'avevamo detto chiamando per nome e cognome tutte le pratiche poco trasparenti andate in porto in questi anni con il benessere di Toti e della sua giunta". E conclude: "Abbiamo piena fiducia nella magistratura - noi sì -, che deve poter lavorare in totale serenità. Tuttavia, proprio per poter fare il proprio lavoro in questa fase più che delicata, appare sempre più evidente che la Liguria non può aspettare i tempi della giustizia. Toti si dimetta e si torni quanto prima alle urne". Per il collega di gruppo Paolo Ugolini , "quanto emerso in questi giorni è senza precedenti: l'inchiesta ha certificato la crisi morale e istituzionale del centrodestra al potere in Liguria" e "le dimissioni di Toti sono vitali per riconquistare la fiducia dei cittadini e consentirebbero di avviare il rinnovamento dell'esecutivo". Il pentastellato spezzino afferma infine che "se Toti davvero ama la Liguria, si dimetta al più presto per evitare che la Regione sia sporcata da ulteriori schizzi di fango, fango peraltro autoprodotta dalla stessa irricevibile condotta di chi ancora la amministra". "Ho trovato le ragioni giuridiche dei consiglieri e delle consigliere di maggioranza davvero poco fondate. Tutti i colleghi di maggioranza



05/14/2024 21:20

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Da un lato le opposizioni che chiedono (come già ieri chiarito nella lettera al presidente dell'assemblea Gianmarco Medusei) le dimissioni di Toti e nuove elezioni, dall'altro le forze di maggioranza e gli esponenti della giunta che esprimono vicinanza al presidente ora ai domiciliari e sospeso e sostegno al presidente facente funzioni Alessandro Piana e sottolineano la volontà di portare avanti la legislatura, rivendicando con convinzione l'operato di questi anni. Questo in estrema sintesi il dibattito, aperto dalle comunicazioni del presidente ad interim Piana tenutosi oggi in Consiglio regionale , una seduta interamente collegata all'inchiesta che sta scuotendo la Liguria; dal pubblico, nella sessione della mattinata, l'esposizione di alcuni cartelli con scritto "Toti dimettiti". Sul dibattito odierno sono poi tornare alcune forze politiche con delle note post seduta, di cui diamo conto qui di seguito. "Siamo stati i primi a chiedere convintamente le dimissioni di Toti e anche oggi non arretriamo. Il presidente sospeso è ancora agli arresti domiciliari e non può governare la Regione. A lui e a tutta la sua maggioranza chiediamo un sussulto di dignità: l'XI Legislatura deve finire qui. È innegabile: quanto emerso e continua a emergere va oltre l'imbarazzante e porta al centro la questione morale. Se vogliamo che i cittadini ritrovino la fiducia nelle istituzioni, e soprattutto tornino a votare, spetta alla politica dimostrare di meritarsi quella fiducia", così Fabio Tosi , capogruppo Movimento cinque stelle, riprendendo il suo intervento in aula. Per Tosi "gli inquirenti hanno scoperchiato un sistema di potere malato. Un sistema che denunciavamo da anni in tutte le sedi, ricevendo in cambio insulti. Orgogliosamente possiamo ribadire: l'avevamo detto chiamando per nome e cognome tutte le pratiche poco trasparenti andate in porto in questi anni con il benessere di Toti e della sua giunta". E conclude: "Abbiamo piena fiducia nella magistratura - noi sì -,

Citta della Spezia

La Spezia

hanno ragionato sul garantismo, elemento che nessuno ha messo in discussione, nemmeno dall'opposizione - le parole di Gianni Pastorino , capogruppo di Linea Condivisa in Consiglio regionale -. Tutti i consiglieri e le consigliere di centrodestra hanno evitato invece di parlare del fallimento politico di questa giunta ma le dichiarazioni fatte in Consiglio regionale rimangono registrate e tutti si rimangeranno le parole tra qualche giorno quando saranno proprio i partiti nazionali che scaricheranno Toti". Così poi Roberto Centi , consigliere spezzino della Lista Sansa, presidente della Commissione regionale antimafia, ripercorre in una nota quanto affermato nel dibattito consiliare: "Non è vero che il Paese si ferma se vengono meno coloro che hanno ricevuto un avviso di garanzia. L'Italia va avanti lo stesso, anzi meglio, io mi onoro di far parte dell'Italia maggioritaria che non è colpita da indagini e da avvisi di garanzia. Io sono sgomento da quello che è successo e sono sorpreso, perché tutto quello che potevamo pensare su questo sistema di potere è ben lontano da quello che sta emergendo. C'è un vulnus enorme della democrazia, e non riguarda solo le precedenti elezioni, ma voglio ricordare che le nostre risorse a disposizione rispetto alla corazzata Toti erano infime; Ferruccio Sansa nelle elezioni regionali del 2020 ha speso 50 mila euro di fronte alle centinaia di migliaia di euro di Toti. Non abbiamo certamente combattuto ad armi pari. Questa vicenda fa male a tutti, perché le persone diranno che la politica fa schifo e allora avremo le tifoserie che andranno a votare e la gente normale si rifugerà nell'astensionismo. C'è stato un vero e proprio corto circuito di interessi che ha coinvolto la politica, l'imprenditoria, istituzioni come l'**Autorità portuale** di Genova; commerci di voti anche contigui alla mafia. Il Consiglio regionale è stato completamente svuotato della sua funzione di controllo, ridotto spesso ad un votificio secondo prescrizioni del presidente Toti". Prosegue il consigliere Centi : "Sul Comune di Porto Venere in questi anni ho presentato dodici interrogazioni che molto hanno a che fare con l'inchiesta in corso. Uno stralcio di una: chiedevo come mai la scuola elementare di Porto Venere fosse finita ai fratelli Paletti del Grand Hotel; la cosa mi incuriosiva e mi preoccupava, e la Regione rispondeva che non aveva alcuna competenza in materia. Ma il sindaco di Porto Venere era il capo di gabinetto di Toti! Il sindaco Cozzani doveva ben sapere. Possibile che a nessuno sia venuto in mente che quella vicenda poteva diventare una parte di una ben più ampia con l'esito che conosciamo?". Da Centi poi considerazioni su finanziamento pubblico ai partiti e garantismo: "Sulla parola garantismo - scrive l'esponente dell'opposizione - si sta facendo una grande operazione ipocrita. Il garantismo non è la garanzia di impunità, non si può sentire che bisogna aspettare il terzo grado di giudizio per decidere se una persona è colpevole o no. Ci sono questioni di opportunità politica, non possiamo aspettare dieci anni, il destino politico della Regione Liguria va affrontato ora". E si dichiara "favorevole al finanziamento pubblico dei partiti, fatto in maniera seria, trasparente e democratica". Centi si associa infine "alla richiesta di dimissioni del presidente Toti" e afferma che "come presidente della Commissione antimafia mi adopererò per lo studio di leggi e provvedimenti futuri che traccino una linea di condotta per quanto riguarda le questioni di lobbying, conflitto di interessi e trasparenza". A margine della seduta ecco anche, fronte maggioranza,

Citta della Spezia

La Spezia

un intervento di Alessandro Bozzano , capogruppo della Lista Toti, a nome di tutti i consiglieri del gruppo. "Il consiglio regionale di oggi ha confermato l'importanza che la giunta, guidata dal presidente facente funzione Alessandro Piana, prosegua il lavoro in attesa del ritorno del presidente Giovanni Toti - così Bozzano, intervenuto anche in aula -. Un messaggio straordinario di compattezza arrivato da tutti i consiglieri e da tutti gli esponenti della giunta stessa, decisi a dare risposte concrete alle esigenze della Liguria. Il dibattito in aula ha dimostrato come anche l'opposizione, dopo una mattinata di confronto e di dialettica civile, abbia solo saputo scatenare una triste polemica su una questione procedurale (peraltro annunciata e condivisa) per infiammare e buttare in caciara il lavoro dell'aula (il riferimento è alla possibilità di intervenire concessa agli assessori, ndr). E' stata forse questa la più plastica rappresentazione della scarsità delle motivazioni di chi ha chiesto le dimissioni del presidente Toti. Richiesta che suona solo come il tentativo di rivincita dopo la pesante sconfitta subita e ancor più dopo che l'attività di governo del centrodestra in Liguria ha dimostrato, con la forza dei risultati, la buona scelta dei liguri. Maggioranza e giunta oggi hanno proprio ribadito di voler continuare a perseguire quei risultati. Che sono l'unico, vero interesse dei liguri". E il presidente ad interim Alessandro Piana in una nota osserva che "la maggioranza è compatta, decisa a portare avanti il lavoro e gli impegni presi. Bloccare opere che rappresentano un'occasione storica di sviluppo per la regione e l'Italia sarebbe un autogol clamoroso per qualsiasi parte politica. Consentiranno alla Liguria di superare i limiti strutturali del suo territorio. E' impensabile in un Paese libero e democratico lasciare tutto in sospeso, senza dimenticare che per la nostra Costituzione vige la presunzione di innocenza fino al terzo grado di giudizio. Mi pare che la minoranza con un discussione molto pacata non ci chieda una dimissione, ma di scappare. Noi non scapperemo per rispetto dei liguri tutti, del presidente e degli inquirenti". Piana aggiunge poi che " i risultati della giunta sono innegabili, parlano i dati. Dal 2021 il pil pro capite ligure è costantemente cresciuto superando la media nazionale e ponendo la Liguria al secondo posto per incremento. Siamo tra le prime cinque regioni d'Italia per crescita dell'occupazione oltre ai ben noti risultati record per il turismo. La crescita non lascia indietro nessuno, basti citare ad esempio le risorse stanziare per gli asili nido e gli sconti sui trasporti pubblici. Costante l'attenzione all'ambiente, proprio oggi registriamo la riconferma della Liguria ai vertici della classifica sulle bandiere blu".

Informare

La Spezia

Gli operatori portuali di La Spezia chiedono un rilancio del porto

Più pragmatismo e meno teoria. Così può sintetizzarsi la richiesta di un rilancio del **porto** di La **Spezia** che la locale comunità portuale indirizza all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, con la quale - precisano gli operatori portuali spezzini in una nota - si impegnano «a lottare in stretta simbiosi», pronti - specifica la presidente della associazione degli agenti marittimi della **Spezia**, Giorgia Bucchioni - ad affiancare il presidente dell'AdSP, Mario Sommariva, in azioni mirate ed efficaci che siano coerenti con la storia e con le aspettative del **porto** cittadino. Secondo la comunità portuale, le direttrici da perseguire sono quelle volta a fare del **porto** della **Spezia** il capolinea di nuovi traffici infra-mediterranei, ad intensificare gli sforzi per un rilancio del settore trainante dei container attraverso nuove forme di sinergia con le industrie, specie dell'area emiliano romagnola, a puntare alla conquista dei traffici di impiantistica e di carichi eccezionali anche nella prospettiva di una ricostruzione in aree strategiche del Mediterraneo e ad istituire un coordinamento diretto con le compagnie crocieristiche per offrire un range allargato di destinazioni per i passeggeri che scendono a terra. Per Bucchioni, è necessario evitare di «disperdere le risorse»: «è il momento, anche alla luce del rischio crisi di credibilità che incombe sul settore portuale e in particolare quello ligure - spiega - di rimboccarsi le maniche e anche sul fronte del marketing recuperare serietà ed efficacia. Quel sistema portuale spezzino che è stato simbolo del successo in anni passati deve tornare in campo e deve come prima cosa impedire che si fermino i processi, che si blocchino gli interventi infrastrutturali, che le professionalità di cui La **Spezia** fortunatamente è dotata, non vengano soffocate nel mare magnum delle polemiche, delle inchieste e di una visione distruttiva dell'economia». «Mai come in questo momento - aggiunge Salvatore Avena, l'amministratore delegato di La **Spezia** Port Service - la community portuale spezzina è chiamata a fare un fronte comune e compatto con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, traguardando obiettivi di traffico che sono a portata di mano, anche nel settore strategico dei container. Obiettivi che rischiano di disperdersi nel grande chiacchiericcio su massimi sistemi nonché in scontri politici che il **porto** della **Spezia** non si può permettere il lusso di affrontare e tantomeno di considerare prioritari per il suo futuro. Bisogna recuperare - prosegue Avena - le radici sulle quali nei decenni passati - conclude Avena - il **porto** ha fatto fiorire il suo ruolo, unico anche nel panorama portuale italiano e rilanciare quindi un messaggio altrettanto unico di efficienza e concretezza, punti di forza necessari oggi più che mai nel panorama di incertezza che caratterizza l'interscambio marittimo via mare, ma anche la governance della portualità nazionale».

Informare
<p>Gli operatori portuali di La Spezia chiedono un rilancio del porto</p> <p>05/14/2024 12:42</p> <p>Più pragmatismo e meno teoria. Così può sintetizzarsi la richiesta di un rilancio del porto di La Spezia che la locale comunità portuale indirizza all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, con la quale - precisano gli operatori portuali spezzini in una nota - si impegnano «a lottare in stretta simbiosi», pronti - specifica la presidente della associazione degli agenti marittimi della Spezia, Giorgia Bucchioni - ad affiancare il presidente dell'AdSP, Mario Sommariva, in azioni mirate ed efficaci che siano coerenti con la storia e con le aspettative del porto cittadino. Secondo la comunità portuale, le direttrici da perseguire sono quelle volta a fare del porto della Spezia il capolinea di nuovi traffici infra-mediterranei, ad intensificare gli sforzi per un rilancio del settore trainante dei container attraverso nuove forme di sinergia con le industrie, specie dell'area emiliano romagnola, a puntare alla conquista dei traffici di impiantistica e di carichi eccezionali anche nella prospettiva di una ricostruzione in aree strategiche del Mediterraneo e ad istituire un coordinamento diretto con le compagnie crocieristiche per offrire un range allargato di destinazioni per i passeggeri che scendono a terra. Per Bucchioni, è necessario evitare di «disperdere le risorse»: «è il momento, anche alla luce del rischio crisi di credibilità che incombe sul settore portuale e in particolare quello ligure - spiega - di rimboccarsi le maniche e anche sul fronte del marketing recuperare serietà ed efficacia. Quel sistema portuale spezzino che è stato simbolo del successo in anni passati deve tornare in campo e deve come prima cosa impedire che si fermino i processi, che si blocchino gli interventi infrastrutturali, che le professionalità di cui La Spezia fortunatamente è dotata, non vengano soffocate nel mare magnum delle polemiche, delle inchieste e di una visione distruttiva dell'economia». «Mai come in questo momento - aggiunge Salvatore Avena, l'amministratore delegato di La Spezia Port Service - la community portuale spezzina è chiamata a fare un fronte comune e compatto con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, traguardando obiettivi di traffico che sono a portata di mano, anche nel settore strategico dei container. Obiettivi che rischiano di disperdersi nel grande chiacchiericcio su massimi sistemi nonché in scontri politici che il porto della Spezia non si può permettere il lusso di affrontare e tantomeno di considerare prioritari per il suo futuro. Bisogna recuperare - prosegue Avena - le radici sulle quali nei decenni passati - conclude Avena - il porto ha fatto fiorire il suo ruolo, unico anche nel panorama portuale italiano e rilanciare quindi un messaggio altrettanto unico di efficienza e concretezza, punti di forza necessari oggi più che mai nel panorama di incertezza che caratterizza l'interscambio marittimo via mare, ma anche la governance della portualità nazionale».</p>

Messaggero Marittimo

La Spezia

Rilanciare La Spezia in quattro mosse

LA SPEZIA Quattro mosse per rilanciare il porto di La Spezia. A indicarle è tutta la comunità portuale con l'impegno preciso di metterle in pratica in sinergia con l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale perché passi il messaggio: Basta parole, è il momento dei fatti. Questi i quattro punti indicati: 1. Candidatura autorevole a diventare il capolinea di nuovi traffici infra mediterranei 2. Intensificazione degli sforzi per un rilancio del settore trainante dei container, attraverso nuove forme di sinergia con le industrie, specie dell'area emiliano romagnola 3. Un'azione mirata alla conquista dei traffici di impiantistica e di carichi eccezionali anche nella prospettiva di una ricostruzione in aree strategiche del Mediterraneo 4. Un coordinamento diretto con le compagnie crocieristiche per offrire un range allargato di destinazioni per i passeggeri che scendono a terra Dare concretezza, secondo Giorgia Bucchioni, presidente della Associazione Agenti marittimi, significa non disperdere le risorse e affiancare il presidente dell'AdSp, Mario Sommariva, in azioni mirate ed efficaci che siano coerenti con la storia e con le aspettative del porto spezzino. È il momento -dice Bucchioni- anche alla luce del rischio crisi di credibilità che incombe sul settore portuale e in particolare quello ligure, di rimboccarsi le maniche e anche sul fronte del marketing recuperare serietà ed efficacia. Quel sistema portuale spezzino che è stato simbolo del successo in anni passati deve tornare in campo e deve come prima cosa impedire che si fermino i processi, che si blocchino gli interventi infrastrutturali, che le professionalità di cui La Spezia, fortunatamente è dotata, non vengano soffocate nel mare magnum delle polemiche, delle inchieste e di una visione distruttiva dell'economia. Anche Salvatore Avena, CEO del La Spezia Port Service sottolinea che mai come in questo momento la Community portuale spezzina è chiamata a fare un fronte comune e compatto con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, traguardando obiettivi di traffico che sono a portata di mano, anche nel settore strategico dei container. Obiettivi che rischiano di disperdersi nel grande chiacchiericcio su massimi sistemi nonché in scontri politici che il porto della Spezia non si può permettere il lusso di affrontare e tantomeno di considerare prioritari per il suo futuro. Bisogna recuperare le radici sulle quali nei decenni passati -conclude Avena- il porto ha fatto fiorire il suo ruolo, unico anche nel panorama portuale italiano e rilanciare quindi un messaggio altrettanto unico di efficienza e concretezza, punti di forza necessari oggi più che mai nel panorama di incertezza che caratterizza l'interscambio marittimo via mare, ma anche la governance della portualità nazionale. Questo significa interventi infrastrutturali più veloci anche in questo caso affermando una via spezzina all'innovazione, al futuro e alla credibilità sul mercato. Gli operatori marittimi e quindi la Community spezzina non intendono certo fare un passo indietro e oggi ribadiscono



Messaggero Marittimo

La Spezia

il loro impegno a lavorare, a investire, a produrre e a tenere alta l'asticella di un dialogo produttivo con l'Autorità di Sistema portuale.

Le ostriche conquistano i palati, 15mila degustazioni in tre giorni

La seconda edizione dell'Italian Oyster Fest si conferma un successo con 15.000 ticket venduti, con un 50% in più delle degustazioni consumate rispetto allo scorso anno LA SPEZIA - Si conferma di successo l'Italian Oyster Fest l'evento che si è svolto lo scorso fine settimana alla Spezia lungo la passeggiata Morin. L'appuntamento nasce per valorizzare e far conoscere un prodotto prelibato, sostenibile, per tutti. Un'eccellenza italiana che vuole conquistare sempre maggiore pubblico e in questa seconda edizione ha visto crescere del 50% i ticket venduti, raggiungendo le 15.000 degustazioni. Tra gli obiettivi la riduzione dell'IVA sul prodotto, la volontà di poter certificare e far riconoscere anche ai consumatori la qualità della coltivazione da seme e l'obiettivo di creare un percorso di formazione per imparare a diventare ostricoltori. Gli ostricoltori di tutta Italia, insieme ad alcune aziende francesi, hanno accolto sul lungomare spezzino gli appassionati di ostriche di tutte le età e provenienza, data la grande presenza di turisti, offrendo l'opportunità di un vero e proprio viaggio gastronomico dal Golfo dei Poeti a quello di Olbia, con tappa alla laguna di San Teodoro per poi passare in Puglia nel Gargano e nella laguna di Varano e risalire la costa adriatica sino alla laguna di Scardovari e proseguire per Caorle. Per ogni luogo di produzione un'ostrica diversa per gusto, carnosità e sapidità, cullata dal proprio mare. Un mondo gourmet tutto da scoprire. Tanti gli appuntamenti utili al settore a partire dal convegno sulle "Eccellenze dal Mare: le ostriche italiane e la loro importanza ecosistemica e culturale nella strategia del Gal fish Liguria" volto a esplorare scenari futuri quali le aspettative di mercato e le implicazioni del regime fiscale. Non sono mancati focus su sostenibilità, sperimentazione, ricerca e sicurezza alimentare. Nel programma, coordinato dal foodteller Fabio Bongiorno, spazio anche a degustazioni e abbinamenti showcooking con rinomati chef della Liguria. Hanno, inoltre, collaborato gli studenti dell'istituto alberghiero Casini e la condotta Slow Food La Spezia Golfo dei Poeti. Il Festival è diventato un appuntamento strategico per il settore che permette di condividere esperienze e portare avanti un percorso collettivo in rappresentanza di una unicità tutta italiana con enormi potenzialità di sviluppo. L'evento nasce dalla collaborazione tra Camera di Commercio Riviera di Liguria, Legacoop Liguria e cooperativa Mitilicoltori spezzini. La manifestazione gode del patrocinio del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste, di Regione Liguria, Comune della Spezia e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, e ha visto la collaborazione di tutte le associazioni di rappresentanza del settore - oltre a Legacoop, Confcooperative, Coldiretti e AMA. Hanno partecipato: Cooperativa Varano La Fenice, Satmar, I. Wai food S.R.L., Oyster Oasis S.R.L., Il faro società cooperativa di pesca srl, Moromar, Compagnia ostricola mediterranea sarl, La perla



La seconda edizione dell'Italian Oyster Fest si conferma un successo con 15.000 ticket venduti, con un 50% in più delle degustazioni consumate rispetto allo scorso anno LA SPEZIA - Si conferma di successo l'Italian Oyster Fest l'evento che si è svolto lo scorso fine settimana alla Spezia lungo la passeggiata Morin. L'appuntamento nasce per valorizzare e far conoscere un prodotto prelibato, sostenibile, per tutti. Un'eccellenza italiana che vuole conquistare sempre maggiore pubblico e in questa seconda edizione ha visto crescere del 50% i ticket venduti, raggiungendo le 15.000 degustazioni. Tra gli obiettivi la riduzione dell'IVA sul prodotto, la volontà di poter certificare e far riconoscere anche ai consumatori la qualità della coltivazione da seme e l'obiettivo di creare un percorso di formazione per imparare a diventare ostricoltori. Gli ostricoltori di tutta Italia, insieme ad alcune aziende francesi, hanno accolto sul lungomare spezzino gli appassionati di ostriche di tutte le età e provenienza, data la grande presenza di turisti, offrendo l'opportunità di un vero e proprio viaggio gastronomico dal Golfo dei Poeti a quello di Olbia, con tappa alla laguna di San Teodoro per poi passare in Puglia nel Gargano e nella laguna di Varano e risalire la costa adriatica sino alla laguna di Scardovari e proseguire per Caorle. Per ogni luogo di produzione un'ostrica diversa per gusto, carnosità e sapidità, cullata dal proprio mare. Un mondo gourmet tutto da scoprire. Tanti gli appuntamenti utili al settore a partire dal convegno sulle "Eccellenze dal Mare: le ostriche italiane e la loro importanza ecosistemica e culturale nella strategia del Gal fish Liguria" volto a esplorare scenari futuri quali le aspettative di mercato e le implicazioni del regime fiscale. Non sono mancati focus su sostenibilità, sperimentazione, ricerca e sicurezza alimentare. Nel programma,

PrimoCanale.it

La Spezia

del delta, Aquatec società agricola S.R.L., Tuttifrutti - Itinerario dei gusti e dei profumi, Cooperativa Mitilicoltori spezzini S.c.r.l., Cooperativa Pescatori Tortoli, Gin Factory S.R.L., Degomitili Soc. Coop ARL, Marinove e Flag Sardegna.

Sea Reporter

La Spezia

Community della Spezia: in quattro punti un serio progetto di rilancio del porto

Mag 14, 2024 Candidatura autorevole a diventare il capolinea di nuovi traffici infra mediterranei; intensificazione degli sforzi per un rilancio del settore trainante dei container, attraverso nuove forme di sinergia con le industrie, specie dell'area emiliano romagnola; un'azione mirata alla conquista dei traffici di impiantistica e di carichi eccezionali anche nella prospettiva di una ricostruzione in aree strategiche del Mediterraneo; un coordinamento diretto con le compagnie crocieristiche per offrire un range allargato di destinazioni per i passeggeri che scendono a terra. La Community portuale della Spezia rilancia e lo fa, da un lato, tracciando i quattro obiettivi strategici per i quali si impegna a lottare in stretta simbiosi con l'Autorità di Sistema Portuale; dall'altro lanciando un preciso segnale: "basta parole, è il momento dei fatti". Il che - secondo Giorgia Bucchioni, Presidente della Associazione Agenti marittimi - significa non disperdere le risorse e affiancare il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Mario Sommariva**, in azioni mirate ed efficaci che siano coerenti con la storia e con le aspettative del porto spezzino. "Basta disperdere le risorse". Secondo Giorgia Bucchioni "è il momento, anche alla luce del rischio crisi di credibilità che incombe sul settore portuale e in particolare quello ligure, di rimboccarsi le maniche e anche sul fronte del marketing recuperare serietà ed efficacia. Quel sistema portuale spezzino che è stato simbolo del successo in anni passati deve tornare in campo e deve come prima cosa impedire che si fermino i processi, che si blocchino gli interventi infrastrutturali, che le professionalità di cui La Spezia, fortunatamente è dotata, non vengano soffocate nel mare magnum delle polemiche, delle inchieste e di una visione distruttiva dell'economia". Per Salvatore Avena, CEO del La Spezia Port Service "mai come in questo momento la Community portuale spezzina è chiamata a fare un fronte comune e compatto con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, traguardando obiettivi di traffico che sono a portata di mano, anche nel settore strategico dei container. Obiettivi che rischiano di disperdersi nel grande chiacchiericcio su massimi sistemi nonché in scontri politici che il porto della Spezia non si può permettere il lusso di affrontare e tantomeno di considerare prioritari per il suo futuro". "Bisogna recuperare le radici sulle quali nei decenni passati - conclude Avena - il porto ha fatto fiorire il suo ruolo, unico anche nel panorama portuale italiano e rilanciare quindi un messaggio altrettanto unico di efficienza e concretezza, punti di forza necessari oggi più che mai nel panorama di incertezza che caratterizza l'interscambio marittimo via mare, ma anche la governance della portualità nazionale". E per la Community portuale della Spezia, ciò significa un'accelerazione degli interventi infrastrutturali anche in questo caso affermando una via spezzina all'innovazione, al futuro e alla credibilità sul mercato. "Gli operatori marittimi e quindi la Community spezzina non



Mag 14, 2024 Candidatura autorevole a diventare il capolinea di nuovi traffici infra mediterranei; intensificazione degli sforzi per un rilancio del settore trainante dei container, attraverso nuove forme di sinergia con le industrie, specie dell'area emiliano romagnola; un'azione mirata alla conquista dei traffici di impiantistica e di carichi eccezionali anche nella prospettiva di una ricostruzione in aree strategiche del Mediterraneo; un coordinamento diretto con le compagnie crocieristiche per offrire un range allargato di destinazioni per i passeggeri che scendono a terra. La Community portuale della Spezia rilancia e lo fa, da un lato, tracciando i quattro obiettivi strategici per i quali si impegna a lottare in stretta simbiosi con l'Autorità di Sistema Portuale; dall'altro lanciando un preciso segnale: "basta parole, è il momento dei fatti", il che - secondo Giorgia Bucchioni, Presidente della Associazione Agenti marittimi - significa non disperdere le risorse e affiancare il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Mario Sommariva, in azioni mirate ed efficaci che siano coerenti con la storia e con le aspettative del porto spezzino. "Basta disperdere le risorse". Secondo Giorgia Bucchioni "è il momento, anche alla luce del rischio crisi di credibilità che incombe sul settore portuale e in particolare quello ligure, di rimboccarsi le maniche e anche sul fronte del marketing recuperare serietà ed efficacia. Quel sistema portuale spezzino che è stato simbolo del successo in anni passati deve tornare in campo e deve come prima cosa impedire che si fermino i processi, che si blocchino gli interventi infrastrutturali, che le professionalità di cui La Spezia, fortunatamente è dotata, non vengano soffocate nel mare magnum delle polemiche, delle inchieste e di una visione distruttiva dell'economia". Per Salvatore Avena, CEO del La Spezia Port Service "mai come in questo momento la Community portuale spezzina è chiamata a fare un fronte comune e compatto con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale,

Sea Reporter

La Spezia

intendono certo fare un passo indietro e oggi ribadiscono il loro impegno a lavorare, a investire, a produrre e a tenere alta l'asticella di un dialogo produttivo con l'Autorità di Sistema Portuale".

La community portuale spezzina: "Così possiamo rilanciarci"

Il "manifesto" in quattro punti per migliorare la competitività di shipping, città e banchine La Spezia - "Candidatura autorevole a diventare il capolinea di nuovi traffici infra mediterranei; intensificazione degli sforzi per un rilancio del settore trainante dei container, attraverso nuove forme di sinergia con le industrie, specie dell'area emiliano romagnola; un'azione mirata alla conquista dei traffici di impiantistica e di carichi eccezionali anche nella prospettiva di una ricostruzione in aree strategiche del Mediterraneo; un coordinamento diretto con le compagnie crocieristiche per offrire un range allargato di destinazioni per i passeggeri che scendono a terra". La Community portuale della Spezia rilancia e lo fa, da un lato, tracciando i quattro obiettivi strategici per i quali si impegna a lottare in stretta simbiosi con l'Autorità di Sistema Portuale; dall'altro lanciando un preciso segnale: "Basta parole, è il momento dei fatti". Il che - secondo Giorgia Bucchioni, presidente della Associazione Agenti marittimi - significa non disperdere le risorse e affiancare il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Mario** Sommariva, in azioni mirate ed efficaci che siano coerenti con la storia e con le aspettative del porto spezzino. "Basta disperdere le risorse". Secondo Giorgia Bucchioni "è il momento, anche alla luce del rischio crisi di credibilità che incombe sul settore portuale e in particolare quello ligure, di rimboccarsi le maniche e anche sul fronte del marketing recuperare serietà ed efficacia. Quel sistema portuale spezzino che è stato simbolo del successo in anni passati deve tornare in campo e deve come prima cosa impedire che si fermino i processi, che si blocchino gli interventi infrastrutturali, che le professionalità di cui La Spezia, fortunatamente è dotata, non vengano soffocate nel mare magnum delle polemiche, delle inchieste e di una visione distruttiva dell'economia". Per Salvatore Avena, ceo del La Spezia Port Service "mai come in questo momento la Community portuale spezzina è chiamata a fare un fronte comune e compatto con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, traguardando obiettivi di traffico che sono a portata di mano, anche nel settore strategico dei container. Obiettivi che rischiano di disperdersi nel grande chiacchiericcio su massimi sistemi nonché in scontri politici che il porto della Spezia non si può permettere il lusso di affrontare e tantomeno di considerare prioritari per il suo futuro". "Bisogna recuperare le radici sulle quali nei decenni passati - conclude Avena - il porto ha fatto fiorire il suo ruolo, unico anche nel panorama portuale italiano e rilanciare quindi un messaggio altrettanto unico di efficienza e concretezza, punti di forza necessari oggi più che mai nel panorama di incertezza che caratterizza l'interscambio marittimo via mare, ma anche la governance della portualità nazionale". E per la Community portuale della Spezia, ciò significa un'accelerazione degli interventi infrastrutturali anche in questo caso affermando una via spezzina all'innovazione,



Il "manifesto" in quattro punti per migliorare la competitività di shipping, città e banchine La Spezia - "Candidatura autorevole a diventare il capolinea di nuovi traffici infra mediterranei; intensificazione degli sforzi per un rilancio del settore trainante dei container, attraverso nuove forme di sinergia con le industrie, specie dell'area emiliano romagnola; un'azione mirata alla conquista dei traffici di impiantistica e di carichi eccezionali anche nella prospettiva di una ricostruzione in aree strategiche del Mediterraneo; un coordinamento diretto con le compagnie crocieristiche per offrire un range allargato di destinazioni per i passeggeri che scendono a terra". La Community portuale della Spezia rilancia e lo fa, da un lato, tracciando i quattro obiettivi strategici per i quali si impegna a lottare in stretta simbiosi con l'Autorità di Sistema Portuale; dall'altro lanciando un preciso segnale: "Basta parole, è il momento dei fatti". Il che - secondo Giorgia Bucchioni, presidente della Associazione Agenti marittimi - significa non disperdere le risorse e affiancare il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Mario Sommariva, in azioni mirate ed efficaci che siano coerenti con la storia e con le aspettative del porto spezzino. "Basta disperdere le risorse". Secondo Giorgia Bucchioni "è il momento, anche alla luce del rischio crisi di credibilità che incombe sul settore portuale e in particolare quello ligure, di rimboccarsi le maniche e anche sul fronte del marketing recuperare serietà ed efficacia. Quel sistema portuale spezzino che è stato simbolo del successo in anni passati deve tornare in campo e deve come prima cosa impedire che si fermino i processi, che si blocchino gli interventi infrastrutturali, che le professionalità di cui La Spezia, fortunatamente è dotata, non vengano soffocate nel mare magnum delle polemiche, delle inchieste e di una visione distruttiva dell'economia". Per Salvatore Avena, ceo del La Spezia Port Service "mai come in questo momento la Community portuale spezzina è chiamata a fare un fronte comune e compatto con il presidente dell'Autorità di Sistema

Ship Mag

La Spezia

al futuro e alla credibilità sul mercato. "Gli operatori marittimi e quindi la Community spezzina non intendono certo fare un passo indietro e oggi ribadiscono il loro impegno a lavorare, a investire, a produrre e a tenere alta l'asticella di un dialogo produttivo con l'Autorità di Sistema Portuale".

Port News

Ravenna

1° trimestre, Traffici in calo per il porto di Ravenna

Nel primo trimestre del 2024 il porto di Ravenna ha movimentato 6,11 milioni di tonnellate di merci, facendo registrare un calo del 6,3% sullo stesso periodo dello scorso anno. Le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), pari a 4.901.217 tonnellate, sono diminuite del 7,9% (quasi 420 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023; le rinfuse liquide, con una movimentazione di 1.208.599 tonnellate, sono aumentate dello 0,5% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 1.136.007 tonnellate di merce, ha registrato nel primo trimestre del 2024 un calo del 25,2% (circa 383 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023. Mostrano il segno meno i materiali da costruzione (-17,6%); in particolare, le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo (-20,9%) che sembrano invertire la tendenza nel mese di marzo. In crescita, i prodotti metallurgici (+12,1%), i petroliferi (+11,6%) e i concimi (+36,8%). In crescita, invece, i prodotti metallurgici, pari a 1.388.839 tonnellate (+12,1%), i prodotti petroliferi, pari a 688.354 tonnellate (+11,6%) e i concimi, pari a 611.205 tonnellate (+36,8%). In lieve flessione i prodotti chimici (-0,3%). I contenitori, nel primo trimestre del 2024, sono stati 45.979 TEU e sono diminuiti del 15,8% rispetto al 2023 (8.627 teus in meno). In calo sia i container pieni, pari a 35.786 TEU (-13,9% rispetto al 2023), sia quelli vuoti, pari a 10.193 TEU (-21,9% rispetto al 2023). Negativo il risultato complessivo nei primi 3 mesi del 2023 per trailer e rotabili (-11,2% di merce movimentata).



Interventi di manutenzione al ponte mobile di Ravenna: sarà chiuso nella mattina di giovedì 16 maggio

di Redazione - 14 Maggio 2024 - 18:07 Commenta Stampa Invia notizia 1 min
Nell'ambito delle attività di manutenzione sul ponte mobile svolte periodicamente, l'**Autorità Portuale** di Ravenna "al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale in transito, comunica che il ponte resterà chiuso al traffico veicolare e ciclo-pedonale dalle ore 9,30 alle ore 11,30 di giovedì prossimo, 16 maggio, per consentire l'esecuzione di necessari interventi di manutenzione straordinaria".



Ravenna in Comune: "Porto fuori: no alla circuitazione e no alla cementificazione"

"**Ravenna** in Comune è sempre stata contraria all'insensata colata di cemento pretesa da de Pascale per **Porto** Fuori. Un ben curioso modo di ricompensare un territorio dove il partito del Sindaco poteva in passato godere di un immeritato consenso tra i suoi abitanti. Abbiamo manifestato la nostra contrarietà, in tutte le forme che ci sono state consentite durante la nostra rappresentanza delle istanze territoriali, sia nel consiglio territoriale che in quello comunale. E abbiamo continuato a farlo anche fuori dalle istituzioni, in coerenza con il mandato che avevamo ricevuto. E quello che vale per la lottizzazione, vale anche per la bretella o circuitazione come veniva originariamente chiamata. Riproponiamo, in quanto tuttora attualissime, le considerazioni esposte al momento del nostro voto negativo nella riunione del Consiglio Territoriale Darsena dell'11 maggio 2020: « Gli abitanti della località, insieme al Comitato Cittadino, hanno manifestato ripetutamente il proprio disaccordo verso un'opera che fin dall'inizio, per svariati motivi, non sembrava di alcuna utilità per il territorio. In molti sono persino arrivati a considerarla dannosa, perché la nuova circuitazione avrebbe comportato, fra l'altro, la perdita degli orti urbani che si trovano a nord dell'abitato e compromesso gli equilibri di molte attività commerciali della zona. Tuttavia, da statuto, il parere del Consiglio Territoriale non rappresenta un vincolo per il Consiglio Comunale, il quale, nei prossimi tempi, sarà chiamato a dire l'ultima parola su questo progetto e il suo verdetto, molto probabilmente, ribalterà la volontà del territorio ». Come confermato, al voto negativo maggioritario nel Consiglio Territoriale corrisponde oggi l'opposta volontà di andare avanti con un'inutile bretella, con il risultato di costringere gli abitanti a coordinarsi in un apposito comitato per contrastarne la realizzazione. Eppure non ce ne sarebbe stato bisogno se solo si fosse fatta corrispondere la volontà popolare che l'Amministrazione dovrebbe rappresentare con l'azione amministrativa. E della contraria volontà popolare de Pascale era ben consapevole già tre anni e mezzo fa quando doveva riconoscere pubblicamente che: « considerando che il lasso di tempo che può trascorrere tra la presentazione delle proposte e la stipula delle relative convenzioni urbanistiche può essere anche superiore a vent'anni, può essersi determinato un non perfetto allineamento tra gli obiettivi di pubblico interesse sottesi all'attuazione di tali ambiti, in questo caso la realizzazione di una bretella che aggirerà l'abitato, con vantaggi dal punto di vista del miglioramento della sicurezza stradale, e le aggiornate esigenze del territorio ». Anche in questo caso ha però portato avanti gli interessi dei lottizzatori a scapito di quelli delle comunità. A **Ravenna** non si fa quello che si potrebbe fare. A Faenza è stato appena bloccato il cantiere della Ghilana. A Castel Bolognese è stato fermato quello di Biancanigo. Solo a **Ravenna** sono sempre prevalenti « gli accordi già stipulati »; solo a **Ravenna** «l'Amministrazione



comunale non può sottrarsi unilateralmente»; solo a **Ravenna** prevale sempre il timore di dover andare incontro a «responsabilità risarcitorie verso le sue controparti contrattuali»; ancora più chiaramente: solo a **Ravenna** l'Amministrazione non ha dubbi sul mettere sempre e comunque gli interessi dei lottizzatori davanti a quello della collettività che l'ha eletta. Non è **Ravenna** in Comune ma l' Assessore all'Urbanistica Poggioli , predecessore dell'attuale Assessora Del Conte, a dire: « Di fronte ad una scelta che non si condivide mi è stato insegnato che un amministratore è tenuto a dimostrare di aver fatto di tutto per evitarla, diversamente rischia di screditare il proprio ruolo relegandosi a burocrate e rinunciando a perseguire l'interesse della propria Comunità ». **Ravenna** in Comune sa bene che de Pascale non ha mai perseguito l'interesse della Comunità; da parte nostra restiamo coerentemente solidali nella lotta contro il cemento combattuta dalla comunità di **Porto Fuori**." **Ravenna** in Comune.

Ponte mobile chiuso per manutenzione straordinaria

Nell'ambito delle attività di manutenzione sul ponte mobile, svolte periodicamente dall'**Autorità Portuale** di Ravenna, al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale in transito, si comunica che il ponte resterà chiuso al traffico veicolare e ciclo-pedonale dalle ore 9,30 alle ore 11,30 di giovedì prossimo, 16 maggio 2024, per consentire l'esecuzione di necessari interventi di manutenzione straordinaria.



Sapir, il porto di Ravenna pronto al raddoppio: un terminal per i container e uno per l'auto

Il presidente Sabadini: "Pronti 85 ettari per allargarci, cerchiamo un partner". Lo scalo soffre nelle rinfuse: era il primo terminal italiano nei rapporti con l'Ucraina **Ravenna** - Nel futuro del gruppo Sapir - un futuro che è già cominciato, con il primo tassello che entrerà in funzione fra pochi mesi - c'è il raddoppio delle aree nel **porto** di **Ravenna**, con un nuovo terminal container e uno per l'automotive. Riccardo Sabadini, 66 anni, dal 2016 presidente di Sapir, società fondata nel 1957 (oggi 52,4% soci pubblici e 47,6% privati), ricorda con orgoglio che fra i suoi predecessori c'è stato Enrico Mattei, evidenzia l'anomalia per cui le aree portuali nel **porto** di **Ravenna** non sono in concessione a differenza della maggioranza degli scali italiani, bensì di proprietà della Sapir, in una città che solo da pochi anni ha iniziato a essere consapevole "di essere anche una città di mare". Ma soprattutto racconta i progetti in corso. Duecento occupati, un fatturato 2023 di 62 milioni di euro, in lieve calo rispetto ai 63 milioni del 2022, "l'anno d'oro" del **porto** di **Ravenna**, tre terminal - San Vitale, Terminal Nord e il 70% del Terminal container **Ravenna** (l'altro 30% fa capo a Lscst di Contship) - per un totale di 90 ettari di spazi in **porto**, Sapir ne ha altri 85 per allargarsi e sta cercando partner per farlo. Con un progetto che prevede una realizzazione a tappe, spostando le diverse attività come su una scacchiera. Iniziamo da Sapir? "Io non possiedo neanche un'azione, perché è una società fondata nel 1957, con la bonifica del **porto** di **Ravenna** danneggiato dai bombardamenti, da tre soggetti: Camera di commercio (allora di **Ravenna**, oggi di Ferrara e **Ravenna**), l'Anic (era l'Agenzia nazionale idrocarburi) e Serafino Ferruzzi. Nel 1961 diventa concessionaria per la costruzione del **porto**, che prima era il **porto** al servizio del petrolchimico, ma poi con l'ingresso degli enti locali, Comune, Provincia, Camere di commercio, varie province e comuni del territorio, completate le prime opere infrastrutturali, nel 1976 cambia oggetto dell'attività: da 'Società per azioni **porto** industriale di **Ravenna**', Sapir diventa l'acronimo di 'Società per azioni **porto** intermodale di **Ravenna**' e la società si trasforma in un operatore terminalistico e intermodale". Oggi cos'è? "Sapir ha tre terminal che occupano 90 ettari di terreno in proprietà, 2,7 km di banchine portuali, 20 gru portuali di varie misure e portata. C'è la società capogruppo, la "vecchia" Sapir che è anche operativa e controlla il cento per cento della società Terminal Nord, il terminal rinfuse che opera principalmente argille e feldspati per il distretto ceramico di Sassuolo e il 70% di Terminal container, la società che sarà soggetta ad una notevole evoluzione futura. Poi abbiamo altre piccolissime società operative che qualche soddisfazione ce la stanno dando. Siamo anche al 30% nella nuova società, costituita l'anno scorso, che sta gestendo l'automotive,



Il presidente Sabadini: "Pronti 85 ettari per allargarci, cerchiamo un partner". Lo scalo soffre nelle rinfuse: era il primo terminal italiano nei rapporti con l'Ucraina **Ravenna** - Nel futuro del gruppo Sapir - un futuro che è già cominciato, con il primo tassello che entrerà in funzione fra pochi mesi - c'è il raddoppio delle aree nel **porto** di **Ravenna**, con un nuovo terminal container e uno per l'automotive. Riccardo Sabadini, 66 anni, dal 2016 presidente di Sapir, società fondata nel 1957 (oggi 52,4% soci pubblici e 47,6% privati), ricorda con orgoglio che fra i suoi predecessori c'è stato Enrico Mattei, evidenzia l'anomalia per cui le aree portuali nel **porto** di **Ravenna** non sono in concessione a differenza della maggioranza degli scali italiani, bensì di proprietà della Sapir, in una città che solo da pochi anni ha iniziato a essere consapevole "di essere anche una città di mare". Ma soprattutto racconta i progetti in corso. Duecento occupati, un fatturato 2023 di 62 milioni di euro, in lieve calo rispetto ai 63 milioni del 2022, "l'anno d'oro" del **porto** di **Ravenna**, tre terminal - San Vitale, Terminal Nord e il 70% del Terminal container **Ravenna** (l'altro 30% fa capo a Lscst di Contship) - per un totale di 90 ettari di spazi in **porto**, Sapir ne ha altri 85 per allargarsi e sta cercando partner per farlo. Con un progetto che prevede una realizzazione a tappe, spostando le diverse attività come su una scacchiera. Iniziamo da Sapir? "Io non possiedo neanche un'azione, perché è una società fondata nel 1957, con la bonifica del **porto** di **Ravenna** danneggiato dai bombardamenti, da tre soggetti: Camera di commercio (allora di **Ravenna**, oggi di Ferrara e **Ravenna**), l'Anic (era l'Agenzia nazionale idrocarburi) e Serafino Ferruzzi. Nel 1961 diventa concessionaria per la costruzione del **porto**, che prima era il **porto** al servizio del petrolchimico, ma poi con l'ingresso degli enti locali, Comune, Provincia, Camere di commercio, varie province e comuni del territorio, completate le prime opere infrastrutturali, nel 1976 cambia oggetto dell'attività: da

Ship Mag

Ravenna

Asia - Altmann Sapir intermodal automotive". Come è andato il 2023? "Il cda ha presentato il progetto di bilancio la settimana scorsa e ci sarà l'assemblea il 5 giugno. E' un progetto di bilancio buono, nel senso che sostanzialmente siamo riusciti a tenere sul 2022 sotto il profilo operativo". Quali settori sono andati meglio e quali peggio? "Diciamo che abbiamo sofferto abbastanza nelle rinfuse, perché eravamo il primo terminal italiano nei rapporti con l'Ucraina, quindi abbiamo sofferto per il mancato arrivo delle argille e la diminuzione dei feldspati. Facevamo 1.700.000 tonnellate, si sono ridotte a circa 600 mila. Adesso stiamo un po' sostituendo il mix delle categorie merceologiche cercando di porre rimedio al perdurare di questa guerra ma ci vorrà un po' di tempo. E' stato un buon anno, invece, per il ferro e per i fertilizzanti, e un buon anno per i liquidi. Il terminal container è andato abbastanza bene: qualche punto percentuale sotto il 2022 che per **Ravenna** è stato l'anno d'oro. Il nostro traffico è molto legato all'inframed, per cui non stiamo ancora soffrendo, ma è chiaro che se la guerra dovesse proseguire e la zona interessata estendersi sarà un problema". In numeri? "Abbiamo movimentato 2.258.821 tonnellate di merce e 216mila teus". Le prospettive per il 2024? "Se avessimo dovuto ragionare sulle prospettive partendo da gennaio, non sarebbero state buone. Poi invece febbraio è andato un po' meglio, marzo è andato un po' meglio di febbraio e aprile meglio di marzo e febbraio. Quindi siamo tutto sommato in budget sia come merci varie sia come container. Tutto sommato se si mantiene così per il momento vediamo un 2024 non cattivo". Per il futuro avete progetti importanti: di fatto un raddoppio? "Le prospettive del **porto di Ravenna** e più ancora quelle di Sapir possono essere veramente interessanti. Abbiamo 85 ettari che sono già operativi e ne abbiamo altri 85 che hanno tutte le autorizzazioni per poter essere messi in produzione. Stiamo cominciando con i primi 10 ettari dell'area Trattaroli, in tutto circa 35 ettari. Poi ne metteremo in produzione altri e lì trasferiremo il nuovo terminal container, ma siamo ancora in fase di ipotesi per quanto riguarda il layout e la costruzione dell'idea. Poi abbiamo altri 45 ettari con tutte le autorizzazioni che riguardano l'area che si chiama Logistica 1, fra la strada Classicana e la sottostazione sud di **Ravenna**, perfetti per far una vera attività logistica. C'è da lavorare per i prossimi 10-15 anni". Quando sarà a regime l'area? "La nostra idea è cominciare a mettere in produzione mano a mano che le aree sono pronte per poter lavorare. L'area di Trattaroli inizieremo a utilizzarla prima come automotive, poi quando si verificheranno alcune condizioni, come l'abbassamento dei fondali dagli attuali 12,5 metri a 14,50 ci metteremo il nuovo terminal contenitori che avrà la possibilità di ospitare navi più importanti e interessanti, non le navi madri, ma unità più piccole, comunque da 6-8 mila teus, già in grado di fare un servizio diretto dall'India, dal Bangladesh, dal Pakistan o l'Arabia". I primi 10 ettari per l'automotive sono già pronti? "Sono già spianati, sono già stati infrastrutturati con le opere di urbanizzazione primarie e potranno essere utilizzati nell'arco di 4-6 mesi. Poi una volta che avremo messo a posto quelle aree ne metteremo a posto altri 10 ettari e poi via via fino a quando non avremo riempito lo spazio e lo utilizzeremo fino a quando non sarà giunto il momento di trasferire

Ship Mag

Ravenna

li il terminal container". L'attuale terminal container che fine farà? "Siccome è un terminal bellissimo, con i binari al suo interno, è possibile che vada a ospitare un pezzo dell'automotive. Il nostro tentativo è che i cambi di destinazione avvengano in maniera graduale, affinché l'attività non si fermi mai da nessuna parte". Siccome i nuovi terminal vanno riempiti di merce, quali progetti avete? Nuovi mercati? "Tutte queste nuove attività le stiamo facendo con partner industriali importanti dei vari settori, quindi vedremo. Ci stiamo guardando attorno, mentre pensiamo a un layout, un piano economico finanziario, la tipologia merceologica sulla quale ci vogliamo confrontare, poi vedremo i mercati. Negli ultimi tre o quattro anni abbiamo lavorato molto e siamo riusciti, con grande soddisfazione, a dimostrare che il porto di Ravenna può essere un porto di approdo o di partenza utile per le imprese del centro Europa. Siamo riusciti a far sì che, grazie a un partner di livello come Ars Altmann, dal centro Europa si raggiungesse Ravenna facilmente via ferrovia e quindi l'anno scorso sono arrivate le prime Bmw. Da un anno Ravenna è collegata con gli stabilimenti di Monaco e austriaci della Bmw e se riusciamo a trasportare regolarmente auto forse possiamo anche trasportare altre cose, materie prime, altri materiali che devono andare in Centro Europa. Quella che gli esperti chiamano catchment area diventa molto più grande". Per merci provenienti da dove, ad esempio? "Ad esempio penso che la crisi del Mar Rosso non durerà in eterno, penso che l'India si svilupperà ancora tanto, che il Bangladesh dove si fa il tessile per i marchi low cost magari evolverà un po'". Quindi allargherete l'orizzonte rispetto ai traffici inframediterranei? "Ci possiamo provare. Diciamo che possiamo anche alzare gli occhi un pochino rispetto al Mediterraneo". I tempi? "Non so quanto ci metteremo per arrivare a regime. Per mettere in fila tutto qualche anno ci vuole. Fra quattro mesi, nel luogo dove fra qualche anno ci saranno i container vedrà le auto. Ma fra qualche anno ci saranno appunto i container. Stiamo cercando di lavorare mettendo in produzione le aree quanto prima possibile perché inizino a rendere qualcosa alla società, mano a mano che andranno in produzione intanto si faranno i lavori necessari per andare avanti con le altre attività e quando saremo pronti faremo gli switch. Alla fine del percorso pensiamo che in tutto ci saranno fra i 180 e i 200 ettari, perché nel frattempo qualcosa di nuovo ogni tanto lo compriamo". Quindi un raddoppio delle aree attuali? "Più o meno un raddoppio complessivo dell'area". L'orizzonte temporale? "Siamo abbastanza convinti che fra il 2028 e il 2030 saremo pronti per switchare sul nuovo terminal container".

Corriere Marittimo

Livorno

Partnership Grimaldi Lines e Trenitalia per il nuovo biglietto treno + nave

Civitavecchia - Nuova partnership Grimaldi Lines e Trenitalia nel settore del trasporto passeggeri, è stata annunciata nel porto di Civitavecchia a bordo della nave Cruise Barcelona. L'accordo tra la compagnia del gruppo Grimaldi, che effettua collegamenti marittimi nel Mar Mediterraneo, e la società capofila del Polo Passeggeri del Gruppo FS, vede una nuova formula di biglietto "treno + nave", acquistabile in un'unica soluzione attraverso tutti i canali di vendita di Trenitalia: una nuova opportunità, che offre al mercato dei viaggiatori la possibilità di raggiungere la destinazione di vacanza comodamente e a bordo di mezzi di trasporto sostenibili. "Questa è una partnership fortemente voluta dal gruppo Grimaldi e da Trenitalia, con l'obiettivo di creare una rete di trasporti combinati e di favorire una mobilità collettiva capillare e sostenibile - ha dichiarato Guido Grimaldi, corporate Short Sea Shipping commercial director di Grimaldi Group - L'intermodalità è oggi strategica anche per il settore passeggeri, proprio nell'ottica di una maggiore integrazione dei servizi di mobilità e di una forte attenzione al tema della sostenibilità", ha aggiunto Guido Grimaldi. "Siamo orgogliosi della partnership con Grimaldi Lines, che offrirà ai viaggiatori la possibilità di pianificare in modo ancora più semplice il loro viaggio per le località più belle di Sardegna e Sicilia, nell'ottica di vivere il turismo in maniera accessibile, flessibile e sostenibile", ha dichiarato Maria Annunziata Giaconia, Direttore Business Regionale e Sviluppo Intermodale di Trenitalia. Il biglietto combinato è acquistabile da subito, per partenze dal 1° giugno in poi e la sua modalità di acquisto è veramente semplice e veloce. È disponibile sulle destinazioni Sardegna e Sicilia ed abbina i treni di Trenitalia ai collegamenti marittimi Civitavecchia-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Cagliari, Civitavecchia-Arbatax, Napoli-Cagliari, Napoli-Palermo e viceversa. Sarà disponibile prossimamente anche per i collegamenti Livorno-Olbia e Livorno-Palermo. G.



05/14/2024 11:58

Civitavecchia - Nuova partnership Grimaldi Lines e Trenitalia nel settore del trasporto passeggeri, è stata annunciata nel porto di Civitavecchia a bordo della nave Cruise Barcelona. L'accordo tra la compagnia del gruppo Grimaldi, che effettua collegamenti marittimi nel Mar Mediterraneo, e la società capofila del Polo Passeggeri del Gruppo FS, vede una nuova formula di biglietto "treno + nave", acquistabile in un'unica soluzione attraverso tutti i canali di vendita di Trenitalia: una nuova opportunità, che offre al mercato dei viaggiatori la possibilità di raggiungere la destinazione di vacanza comodamente e a bordo di mezzi di trasporto sostenibili. "Questa è una partnership fortemente voluta dal gruppo Grimaldi e da Trenitalia, con l'obiettivo di creare una rete di trasporti combinati e di favorire una mobilità collettiva capillare e sostenibile - ha dichiarato Guido Grimaldi, corporate Short Sea Shipping commercial director di Grimaldi Group - L'intermodalità è oggi strategica anche per il settore passeggeri, proprio nell'ottica di una maggiore integrazione dei servizi di mobilità e di una forte attenzione al tema della sostenibilità", ha aggiunto Guido Grimaldi. "Siamo orgogliosi della partnership con Grimaldi Lines, che offrirà ai viaggiatori la possibilità di pianificare in modo ancora più semplice il loro viaggio per le località più belle di Sardegna e Sicilia, nell'ottica di vivere il turismo in maniera accessibile, flessibile e sostenibile", ha dichiarato Maria Annunziata Giaconia, Direttore Business Regionale e Sviluppo Intermodale di Trenitalia. Il biglietto combinato è acquistabile da subito, per partenze dal 1° giugno in poi e la sua modalità di acquisto è veramente semplice e veloce. È disponibile sulle destinazioni Sardegna e Sicilia ed abbina i treni di Trenitalia ai collegamenti marittimi Civitavecchia-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Cagliari, Civitavecchia-Arbatax, Napoli-Cagliari, Napoli-Palermo e viceversa. Sarà disponibile prossimamente anche per i collegamenti Livorno-Olbia e Livorno-Palermo. G.

Livorno, la rotta sul futuro

LIVORNO Più investimenti infrastrutturali e di ultimo miglio; nuove strategie di cooperazione in ambito Mediterraneo e maggiori sinergie di territorio: il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri ha tracciato nell'incontro con il comitato di gestione e l'organismo di partenariato la rotta sul futuro dei porti del Sistema. In una riunione allargata anche all'assessore regionale alle attività produttive Leonardo Marras e all'assessore comunale ai porti Barbara Bonciani, Guerrieri ha fatto il punto sulla situazione congiunturale e sull'impatto che sta avendo sul trasporto marittimo. «Quella del Mar Rosso ha detto è stata solo l'ultima di una serie di crisi sistemiche che hanno colpito l'industria marittima negli ultimi anni, mettendo sotto stress l'intera catena logistica e, con essa, la logica del just in time, che fino al 2020 ha favorito i processi di globalizzazione». La pandemia, l'incaglio dell'Ever Given a marzo del 2021, e, ancora, l'impatto del conflitto Russia-Ucraina sulla fornitura di materie prime e sull'aumento dei prezzi al consumo, i problemi di siccità del Canale di Panama, e la guerra tra Israele e Hamas. Tutto ha contribuito a spostare i traffici dal Mediterraneo. Il porto di Livorno non è stato impattato in modo significativo da questa situazione ha sostenuto Guerrieri se non limitatamente al traffico delle auto nuove provenienti dal Far East, segmento di mercato su cui non è stato registrato un vero e proprio calo ma crescenti disagi per la ritardata consegna dei veicoli. Il presidente dell'AdSP livornese non intende però minimizzare l'impatto che la crisi ha avuto sul sistema produttivo e sui consumi: «È indubbio dice che gli scali portuali dell'Alto Tirreno stanno vivendo un momento di sofferenza, al pari degli altri porti italiani». Guerrieri cita i dati di traffico (ancora provvisori) del primo trimestre del 2024 per sostenere la propria tesi: «Tra gennaio e marzo spiega il porto di Livorno ha fatto registrare un calo generale in quasi tutte le tipologie di traffico, a cominciare dai container, dai prodotti forestali e dalle auto nuove. Le uniche eccezioni positive Livorno, la rotta sul futuro sono rappresentate dal traffico dei rotabili e da quello dei passeggeri». Si tratta di una situazione di difficoltà che riflette da vicino quella che sta vivendo il tessuto produttivo locale: «I dati forniti da IRPET e riferiti al 2023 hanno disegnato di fatto una traiettoria dell'economia regionale ancora positiva ma in progressivo rallentamento, con un decremento della produzione in settori chiave come quello della carta del 19 e del 26% nei mesi di novembre e dicembre 2023. Nel quarto trimestre del 2023 la produzione industriale della Regione Toscana è calata del 2,7%» ricorda il n.1 dell'ente portuale. Lo scarso dinamismo della domanda interna ed estera, che ha contraddistinto l'intero Paese e, più in generale, l'intera area dell'euro, ha avuto chiaramente dei



La Gazzetta Marittima

Livorno

riflessi negativi sull'occupazione in porto. Nel primo trimestre del 2024 gli avviamenti al lavoro dei lavoratori delle imprese portuali sono diminuiti dell'8,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (da 57.427 a 52.447). Ne consegue che «nessun porto può uscire indenne da un contesto internazionale nel quale crisi congiunturali e imprevedibili si succedono con la stessa regolarità con cui il giorno si alterna alla notte». Di fronte a un quadro a livello internazionale complesso e, a tratti preoccupante è questo il messaggio del presidente dell'AdSP occorre quindi mettere in campo varie iniziative per cogliere nuove opportunità di sviluppo, anche in vista dell'aggiornamento del nuovo Piano Operativo Triennale della Port Authority, che sarà presentato probabilmente a fine giugno. «Lo sviluppo delle infrastrutture rimane una priorità dice ancora **Guerrieri**, l'AdSP ha cantierizzato in questo periodo ben 13 interventi infrastrutturali e altri 25 progetti sono prossimi ad andare in gara». Non c'è solo la Darsena Europa all'orizzonte: «Abbiamo bisogno di risorse aggiuntive per sviluppare i nuovi ambiti di competenza della portualità, che vanno oltre la logica marittima in senso stretto: la sostenibilità energetica e la transizione digitale sono due temi centrali su cui l'ente **portuale** sta lavorando con forte determinazione. Non riteniamo improbabile che con l'avvicinamento delle cariche istituzionali a Bruxelles si aprano nuove possibilità di finanziamento per lo sviluppo della progettualità in ambito **portuale**-logistico, sulla falsa riga di quanto visto con il NEXT-GEN EU». Altro tema strategico, quello della cooperazione con i Paesi extra-UE del Mediterraneo. «A livello mondiale i processi di nearshoring e reshoring hanno da tempo cominciato a rappresentare una risposta valida alle vulnerabilità delle catene di approvvigionamento. La ricollocazione di stabilimenti e fornitori in paesi più vicini all'Europa, e spesso amici, sta favorendo le economie prossime ai mercati più importanti, come il Marocco, l'Egitto e la Turchia. Diventa quindi fondamentale stringere maggiori rapporti con questi Paesi e sviluppare una politica estera **portuale** che ci consenta di adattarci alle nuove filiere industriali che nasceranno». **Guerrieri** ammette che è proprio su questo terreno che l'AdSP intende giocare la sua partita più importante: «A giugno stringeremo un accordo con il porto di Damietta. L'obiettivo è quello di cominciare a tessere una nostra rete di relazioni con i paesi del Maghreb». Si tratta di una partita da giocare in tandem con un'altra, quella dello sviluppo logistico e intermodale del **sistema portuale**. Sotto questo punto di vista, se da una parte **Guerrieri** sottolinea l'importanza strategica dello Scavalco, opera fondamentale che permetterà di avere un collegamento diretto, riservato ai treni merci, tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci, dall'altra auspica che venga concluso quanto prima l'iter di istituzione della ZLS in Toscana, «step fondamentale per rilanciare il territorio e tema su cui va fatto un ragionamento complessivo per capire quali incentivi devono essere messi a terra per attrarre nuovi insediamenti produttivi». L'AdSP sta già facendo la propria parte: se a livello nazionale il Ferrobonus e il Marebonus rappresentano una programmatica risposta alle criticità di un **sistema** logistico italiano fortemente caratterizzato dal prevalente utilizzo della modalità stradale rispetto alle modalità di trasporto più ecosostenibili quali la ferrovia e le vie del mare, l'AdSP ha messo a

La Gazzetta Marittima

Livorno

punto una sorta di Bonus Manovra a beneficio degli operatori ferroviari del **sistema** porto e interporto. «Si tratta di una goccia nel mare aggiunge **Guerrieri** ma nel complesso, queste azioni rappresentano un un concreto impulso per aumentare l'integrazione e la sostenibilità della filiera logistica ferro-mare-strada e riposizionare così su livelli più competitivi l'intero **sistema** logistico locale». Nell'insieme, precisa **Guerrieri**: «va saputa sviluppare una politica industriale in grado di creare nuove sinergie a livello macro-territoriale, tra la costa e l'entro terra toscano, ma anche con l'Italia centrale, dove le performance logistiche nel loro complesso vedono un divario di venti punti rispetto alla media nazionale». Allo stesso tempo, vanno trovati nuovi spazi e aree per lo sviluppo dell'intermodalità: «L'Interporto Vespucci dice ha bisogno di aree logistiche ulteriori per perfezionare la propria vocazione di hub logistico al servizio del proprio porto di riferimento».

Fattore umano per proteggere i mari

LIVORNO Da La Spezia ai porti dell'Adriatico, ministri e sottosegretari si sono impegnati, in questi giorni, sul programma De Portibus che intende mettere un punto fermo sulla politica attuate nei confronti della logistica, marittima e non. Con spunti spesso interessati, anche se prevale al momento l'incertezza sia dei ruoli che delle competenze. Tra i tanti temi, quelli svolti a Livorno in occasione dell'intervento del ministro dell'ambiente e della protezione del mare Nello Musumeci nel quadro dei De Portibus dell'AdSP del Nord Tirreno. Moderatore del dibattito l'avvocato Luca Brandimarte di Assarmatori, che ci ha fornito la seguente sintesi del dibattito, svolto all'Hotel Palazzo. Luca Brandimarte

L'armamento è alle prese ricorda Brandimarte con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva quando aumenta esponenzialmente il numero di persone trasportate fra il continente e le isole. Nello scorso novembre, un Decreto Interministeriale, di concerto fra MIT e MEF, ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie che, singolarmente o insieme alle associazioni di categoria, hanno organizzato incontri con gli studenti e con chi è in cerca di lavoro. La presenza di personale adeguatamente formato a bordo delle navi, oltre ad essere chiaramente indispensabile ai fini della navigazione e al rispetto delle tabelle di armamento, è elemento fondamentale anche per il rilancio della marittimità italiana e per lo sviluppo del mercato del lavoro. Luca Sisto Brandimarte a Musumeci: In questo contesto ho notato che il Piano del Mare ha messo al centro il lavoro marittimo nelle sue varie sfaccettature. Posto che il mercato si aspetta molto dal Piano del Mare, possiamo contare sul suo impegno Ministro? Luca Sisto: Come si sono mosse le compagnie di navigazione? Per risolvere il problema della carenza dei marittimi è senz'altro necessario conoscere tutti gli addendi. A che punto siamo su questo? Elena Di Tizio: Lei che ha il polso della situazione, perché si è venuta a creare questa carenza? Che cosa manca all'industria marittima per essere considerata 'sexy' nel mondo del lavoro? Semplificare ha ribadito il ministro: esistono alcune meritorie iniziative che vanno nell'ottica della semplificazione e sburocrazia delle norme che regolano il trasporto marittimo e la portualità, che arrivano ad esempio dal Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera ma anche dal Parlamento, e l'esempio più concreto è il DDI Malan o DDI Semplificazioni. Anche questa necessità sembra emergere chiaramente all'interno del Piano del Mare e delle sue direttrici che adesso dovranno trovare attuazione nell'ambito di quel ruolo di ruolo coordinamento tra Amministrazioni che il Ministero del Mare, per il tramite del CIPOM, ha assunto per legge. Brandimarte a Musumeci: Ministro, anche su questo aspetto, il Piano del Mare è chiarissimo. Sappiamo che il CIPOM sta lavorando. Abbiamo partecipato e stiamo partecipando alle audizioni anche come associazioni



La Gazzetta Marittima
Fattore umano per proteggere i mari
05/15/2024 00:14

Nello Musumeci LIVORNO - Da La Spezia ai porti dell'Adriatico, ministri e sottosegretari si sono impegnati, in questi giorni, sul programma "De Portibus" che intende mettere un punto fermo sulla politica attuate nei confronti della logistica, marittima e non. Con spunti spesso interessati, anche se prevale al momento l'incertezza sia dei ruoli che delle competenze. Tra i tanti temi, quelli svolti a Livorno in occasione dell'intervento del ministro dell'ambiente e della protezione del mare Nello Musumeci nel quadro dei "De Portibus" dell'AdSP del Nord Tirreno. Moderatore del dibattito l'avvocato Luca Brandimarte di Assarmatori, che ci ha fornito la seguente sintesi del dibattito, svolto all'Hotel Palazzo. Luca Brandimarte: L'armamento è alle prese - ricorda Brandimarte - con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva quando aumenta esponenzialmente il numero di persone trasportate fra il continente e le isole. Nello scorso novembre, un Decreto Interministeriale, di concerto fra MIT e MEF, ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie che, singolarmente o insieme alle associazioni di categoria, hanno organizzato incontri con gli studenti e con chi è in cerca di lavoro. La presenza di personale adeguatamente formato a bordo delle navi, oltre ad essere chiaramente indispensabile ai fini della navigazione e al rispetto delle tabelle di armamento, è elemento fondamentale anche per il rilancio della marittimità italiana e per lo sviluppo del mercato del lavoro. Luca Sisto Brandimarte a Musumeci: In questo contesto ho notato che il Piano del Mare ha messo al centro il lavoro marittimo nelle sue varie sfaccettature. Posto che il mercato si aspetta molto dal Piano del Mare, possiamo contare sul suo impegno Ministro? Luca Sisto: Come si sono mosse le compagnie di navigazione? Per risolvere il problema della carenza dei marittimi è senz'altro necessario conoscere tutti gli addendi. A che punto siamo su questo? Per leggere l'articolo

La Gazzetta Marittima

Livorno

di categoria (dell'armamento e non). Secondo lei su che tempi possiamo contare? Luca Sisto: Sempre sulla scorta della necessità di semplificare norme oramai desuete per la nostra industry, due domande al volo: a) se dovesse modificare, semplificandole, tre norme del nostro Codice della Navigazione, quali sceglierebbe? b) riusciremo mai ad istituire la tanto attesa anagrafe dei marittimi? A che punto siamo? Elena Di Tizio: In tema di formazione, quanto può rendere più attrattivo per i giovani il nostro settore una semplificazione normativa efficace (ad esempio in tema di certificati)? In particolare è l'analisi emersa dal dibattito a livello europeo ed internazionale sono molteplici le regolazioni che riguardano la transizione energetica in ambito marittimo, spesso intempestive. L'UE, come noto, ha introdotto dei regimi che introducono, nella sostanza, dei prelievi per la de-carbonizzazione del settore. Ora il principio in sé è corretto in quanto non sarebbe sostenibile per le singole imprese, soprattutto nel nostro settore dove il costo degli investimenti è molto elevato di per sé, poter farsi carico da sole degli investimenti richiesti al fine di rispondere alla transizione energetica. Dall'altro lato, tuttavia, ad oggi l'energia richiesta per la transizione non è ancora matura in quanto non v'è ancora certezza su quali saranno i carburanti (navali) del futuro. Si rischia, in pratica, non essendovi ancora un carburante scelto quale carburante del futuro, di non avere neanche un'adeguata rete di distribuzione nei nostri porti (cosa che, infatti, ancora manca). Oggi le imprese di navigazione non costruiscono navi dual fuel e gli ordini di nuove navi in tal senso sono relativi a linee internazionali (in cui l'armatore ipotizza di rifornirsi in porti come Rotterdam e Port Said). Quello che però dobbiamo porci come obiettivo per l'infrastrutturazione dei carburanti alternativi è per i collegamenti marittimi di prossimità (ad esempio i collegamenti con le isole; si pensi alla linea Livorno-Olbia oppure ai collegamenti con la Sicilia). Brandimarte a Musumeci: Ministro, senz'altro il CIPOM come abbiamo detto è oggi un centro di coordinamento delle politiche di governo. Posto quindi che, in tema di transizione energetica del mondo marittimo, il primo passaggio è l'infrastrutturazione in banchina dei carburanti alternativi, possiamo contare sul CIPOM come facilitatore dei processi con le singole amministrazioni? Mi piacerebbe, anche su questo punto, avere il suo punto di vista su questa attività di coordinamento. Luca Sisto: Come sta affrontando l'armamento questo tema? Elena Di Tizio: Come è stato inserito questo elemento all'interno della formazione dei marittimi? Sulle ulteriori sfide del futuro, il dibattito si è incentrato da una parte sulle risorse umane, principale asset per importanti comparti industriali e nel trasporto marittimo ancora più determinante, dall'altra sulle notizie di un ulteriore consolidamento del Ministero di Musumeci sul mare, compreso il mondo sottomarino. E si è tornati sulla formazione specifica necessaria per sviluppare una efficace difesa del mare.

La Gazzetta Marittima

Livorno

Cotunav tra Livorno e La Goulette

LIVORNO - Oltre a progetti e alle promesse, per fortuna ci sono anche i fatti. È in partenza, per esempio, un nuovo servizio della COTUNAV sulla tratta La Goulette/**Livorno**/Salerno. Il servizio è dedicato, come gli altri già attivi, a rotabili, container e merce varia. La frequenza sarà settimanale e la rotazione del servizio è stata così articolata: partenza da La Goulette (Tunisi) sabato ore 18:00; Arrivo a **Livorno** lunedì ore 06:00; Arrivo a Salerno martedì ore 06:00; Arrivo a Rades giovedì ore 06:00; Partenza da La Goulette sabato ore 18:00. La prima partenza dal **porto** de La Goulette è prevista sabato 18 maggio. Nel **porto** di **Livorno** la linea è rappresentata, come noto dall'agenzia marittima Austral Sempre sul piano dei servizi navali cargo, si parla molto in questi giorni di una ripresa dei servizi dell'Ocean Aliante con le navi più grandi verso il Pireo, sia pure circumnavigando l'Africa, causa anche il congestionamento dei porti del Nord atlantico europeo. Cosco, Evergreen e Cma-CGm potrebbero inserire nel trip anche qualche **porto** italiano adatto alle ilcv, come Gioia Tauro. Se ne parla.

La Gazzetta Marittima

Cotunav tra Livorno e La Goulette



05/15/2024 00:16

LIVORNO - Oltre a progetti e alle promesse, per fortuna ci sono anche i fatti. È in partenza, per esempio, un nuovo servizio della COTUNAV sulla tratta La Goulette/Livorno/Salerno. Il servizio è dedicato, come gli altri già attivi, a rotabili, container e merce varia. La frequenza sarà settimanale e la rotazione del servizio è stata così articolata: partenza da La Goulette (Tunisi) sabato ore 18:00; Arrivo a Livorno lunedì ore 06:00; Arrivo a Salerno martedì ore 06:00; Arrivo a Rades giovedì ore 06:00; Partenza da La Goulette sabato ore 18:00. La prima partenza dal porto de La Goulette è prevista sabato 18 maggio. Nel porto di Livorno la linea è rappresentata, come noto dall'agenzia marittima Austral Sempre sul piano dei servizi navali cargo, si parla molto in questi giorni di una ripresa dei servizi dell'Ocean Aliante con le navi più grandi verso il Pireo, sia pure circumnavigando l'Africa, causa anche il congestionamento dei porti del Nord atlantico europeo. Cosco, Evergreen e Cma-CGm potrebbero inserire nel trip anche qualche porto italiano adatto alle ilcv, come Gioia Tauro. Se ne parla.

(Sito) Ansa**Ancona e porti dell'Adriatico centrale****Pubblicato bando da 16,5 milioni per adeguare banchina 23 Ancona**

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha pubblicato il bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del **porto di Ancona**. "Sarà realizzato - spiega l'Adsp - un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale". Un "processo di ammodernamento che, dopo la banchina 22, coinvolge ora anche la 23 della darsena Marche, parte della pianificazione di rinnovamento delle infrastrutture portuali a servizio della logistica". Il progetto "prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio". "L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi; sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina.

L'importo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della 23 "è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara devono pervenire all'Autorità di sistema portuale entro il 26 giugno 2024". "Il **porto di Ancona** ha una grande potenzialità dal punto di vista commerciale - afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lavoriamo per valorizzare questa caratteristica migliorando le infrastrutture portuali e i servizi per le imprese e gli operatori. Attuiamo un percorso di rinnovamento delle banchine e degli spazi dello scalo per renderli sempre più adeguati alle richieste del mercato internazionale".



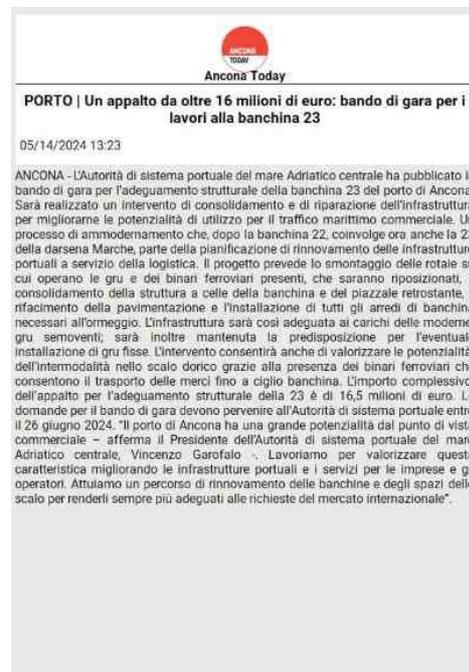
Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO | Un appalto da oltre 16 milioni di euro: bando di gara per i lavori alla banchina 23

ANCONA - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha pubblicato il bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di **Ancona**. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. Un processo di ammodernamento che, dopo la banchina 22, coinvolge ora anche la 23 della darsena Marche, parte della pianificazione di rinnovamento delle infrastrutture portuali a servizio della logistica. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi; sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina.

L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara devono pervenire all'Autorità di sistema portuale entro il 26 giugno 2024. "Il porto di **Ancona** ha una grande potenzialità dal punto di vista commerciale - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lavoriamo per valorizzare questa caratteristica migliorando le infrastrutture portuali e i servizi per le imprese e gli operatori. Attuiamo un percorso di rinnovamento delle banchine e degli spazi dello scalo per renderli sempre più adeguati alle richieste del mercato internazionale".



Corriere Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona a bando il consolidamento e la riparazione della banchina 23

ANCONA- Il porto di **Ancona** ha messo a bando l' adeguamento strutturale della banchina 23 per l'intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura . L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale ha pubblicato la gara e prevede che il miglioramento delle potenzialità di utilizzo della banchina porterà benefici al traffico commerciale dello scalo. Un processo di ammodernamento che, dopo la banchina 22, coinvolge ora anche la 23 della darsena Marche, parte della pianificazione di rinnovamento delle infrastrutture portuali a servizio della logistica. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi; sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara devono pervenire all'Autorità di sistema portuale entro il 26 giugno 2024. "Il porto di **Ancona** ha una grande potenzialità dal punto di vista commerciale - afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lavoriamo per valorizzare questa caratteristica migliorando le infrastrutture portuali e i servizi per le imprese e gli operatori. Attuiamo un percorso di rinnovamento delle banchine e degli spazi dello scalo per renderli sempre più adeguati alle richieste del mercato internazionale".



Et voilà: il Grand hotel Traiano. Nel porto di Ancona che sogna in grande un covo di disperati vista mare

di Maria Cristina Benedetti Mercoledì 15 Maggio 2024, 02:20 3 Minuti di Lettura ANCONA Quattro camere vista mare, per l'umanità dei senza fissa dimora. Con l' Adriatico nello sguardo, un gruppo di giovani stranieri sceglie come riparo, e giaciglio per la notte, le arcate che sfilano in sequenza tra l'arco Clementino , costruito su disegno del Vanvitelli per celebrare papa Clemente XII, e quello romano dedicato all'imperatore Traiano, uno dei simboli della città.

Il paradosso Quasi fosse casa, per quei diseredati che condividono un destino di segno opposto a quello d'uno scalo che pensa in grande, tra l'ambizione delle maxi-crociere, l'aspettativa dei super-eventi e la riqualificazione della piazzetta della Casa del Capitano, con un degno corollario di panchine, aiuole, alberelli, illuminazione e varchi con veduta sui resti romani. Un'innegabile incongruenza. Sotto le luci del waterfront e le volte, che si incurvano di fronte alla passeggiata parallela alla linea d'orizzonte, vivono quegli sventurati, mentre incedono le grandi manovre per realizzare l'Arena al porto antico, dove sono già annunciati, per l'Ulisse Fest, Malika Ayane e Skin, la frontwoman degli Skunk Anansie. Paradossi esistenziali. Il connubio Sdraiato a terra, circondato dal suo povero tesoretto della quotidianità, gli occhi del poveretto cercano riparano dalla luce nelle pieghe di una coperta di fortuna. Sembra un connubio tra suggestioni e povertà. La cronaca, privata dell'incanto della contaminazione, è solo la solitudine d'un senza tetto, costretto a trascorrere il suo tempo malinconico nello stesso porto antico dai sogni di gloria. È lì adagiato, quel ragazzo dalle origini lontane, nel tempo e nella cultura. Dorme indisturbato, ma chissà cosa si affolla nella sua mente. La stessa incertezza segna il volto di un altro giovane, di quella piccola comunità ai margini, che poco distante, nella fragile riservatezza di un angolo, risolve le sue necessità corporali. Ecco l'immagine plastica di un problema irrisolto, nonostante gli sforzi del passato. È stata l'azione congiunta del questore di Ancona Cesare Capocasa e del presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Vincenzo Garofalo a cancellare il degrado sotto le pensiline della Stazione marittima. Una mossa che nel tempo s'è dimostrata inefficace: l'emergenza si è solo spostata solo più in là, di qualche centinaia di metri, sotto quelle volte. La migrazione Aveva tentato di risolvere l'urgenza e di infrangere il muro dell'indifferenza anche il sindaco dorico Daniele Silveti. Aveva annunciato che avrebbe voluto ricevere in Comune i pachistani che s'erano accampati nell'androne di fronte all'ascensore del Passetto, a un passo dal mare. Anche loro come scudi, per proteggersi dal freddo e dall'umidità che penetra nelle ossa, avevano solo sacchi a pelo e un ammasso di coperte. Un capitolo ancora della migrazione infinita per l'umanità dei senza fissa dimora. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



di Maria Cristina Benedetti Mercoledì 15 Maggio 2024, 02:20 3 Minuti di Lettura ANCONA Quattro camere vista mare, per l'umanità dei senza fissa dimora. Con l' Adriatico nello sguardo, un gruppo di giovani stranieri sceglie come riparo, e giaciglio per la notte, le arcate che sfilano in sequenza tra l'arco Clementino , costruito su disegno del Vanvitelli per celebrare papa Clemente XII, e quello romano dedicato all'imperatore Traiano, uno dei simboli della città. Il paradosso Quasi fosse casa, per quei diseredati che condividono un destino di segno opposto a quello d'uno scalo che pensa in grande, tra l'ambizione delle maxi-crociere, l'aspettativa dei super-eventi e la riqualificazione della piazzetta della Casa del Capitano, con un degno corollario di panchine, aiuole, alberelli, illuminazione e varchi con veduta sui resti romani. Un'innegabile incongruenza. Sotto le luci del waterfront e le volte, che si incurvano di fronte alla passeggiata parallela alla linea d'orizzonte, vivono quegli sventurati, mentre incedono le grandi manovre per realizzare l'Arena al porto antico, dove sono già annunciati, per l'Ulisse Fest, Malika Ayane e Skin, la frontwoman degli Skunk Anansie. Paradossi esistenziali. Il connubio Sdraiato a terra, circondato dal suo povero tesoretto della quotidianità, gli occhi del poveretto cercano riparano dalla luce nelle pieghe di una coperta di fortuna. Sembra un connubio tra suggestioni e povertà. La cronaca, privata dell'incanto della contaminazione, è solo la solitudine d'un senza tetto, costretto a trascorrere il suo tempo malinconico nello stesso porto antico dai sogni di gloria. È lì adagiato, quel ragazzo dalle origini lontane, nel tempo e nella cultura. Dorme indisturbato, ma chissà cosa si affolla nella sua mente. La stessa incertezza segna il volto di un altro giovane, di quella piccola comunità ai margini, che poco distante, nella fragile riservatezza di un angolo, risolve le sue necessità corporali. Ecco

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Bando di gara per l'adeguamento strutturale di una banchina del porto di Ancona

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha pubblicato il bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del **porto di Ancona** volto al consolidamento e alla riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi. Sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della banchina 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara dovranno pervenire all'ente portuale entro il prossimo 26 giugno.

Informare
Bando di gara per l'adeguamento strutturale di una banchina del porto di Ancona
05/14/2024 15:17
<small>L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha pubblicato il bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona volto al consolidamento e alla riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi. Sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della banchina 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara dovranno pervenire all'ente portuale entro il prossimo 26 giugno.</small>

Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, bando di gara per adeguamento della banchina 23

ANCONA L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha pubblicato il bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. Un processo di ammodernamento che, dopo la banchina 22, coinvolge ora anche la 23 della darsena Marche, parte della pianificazione di rinnovamento delle infrastrutture portuali a servizio della logistica. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi; sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina.

L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara devono pervenire all'Autorità di sistema portuale entro il 26 giugno 2024. Il porto di Ancona ha una grande potenzialità dal punto di vista commerciale afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lavoriamo per valorizzare questa caratteristica migliorando le infrastrutture portuali e i servizi per le imprese e gli operatori. Attuiamo un percorso di rinnovamento delle banchine e degli spazi dello scalo per renderli sempre più adeguati alle richieste del mercato internazionale.



Porto di Ancona, bando di gara per l'adeguamento della banchina 23

L'intervento ha un valore complessivo superiore ai 16 milioni di euro. Le domande devono essere presentate entro il 26 giugno 2024 **Ancona** - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha pubblicato il bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del **porto** di **Ancona**. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per con l'obiettivo di migliorare l'utilizzo per il traffico marittimo commerciale. Un processo di ammodernamento che, dopo la banchina 22, coinvolge ora anche la 23 della darsena Marche. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi; sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara devono pervenire all'Autorità di sistema portuale entro il 26 giugno 2024. "Il **porto** di **Ancona** ha una grande potenzialità dal punto di vista commerciale - spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lavoriamo per valorizzare questa caratteristica migliorando le infrastrutture portuali e i servizi per le imprese e gli operatori. Attuiamo un percorso di rinnovamento delle banchine e degli spazi dello scalo per renderli sempre più adeguati alle richieste del mercato internazionale".



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona imposta il restyling della banchina 23

Porti Appalto da 16,5 milioni di euro per la struttura destinata a traffico mercantile di Redazione SHIPPING ITALY È stato pubblicato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale il bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona: un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. "Un processo di ammodernamento che, dopo la banchina 22, coinvolge ora anche la 23 della darsena Marche, parte della pianificazione di rinnovamento delle infrastrutture portuali a servizio della logistica. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi; sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina" ha spiegato una nota dell'ente. L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara devono pervenire all'Autorità di sistema portuale entro il 26 giugno 2024. "Il porto di Ancona ha una grande potenzialità dal punto di vista commerciale" ha affermato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo. Lavoriamo per valorizzare questa caratteristica migliorando le infrastrutture portuali e i servizi per le imprese e gli operatori. Attuiamo un percorso di rinnovamento delle banchine e degli spazi dello scalo per renderli sempre più adeguati alle richieste del mercato internazionale". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Porto di Ancona, bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23. Al via le domande

L'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale ha pubblicato il bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. Un processo di ammodernamento che, dopo la banchina 22, coinvolge ora anche la 23 della darsena Marche, parte della pianificazione di rinnovamento delle infrastrutture portuali a servizio della logistica. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi; sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina.

L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara devono pervenire all'**Autorità** di **sistema portuale** entro il 26 giugno 2024. "Il porto di Ancona ha una grande potenzialità dal punto di vista commerciale - afferma il Presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lavoriamo per valorizzare questa caratteristica migliorando le infrastrutture portuali e i servizi per le imprese e gli operatori. Attuiamo un percorso di rinnovamento delle banchine e degli spazi dello scalo per renderli sempre più adeguati alle richieste del mercato internazionale". 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 comunicato stampa pubblicato il 14-05-2024 alle 12:43 sul giornale del 15 maggio 2024 18 letture
Commenti.



L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha pubblicato il bando di gara per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. Un processo di ammodernamento che, dopo la banchina 22, coinvolge ora anche la 23 della darsena Marche, parte della pianificazione di rinnovamento delle infrastrutture portuali a servizio della logistica. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. L'infrastruttura sarà così adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi; sarà inoltre mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. L'intervento consentirà anche di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara devono pervenire all'Autorità di sistema portuale entro il 26 giugno 2024. "Il porto di Ancona ha una grande potenzialità dal punto di vista commerciale - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Lavoriamo per valorizzare questa caratteristica migliorando le infrastrutture portuali e i servizi per le imprese e gli operatori. Attuiamo un percorso di rinnovamento delle banchine e degli spazi dello scalo per renderli sempre più adeguati alle richieste del mercato internazionale". 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>

PD Ancona: "Silvetti tentenna su tutto e ora smentisce Garofalo sullo smantellamento dei binari al porto"

Silvetti e la sua Giunta sono in confusione. E' stato un anno segnato da mille ripensamenti su tutto, dalla realizzazione del parcheggio San Martino, all'aumento del costo dei parcheggi e del numero degli stalli blu, fino ad arrivare all'ambiguità su temi strategici come il banchinamento del Molo Clementino. Stavolta l'ambiguità riguarda proprio la realizzazione della stazione marittima, una promessa facile portata avanti in campagna elettorale, poi evidentemente naufragata nell'interlocuzione con l'**Autorità Portuale**. Il Sindaco si ostina a non riconoscere la realtà e arriva a smentire il Presidente dell'**Autorità Portuale** che ha annunciato lo smantellamento dei binari. Traballando tra una posizione e un'altra, Silvetti tenta anche di schermarsi dietro a presunte false notizie di stampa, ma ciò che emerge è solo una netta confusione. Non è continuando con le ambiguità che il Sindaco si renderà credibile agli occhi di chi lo aveva sostenuto proprio per le promesse sui temi della Stazione marittima e del Molo Clementino. La Giunta dovrà alla fine ammettere che l'unica soluzione possibile per collegare efficacemente la stazione con il Porto e il centro è quella proposta dal centrosinistra: ovvero la realizzazione di un percorso ad hoc per mezzi elettrici su gomma, con una frequenza capace di soddisfare a pieno la domanda. Noi siamo ancora convinti che amministrare non significhi regalare suggestioni e promesse facili, ma mettere in campo soluzioni concrete e oneste intellettualmente, a partire dalle condizioni date. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 14-05-2024 alle 14:08 sul giornale del 15 maggio 2024 0 letture Commenti.



Comitato Porto-Città di Ancona: "Pensieri diabolici?"

Apprendiamo dal quotidiano La Repubblica dell'8 maggio della vicenda del porto di Genova, esempio di corruzione del Presidente dell'**Autorità Portuale** di Genova Signorini da parte di Aldo Spinelli, con il beneplacito delle figure apicali di Comune e Regione, cioè Sindaco e Presidente della Regione Liguria, ringraziati profumatamente nella corsa elettorale. L'indagine mette in luce come nella vicenda si sia consumata anche la rottura tra Gianluigi Aponte (MSC), non indagato, e Aldo Spinelli, insieme soci della Terminal Rinfuse Genova s.r.l. Da START MAGAZINE del 9 maggio u.s. "Lo sfogo del patron di MSC (Aponte) arriva in una telefonata a Signorini e riguarda la decisione dell'**autorità portuale** di estendere gli spazi nel porto in favore del rivale Spinelli: "Qua vengo a sapere che praticamente la sua organizzazione ha deciso di dare ulteriori 14.000 mq a Spinelli", si lamenta Aponte, "gliene ha già dati 30.000 e insomma se gli volete dare tutto il Porto di Genova, noi stiamo a guardare ma insomma, la cosa incomincia a diventare un po' indecente", continua Aponte, minacciando - scrive il Gip - possibili azioni nei confronti dell'authority. "Ne ho abbastanza di queste ingiustizie e di questi intralazzi genovesi che tendono a dare tutto a Spinelli". E ancora: "Guai se date questo spazio a Spinelli, succede la fine del mondo". Che signore Aponte! Pur minacciando se ne esce con le mani pulite, solo perché invidioso degli affari lucrosi di Spinelli! Ma questa vicenda fa chiarezza sui reali interessi che gravitano intorno ai porti, su chi decide gli obiettivi strategici e chi mette le mani e qualche soldo sul Piano Regolatore del Porto. In questo caso, in Liguria, la diabolica tentazione, rilevata da un'indagine, pare sia lo scambio di favori. Tu politico mi aiuti ad ottenere una concessione e io privato ti sostengo finanziariamente per spese elettorali e private. Osservando ora la vicenda del Molo Clementino, dove si vuole piazzare il terminal per le grandi navi da crociera, si sa che è Aponte l'imprenditore destinatario del sito. Dalle conversazioni pubblicate sul caso di Genova si capisce che Aponte e il suo socio Spinelli hanno un'estrema facilità di accesso diretto con ministri e presidenti di regione. È normale? Dipende se la proposta è lecita, sostenibile, ragionevole. Che ci siano certe coincidenze induce a pensieri e forse illusioni. Molti cittadini si chiedono da tempo come sia stato concepibile un così tanto faraonico progetto al Molo Clementino. Si mette sotto pressione una riva **portuale** che è un po' il lungomare per la città. Perché è lì che gli anconetani passeggiano, si godono spettacoli, si incontrano, camminano sulle vestigia della loro storia e fanno sport. Una piazza pubblica collettiva. Tutto ciò, con il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino e con la nuova delimitazione territoriale firmata da Salvini, non sarà più fruibile (ricordiamo che nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema, DPSS, tutto il porto antico è inserito nella zona retro-**portuale** la cui



pianificazione è di esclusiva competenza dell'**Autorità Portuale**, zona adibita ai servizi portuali appunto e non ad amene passeggiate!). Vista così si comprende il progetto di spostare la passeggiata verso Palombina, dove non c'è città; idea, questa, insensata per tanti cittadini. Rispetto a Genova qui si concede un territorio storico, tutelato e vincolato, ad un privato per 25 anni, che in prima battuta erano 50 ma la UE non lo permette, per costruirci un terminal per le grandi navi da crociera. Che dire? Le analogie delle situazioni invitano alla riflessione. Le prime mosse del progetto risalgono al 2016-2017 con l'interessamento della MSC alla costruzione dell'hub crocieristico al Molo Clementino e Ancona non batte ciglio, con un Presidente di Regione, un Sindaco, un'**Autorità Portuale**, un Assessore al Porto molto efficiente, una Soprintendenza poco efficiente. Poi si sono avvicendate le poltrone, ma è rimasto Aponte, titolare della MSC. Cattivi pensieri. Diabolici. Comitato Porto-Città di Ancona Questo è un comunicato stampa pubblicato il 14-05-2024 alle 16:16 sul giornale del 15 maggio 2024 0 letture Commenti.

(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Salvini: "Sviluppo e lavoro dal porto commerciale di Fiumicino"

Posata la prima pietra dell'infrastruttura 14 maggio 2024 | 17.54 LETTURA: 3 minuti Un'attesa lunga più di vent'anni è terminata oggi con la simbolica posa della prima pietra di quello che sarà il nuovo porto commerciale di Fiumicino alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino e del Sindaco di Fiumicino, Mario Baccini, oltre che della vice-presidente della Regione Lazio Roberta Angelilli. Una prima pietra - con tanto di contratto firmato tra le parti e benedizione religiosa - posata con delicatezza sul fondale alla destra del molo nord e dell'imboccatura del porto canale, da un'imbarcazione con la promessa collettiva di risolvere tanti dei problemi di quest'area con un primo investimento finanziato dal Ministero di 55 milioni. Il progetto prevede la realizzazione di una diga di sopraflutto per garantire la sicurezza del porto proteggendolo dalle mareggiate sempre più frequenti. I lavori dovrebbero concludersi da contratto entro fine febbraio del 2026 e prevedono anche il completamento dell'opera con una darsena servizi per la flotta pescherecci. A terra invece, è prevista un'area di oltre 3 ettari per le infrastrutture dei pescherecci, oltre alla delocalizzazione di alcuni importati cantieri nautici ora allocati dentro Fiumicino con le immaginabili problematiche logistiche «È un altro esempio dell'Italia del fare - spiega il Ministro Salvini - dopo decenni e decenni, anche se parlando con qualche anziano locale dicono che l'attesa durava da un secolo, sono orgoglioso della posa di questa prima pietra di un porto importante. Che sarà capace di generare lavoro, bellezza, ricchezza, turismo. Perché Fiumicino non è solo l'aeroporto ma una comunità di imprenditori, ristoratori e pescatori e sono orgoglioso di aver contribuito col Ministero all'inizio di un percorso perché poi bisognerà preparare altri progetti. Per me sbloccare cantieri è una ragione di vita e spero che nessuno abbia intenzione di bloccare i cantieri con qualcuna delle inchieste in atto in qualche altro posto. Inchieste che legittimamente devono andare avanti ma senza frenare lo sviluppo di località come Bari, Genova e anche Fiumicino. Sviluppo che serve a tutti marinai, cittadini, pescatori. Perché l'Italia ha bisogno di porti, strade, ferrovie e anche ponti". Musolino, un orgoglio non solo nostro ma di tutto il paese "Solo da noi - ha aggiunto - si litiga per un ponte che non ha colore politico, è utile a tutti. Un ponte unisce. Poi a Civitavecchia stiamo contribuendo con altri investimenti allo sviluppo del porto. E poi penso alle strade. Perché al mare bisogna arrivarci e quindi va sistemata la Roma Latina, la Pontina anche quella ferma da decenni". Per il Sindaco di Fiumicino, Baccini, il nuovo porto rappresenta "la crescita costante di Fiumicino come città. Eravamo considerati come una dependance di Fiumicino ma stiamo dimostrando di essere molto di più tra BluEconomy



05/14/2024 18:03

Posata la prima pietra dell'infrastruttura 14 maggio 2024 | 17.54 LETTURA: 3 minuti Un'attesa lunga più di vent'anni è terminata oggi con la simbolica posa della prima pietra di quello che sarà il nuovo porto commerciale di Fiumicino alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino e del Sindaco di Fiumicino, Mario Baccini, oltre che della vice-presidente della Regione Lazio Roberta Angelilli. Una prima pietra - con tanto di contratto firmato tra le parti e benedizione religiosa - posata con delicatezza sul fondale alla destra del molo nord e dell'imboccatura del porto canale, da un'imbarcazione con la promessa collettiva di risolvere tanti dei problemi di quest'area con un primo investimento finanziato dal Ministero di 55 milioni. Il progetto prevede la realizzazione di una diga di sopraflutto per garantire la sicurezza del porto proteggendolo dalle mareggiate sempre più frequenti. I lavori dovrebbero concludersi da contratto entro fine febbraio del 2026 e prevedono anche il completamento dell'opera con una darsena servizi per la flotta pescherecci. A terra invece, è prevista un'area di oltre 3 ettari per le infrastrutture dei pescherecci, oltre alla delocalizzazione di alcuni importati cantieri nautici ora allocati dentro Fiumicino con le immaginabili problematiche logistiche «È un altro esempio dell'Italia del fare - spiega il Ministro Salvini - dopo decenni e decenni, anche se parlando con qualche anziano locale dicono che l'attesa durava da un secolo, sono orgoglioso della posa di questa prima pietra di un porto importante. Che sarà capace di generare lavoro, bellezza, ricchezza, turismo. Perché Fiumicino non è solo l'aeroporto ma una comunità di imprenditori, ristoratori e pescatori e sono

(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e Green Economy. Grazie all'impegno del Ministero e dell'**Autorità portuale**, con questa opera metteremo in sicurezza tutta la nostra flotta pescherecci e parte della cantieristica". A chiudere gli interventi le parole del Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Pino Musolino**: «Intanto passiamo dalle parole ai fatti. Poi, questo è il primo porto commerciale che parte da zero in Italia negli ultimi 40 anni. È un orgoglio non solo nostro ma di tutto il paese Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

(Sito) Ansa

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Salvini a posa prima pietra del porto commerciale a Fiumicino

Alla presenza del ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, a Fiumicino si è svolta la cerimonia di posa della Prima pietra delle opere a mare, a partire dalla diga di sopraflutto, per il nuovo porto commerciale: la darsena pescherecci, in grado di accogliere le unità della flotta più numerosa del Lazio e dei servizi, è il primo lotto, con un investimento di 55 milioni di euro, in realizzazione alla destra del molo nord e dell'imboccatura del porto canale. Presenti, tra gli altri, il sindaco Mario Baccini, il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Pino Musolino**, il vice presidente della Regione Lazio, Roberta Angelilli. La diga di sopraflutto dovrà garantire la protezione del porto dalle correnti e dalle mareggiate. Con i lavori, che da contratto dovranno concludersi entro fine febbraio del 2026, sarà realizzata una darsena servizi e per la flotta pescherecci, mentre la parte a terra ospiterà, in un'area di oltre 3 ettari, le strutture del polo della pesca e i cantieri nautici che saranno delocalizzati. "Un bel martedì cominciato a Taranto. Ed ora a Fiumicino per la prima pietra di un'opera attesa da decenni, che sarà volano di sviluppo, di attrazione, per l'economia, la pesca, il turismo, la città, la comunità. E che porterà lavoro. Sono orgoglioso che il mio ministero abbia contribuito con oltre 50 milioni di euro. Fiumicino non è solo l'aeroporto ma una comunità di imprenditori, ristoratori e pescatori che merita quest'opera", ha detto Salvini. Per Baccini è "un'opera strategica per Fiumicino ed il Lazio, dove delocalizzeremo e metteremo in sicurezza la flotta pescherecci. Una prima iniziativa per dare splendore al litorale dal punto di vista operativo. Fiumicino è in crescita costante come città e sviluppo. Eravamo considerati una dépendance ed invece è blu e green Economy con i suoi 24 km di costa, grazie a quest'opera ed all'**Autorità portuale**, al ministero delle Infrastrutture, alla Regione, metteremo in sicurezza anche una parte di cantieristica per operare meglio".



Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Salvini: "Sviluppo e lavoro dal porto commerciale di Fiumicino"

Roma, 14 mag. - (Adnkronos) - Un'attesa lunga più di vent'anni è terminata oggi con la simbolica posa della prima pietra di quello che sarà il nuovo porto commerciale di Fiumicino alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Pino Musolino** e del Sindaco di Fiumicino, Mario Baccini, oltre che della vice-presidente della Regione Lazio Roberta Angelilli. Una prima pietra - con tanto di contratto firmato tra le parti e benedizione religiosa - posata con delicatezza sul fondale alla destra del molo nord e dell'imboccatura del porto canale, da un'imbarcazione con la promessa collettiva di risolvere tanti dei problemi di quest'area con un primo investimento finanziato dal Ministero di 55 milioni. Il progetto prevede la realizzazione di una diga di sopraflutto per garantire la sicurezza del porto proteggendolo dalle mareggiate sempre più frequenti. I lavori dovrebbero concludersi da contratto entro fine febbraio del 2026 e prevedono anche il completamento dell'opera con una darsena servizi per la flotta pescherecci. A terra invece, è prevista un'area di oltre 3 ettari per le infrastrutture dei pescherecci, oltre alla delocalizzazione di alcuni importati cantieri nautici ora allocati dentro Fiumicino con le immaginabili problematiche logistiche«È un altro esempio dell'Italia del fare - spiega il Ministro Salvini - dopo decenni e decenni, anche se parlando con qualche anziano locale dicono che l'attesa durava da un secolo, sono orgoglioso della posa di questa prima pietra di un porto importante. Che sarà capace di generare lavoro, bellezza, ricchezza, turismo. Perché Fiumicino non è solo l'aeroporto ma una comunità di imprenditori, ristoratori e pescatori e sono orgoglioso di aver contribuito col Ministero all'inizio di un percorso perché poi bisognerà preparare altri progetti. Per me sbloccare cantieri è una ragione di vita e spero che nessuno abbia intenzione di bloccare i cantieri con qualcuna delle inchieste in atto in qualche altro posto. Inchieste che legittimamente devono andare avanti ma senza frenare lo sviluppo di località come Bari, Genova e anche Fiumicino. Sviluppo che serve a tutti marinai, cittadini, pescatori. Perché l'Italia ha bisogno di porti, strade, ferrovie e anche ponti". "Solo da noi - ha aggiunto - si litiga per un ponte che non ha colore politico, è utile a tutti. Un ponte unisce. Poi a Civitavecchia stiamo contribuendo con altri investimenti allo sviluppo del porto. E poi penso alle strade. Perché al mare bisogna arrivarci e quindi va sistemata la Roma Latina, la Pontina anche quella ferma da decenni". Per il Sindaco di Fiumicino, Baccini, il nuovo porto rappresenta "la crescita costante di Fiumicino come città. Eravamo considerati come una dependance di Fiumicino ma stiamo dimostrando di essere molto di più tra BluEconomy e Green Economy. Grazie all'impegno del Ministero e dell'**Autorità portuale**, con questa opera metteremo in sicurezza tutta la nostra



05/14/2024 18:08

Roma, 14 mag. - (Adnkronos) - Un'attesa lunga più di vent'anni è terminata oggi con la simbolica posa della prima pietra di quello che sarà il nuovo porto commerciale di Fiumicino alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino e del Sindaco di Fiumicino, Mario Baccini, oltre che della vice-presidente della Regione Lazio Roberta Angelilli. Una prima pietra - con tanto di contratto firmato tra le parti e benedizione religiosa - posata con delicatezza sul fondale alla destra del molo nord e dell'imboccatura del porto canale, da un'imbarcazione con la promessa collettiva di risolvere tanti dei problemi di quest'area con un primo investimento finanziato dal Ministero di 55 milioni. Il progetto prevede la realizzazione di una diga di sopraflutto per garantire la sicurezza del porto proteggendolo dalle mareggiate sempre più frequenti. I lavori dovrebbero concludersi da contratto entro fine febbraio del 2026 e prevedono anche il completamento dell'opera con una darsena servizi per la flotta pescherecci. A terra invece, è prevista un'area di oltre 3 ettari per le infrastrutture dei pescherecci, oltre alla delocalizzazione di alcuni importati cantieri nautici ora allocati dentro Fiumicino con le immaginabili problematiche logistiche«È un altro esempio dell'Italia del fare - spiega il Ministro Salvini - dopo decenni e decenni, anche se parlando con qualche anziano locale dicono che l'attesa durava da un secolo, sono orgoglioso della posa di questa prima pietra di un porto importante. Che sarà capace di generare lavoro, bellezza, ricchezza, turismo. Perché Fiumicino non è solo l'aeroporto ma una comunità di imprenditori, ristoratori e pescatori e sono orgoglioso di aver contribuito col Ministero all'inizio di un percorso perché poi

Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

flotta pescherecci e parte della cantieristica". A chiudere gli interventi le parole del Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Pino Musolino**: «Intanto passiamo dalle parole ai fatti. Poi, questo è il primo porto commerciale che parte da zero in Italia negli ultimi 40 anni. È un orgoglio non solo nostro ma di tutto il paese.

Salvini: "Sviluppo e lavoro dal porto commerciale di Fiumicino"

(Adnkronos) - Un'attesa lunga più di vent'anni è terminata oggi con la simbolica posa della prima pietra di quello che sarà il nuovo porto commerciale di Fiumicino alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino e del Sindaco di Fiumicino, Mario Baccini, oltre che della vice-presidente della Regione Lazio Roberta Angelilli. Una prima pietra - con tanto di contratto firmato tra le parti e benedizione religiosa - posata con delicatezza sul fondale alla destra del molo nord e dell'imboccatura del porto canale, da un'imbarcazione con la promessa collettiva di risolvere tanti dei problemi di quest'area con un primo investimento finanziato dal Ministero di 55 milioni. Il progetto prevede la realizzazione di una diga di sopraflutto per garantire la sicurezza del porto proteggendolo dalle mareggiate sempre più frequenti. I lavori dovrebbero concludersi da contratto entro fine febbraio del 2026 e prevedono anche il completamento dell'opera con una darsena servizi per la flotta pescherecci. A terra invece, è prevista un'area di oltre 3 ettari per le infrastrutture dei pescherecci, oltre alla delocalizzazione di alcuni importati cantieri nautici ora allocati dentro Fiumicino con le immaginabili problematiche logistiche «È un altro esempio dell'Italia del fare - spiega il Ministro Salvini - dopo decenni e decenni, anche se parlando con qualche anziano locale dicono che l'attesa durava da un secolo, sono orgoglioso della posa di questa prima pietra di un porto importante. Che sarà capace di generare lavoro, bellezza, ricchezza, turismo. Perché Fiumicino non è solo l'aeroporto ma una comunità di imprenditori, ristoratori e pescatori e sono orgoglioso di aver contribuito col Ministero all'inizio di un percorso perché poi bisognerà preparare altri progetti. Per me sbloccare cantieri è una ragione di vita e spero che nessuno abbia intenzione di bloccare i cantieri con qualcuna delle inchieste in atto in qualche altro posto. Inchieste che legittimamente devono andare avanti ma senza frenare lo sviluppo di località come Bari, Genova e anche Fiumicino. Sviluppo che serve a tutti marinai, cittadini, pescatori. Perché l'Italia ha bisogno di porti, strade, ferrovie e anche ponti". "Solo da noi - ha aggiunto - si litiga per un ponte che non ha colore politico, è utile a tutti. Un ponte unisce. Poi a Civitavecchia stiamo contribuendo con altri investimenti allo sviluppo del porto. E poi penso alle strade. Perché al mare bisogna arrivarci e quindi va sistemata la Roma Latina, la Pontina anche quella ferma da decenni". Per il Sindaco di Fiumicino, Baccini, il nuovo porto rappresenta "la crescita costante di Fiumicino come città. Eravamo considerati come una dependance di Fiumicino ma stiamo dimostrando di essere molto di più tra BluEconomy e Green Economy. Grazie all'impegno del Ministero e dell'Autorità portuale, con questa opera metteremo in sicurezza tutta la nostra flotta pescherecci e parte della



05/14/2024 18:29

(Adnkronos) - Un'attesa lunga più di vent'anni è terminata oggi con la simbolica posa della prima pietra di quello che sarà il nuovo porto commerciale di Fiumicino alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino e del Sindaco di Fiumicino, Mario Baccini, oltre che della vice-presidente della Regione Lazio Roberta Angelilli. Una prima pietra - con tanto di contratto firmato tra le parti e benedizione religiosa - posata con delicatezza sul fondale alla destra del molo nord e dell'imboccatura del porto canale, da un'imbarcazione con la promessa collettiva di risolvere tanti dei problemi di quest'area con un primo investimento finanziato dal Ministero di 55 milioni. Il progetto prevede la realizzazione di una diga di sopraflutto per garantire la sicurezza del porto proteggendolo dalle mareggiate sempre più frequenti. I lavori dovrebbero concludersi da contratto entro fine febbraio del 2026 e prevedono anche il completamento dell'opera con una darsena servizi per la flotta pescherecci. A terra invece, è prevista un'area di oltre 3 ettari per le infrastrutture dei pescherecci, oltre alla delocalizzazione di alcuni importati cantieri nautici ora allocati dentro Fiumicino con le immaginabili problematiche logistiche «È un altro esempio dell'Italia del fare - spiega il Ministro Salvini - dopo decenni e decenni, anche se parlando con qualche anziano locale dicono che l'attesa durava da un secolo, sono orgoglioso della posa di questa prima pietra di un porto importante. Che sarà capace di generare lavoro, bellezza, ricchezza, turismo. Perché Fiumicino non è solo l'aeroporto ma una comunità di imprenditori, ristoratori e pescatori e sono orgoglioso di aver contribuito col Ministero all'inizio di un percorso perché poi

Calabria News

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

cantieristica". A chiudere gli interventi le parole del Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Pino Musolino**: «Intanto passiamo dalle parole ai fatti. Poi, questo è il primo porto commerciale che parte da zero in Italia negli ultimi 40 anni. È un orgoglio non solo nostro ma di tutto il paese - economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Grasso: «Filiera istituzionale fondamentale per affrontare le sfide del futuro»

Redazione web CIVITAVECCHIA - «L'amministrazione di Civitavecchia per affrontare le sfide del futuro ha e avrà bisogno di lavorare in sinergia con le istituzioni sovra comunali: dalla regione al governo nazionale». Ne è convinto il candidato sindaco del centrodestra Massimiliano Grasso, all'indomani della visita del ministro per le Imprese e il Made in Italy Adolfo Urso, ospite del comitato d'area allargato di Unindustria, riunito in **Adsp**. «La sinergia che già oggi c'è tra Governo, Regione e città di Civitavecchia sarà ancora più forte dopo le elezioni amministrative dell'8 e 9 giugno - ha assicurato Grasso - la presenza e le parole della vice presidente della Regione Lazio, Roberta Angelilli, hanno ulteriormente confermato quanta attenzione sia l'esecutivo nazionale che quello regionale rivolgano in particolare al tema del phase out della centrale a carbone Enel di Civitavecchia. Il ministro Urso ha sottolineato come il tavolo interministeriale tenutosi lo scorso 3 maggio abbia affrontato con grande attenzione questa tematica, come pure la vice presidente Angelilli ha reso noto che è impegnata, e andrà avanti per tutto il mese di maggio, ad incontrare tutti coloro che intendano investire nel dopo centrale. Nel nostro programma elettorale abbiamo inserito tra le priorità da realizzare nei primi 100 giorni di mandato proprio il futuro di quei 100 ettari che comprendono i 40 della centrale Enel, che di fatto è già spenta, e i 60 di retroporto, ridotti di fatto ad area agricola. La "filiera istituzionale", cioè Governo, Regione, Città, una squadra che si avvale anche del consigliere regionale del territorio, Emanuela Mari, presidente della commissione affari europei, avrà come obiettivo fondamentale - ha concluso Grasso - la valorizzazione di questa importante area, dove nasceranno il polo della logistica e i nuovi progetti industriali sulle rinnovabili e l'idrogeno, ma soprattutto la garanzia per i lavoratori e le loro famiglie che non verranno lasciati soli».



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Formazione, l'Istituto Caboto compie 170 anni

La "Scuola Nautica del borgo di **Gaeta**" cominciò le lezioni nel maggio del 1854. Nei giorni scorsi, a **Gaeta**, si è svolta la cerimonia per i 170 anni dell'Istituto Nautico G. Caboto. L'evento "170 anni per il mare oltre il mare" coincide con il 10 maggio 1854, data in cui il sovrano del Regno delle due Sicilie Ferdinando II di Borbone appose la firma al regio decreto istitutivo che istituiva la Scuola nautica del Borgo di **Gaeta**. Alla cerimonia, svoltasi alla presenza di Cesare d'Amico, presidente ITS Academy Fondazione Caboto e vicepresidente di Confitarma, è intervenuto Luca Sisto, direttore generale Confitarma, che parlando delle numerose opportunità offerte dalle professioni marittime, ha sottolineato che alla carriera a bordo si aggiunge la possibilità di una seconda vita professionale a terra e che le aziende del cluster marittimo hanno sempre più bisogno, nei loro uffici di terra, di comandanti e direttori di macchina in possesso delle competenze e dell'esperienza acquisite a bordo. Condividi Tag formazione Articoli correlati.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

A Gaeta si visita l'incrociatore "Garibaldi"

In programma due giorni di aperture al pubblico. La nave portaeromobili della Marina Militare è impegnata nell'ambito dell'esercitazione Mare Aperto 24. L'incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi della Marina Militare sosterrà nel porto di Gaeta fino al 16 maggio presso la banchina Cicconardi. L'unità è impegnata nell'ambito dell'esercitazione Mare Aperto 24-1 / Polaris 24 / ITA MINEX 24. Durante la sosta in porto, la nave aprirà per le visite al pubblico, con accesso dalla banchina Cicconardi del porto commerciale di Gaeta nei seguenti orari: martedì 14 maggio: dalle 10 alle 12 e dalle 14:30 alle 17:30; mercoledì 15 maggio: dalle 14:30 alle 17:30. Esercitazione Mare Aperto 24 La Mare Aperto è la più imponente esercitazione pianificata e condotta dal Comando in Capo della Squadra Navale della Marina Militare, che vede impegnati circa 9.500 militari di 27 nazioni (di cui 11 appartenenti alla NATO). Circa quattro settimane di intenso addestramento, con oltre 100 tra navi, aeromobili, sommergibili e veicoli non pilotati. Vi sarà poi una consistente presenza di reparti anfibi, sia della Brigata Marina San Marco sia delle marine di Spagna e Francia nonché del corpo dei Marines statunitensi, tutti con relativi mezzi ruotati e cingolati. Coinvolti anche gli incursori e i subacquei del COMSUBIN. In ambito interforze e interagenzia, la Mare Aperto 2024 vede la presenza di unità di Esercito, Aeronautica, Arma dei Carabinieri e Guardia di Finanza, oltre a mezzi aeronavali della Guardia Costiera. A questi si aggiunge il personale civile proveniente da diversi istituti universitari, centri di ricerca e organizzazioni del comparto marittimo, della Difesa e di altri dicasteri. Quest'anno, l'esercitazione coinvolge anche il gruppo navale permanente di contromisure mine della NATO dispiegato nel Mediterraneo (SNMCMG2), gli assetti navali operanti nell'ambito dell'iniziativa EUROMARFOR, la forza da sbarco spagnola e il gruppo portaerei francese Charles de Gaulle. Condividi Tag marina militare Articoli correlati.



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Masucci (Cisl): prima i collegamenti

ROMA - In audizione presso il Consiglio regionale del Lazio sulla delibera di approvazione del piano dei porti di interesse economico regionale il sindacato Fit-Cisl ha emesso un suo ukase: "No a pianificazioni compartimentate, sono fondamentali le infrastrutture di collegamento". "È importante che il piano dei porti di interesse economico regionale proceda secondo una visione sistemica, che tenga conto dell'integrazione con le politiche di mobilità dei territori, seguendo anche criteri di intermodalità. Inoltre, gli hub a competenza statale - **Civitavecchia**, **Fiumicino** e **Gaeta** - e gli scali a diretta competenza regionale - Anzio, Formia, Terracina, Ponza e Ventotene - devono essere gestiti secondo un'ottica di messa in rete. Ogni pianificazione trasportistica che voglia essere efficiente, non deve e non può essere organizzata in modo compartimentato, ma deve essere disegnata secondo ottiche organiche di insieme". È quanto ha riferito il segretario generale della Fit-Cisl del Lazio, Marino Masucci, in audizione presso il consiglio regionale sulla proposta di delibera di approvazione del piano dei porti di interesse economico regionale. "Visti in questa dimensione e prospettiva - ha proseguito - i porti, gli interporti e le loro infrastrutture di collegamento sono elementi indispensabili. Per questo motivo riteniamo di estrema rilevanza la messa a terra degli interventi relativi alla trasversale Nord (**Civitavecchia**, Orte, Terni) e a sud all'autostrada tra Roma e Latina e la correlata bretella autostradale Cisterna-Valmontone. Serve, inoltre, un potenziamento qualitativo urgente tra i porti di Formia/**Gaeta**, **Fiumicino** e **Civitavecchia** e il sistema ferroviario, per facilitare lo sviluppo delle reti commerciali sulla via del mare. Il rilancio delle ferrovie dismesse, inoltre, potrebbe essere importante in considerazione del loro legame con importanti località costiere". "Riteniamo fondamentale - ha aggiunto il sindacalista - sviluppare l'area compresa tra i porti di Ostia e **Fiumicino**, della relativa zona aeroportuale e dell'intera area del secondo polo turistico romano, così come il potenziamento del collegamento ferroviario tra l'aeroporto di **Fiumicino** e Roma e la messa a sistema dei porti turistici di **Civitavecchia**, **Fiumicino**, Ostia e Anzio. L'aeroporto di **Fiumicino**, nel 2023 ha intercettato oltre 44 milioni di passeggeri, primo assoluto degli scali italiani, e, con oltre 184mila tonnellate di merci, secondo per il traffico cargo. Numeri che nell'anno giubilare si intensificheranno ulteriormente con oltre 32 milioni di visitatori attesi". "In ultimo, ma non in ultimo - conclude il sindacalista - si deve puntare sul fattore lavoro: serve uno sforzo comune, orientato alla pianificazione di percorsi formativi tecnico-superiori in grado di anticipare la richiesta di professionalità e di rispondere alle nuove esigenze. I processi di digitalizzazione e comunicazione nei sistemi portuali richiedono competenze aggiornate e un continuo processo di elaborazione e investimento".



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grasso: «Filiera istituzionale fondamentale per affrontare le sfide del futuro»

CIVITAVECCHIA - «L'amministrazione di Civitavecchia per affrontare le sfide del futuro ha e avrà bisogno di lavorare in sinergia con le istituzioni sovra comunali: dalla regione al governo nazionale». Ne è convinto il candidato sindaco del centrodestra Massimiliano Grasso, all'indomani della visita del ministro per le Imprese e il Made in Italy Adolfo Urso, ospite del comitato d'area allargato di Unindustria, riunito in **Adsp**. «La sinergia che già oggi c'è tra Governo, Regione e città di Civitavecchia sarà ancora più forte dopo le elezioni amministrative dell'8 e 9 giugno - ha assicurato Grasso - la presenza e le parole della vice presidente della Regione Lazio, Roberta Angelilli, hanno ulteriormente confermato quanta attenzione sia l'esecutivo nazionale che quello regionale rivolgano in particolare al tema del phase out della centrale a carbone Enel di Civitavecchia. Il ministro Urso ha sottolineato come il tavolo interministeriale tenutosi lo scorso 3 maggio abbia affrontato con grande attenzione questa tematica, come pure la vice presidente Angelilli ha reso noto che è impegnata, e andrà avanti per tutto il mese di maggio, ad incontrare tutti coloro che intendano investire nel dopo centrale. Nel nostro programma elettorale abbiamo inserito tra le priorità da realizzare nei primi 100 giorni di mandato proprio il futuro di quei 100 ettari che comprendono i 40 della centrale Enel, che di fatto è già spenta, e i 60 di retroporto, ridotti di fatto ad area agricola. La "filiera istituzionale", cioè Governo, Regione, Città, una squadra che si avvale anche del consigliere regionale del territorio, Emanuela Mari, presidente della commissione affari europei, avrà come obiettivo fondamentale - ha concluso Grasso - la valorizzazione di questa importante area, dove nasceranno il polo della logistica e i nuovi progetti industriali sulle rinnovabili e l'idrogeno, ma soprattutto la garanzia per i lavoratori e le loro famiglie che non verranno lasciati soli». Commenti.



CIVITAVECCHIA - «L'amministrazione di Civitavecchia per affrontare le sfide del futuro ha e avrà bisogno di lavorare in sinergia con le istituzioni sovra comunali: dalla regione al governo nazionale». Ne è convinto il candidato sindaco del centrodestra Massimiliano Grasso, all'indomani della visita del ministro per le Imprese e il Made in Italy Adolfo Urso, ospite del comitato d'area allargato di Unindustria, riunito in Adsp. «La sinergia che già oggi c'è tra Governo, Regione e città di Civitavecchia sarà ancora più forte dopo le elezioni amministrative dell'8 e 9 giugno - ha assicurato Grasso - la presenza e le parole della vice presidente della Regione Lazio, Roberta Angelilli, hanno ulteriormente confermato quanta attenzione sia l'esecutivo nazionale che quello regionale rivolgano in particolare al tema del phase out della centrale a carbone Enel di Civitavecchia. Il ministro Urso ha sottolineato come il tavolo interministeriale tenutosi lo scorso 3 maggio abbia affrontato con grande attenzione questa tematica, come pure la vice presidente Angelilli ha reso noto che è impegnata, e andrà avanti per tutto il mese di maggio, ad incontrare tutti coloro che intendano investire nel dopo centrale. Nel nostro programma elettorale abbiamo inserito tra le priorità da realizzare nei primi 100 giorni di mandato proprio il futuro di quei 100 ettari che comprendono i 40 della centrale Enel, che di fatto è già spenta, e i 60 di retroporto, ridotti di fatto ad area agricola. La "filiera istituzionale", cioè Governo, Regione, Città, una squadra che si avvale anche del consigliere regionale del territorio, Emanuela Mari, presidente della commissione affari europei, avrà come obiettivo fondamentale - ha concluso Grasso - la valorizzazione di questa importante area, dove nasceranno il polo della logistica e i nuovi progetti industriali sulle rinnovabili e l'idrogeno, ma soprattutto la garanzia per i lavoratori e le loro famiglie che non verranno lasciati soli». Commenti.

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grimaldi ridimensionato in banchina a Civitavecchia

Porti Il gruppo partenopeo perderà in due tappe quasi 19mila mq di aree nello scalo laziale Vero che Logiport, braccio terminalistico del Gruppo Grimaldi, ha appena ottenuto (fatti salvi i ricorsi pendenti di gnv e Moby) nuove aree per 67mila mq (Nuova Darsena Traghetti), ma il gruppo dovrà nel giro di un anno sgomberare altri 19mila mq oggi occupati nel porto di Civitavecchia. Lo si apprende da un'istanza di rinnovo che la Autorità di sistema portuale di Civitavecchia ha appena pubblicato (ma risalente all'ottobre del 2023), riguardante "l'occupazione di una zona demaniale marittima nell'ambito della circoscrizione portuale di Civitavecchia di 18.772 mq, di cui una ubicata nell'area prospiciente la banchina 23 di 7.529,00 mq, con insistente un box di facile rimozione di 12,50, l'altra presso varco nord di 11.243 mq, allo scopo di mantenere un'area di stoccaggio e deposito e, in particolare, sosta e custodia di veicoli commerciali (casse mobili, semirimorchi, rimorchi, autotreni, autoarticolati e motrici)". Entrambe le aree, però, spiega il documento invitando chiunque abbia osservazioni a farlo entro un mese, saranno interessate da lavori di pubblico interesse, sicché la durata dovrà essere inferiore a quanto richiesto: "Sebbene la durata della concessione richiesta sia pari ad anni 4 (quattro) con decorrenza dal 01.01.2024, l'AdSP, in considerazione degli interventi già programmati sulle aree ubicate presso la banchina n.23, nonché della necessità di rientrare nella disponibilità delle ulteriori aree richieste presso varco nord, per garantire l'esecuzione di prestazioni di interesse pubblico, nel rispetto delle previsioni del vigente piano di configurazione strategica di cui al citato Decreto n.177/2022, limiterà il rinnovo della concessione al periodo 01.01.2024 - 31.05.2025". In particolare la prima delle due aree, quella presso la banchina 23, sarà interessata all'installazione della Cabina AT/MT del Cold Ironing e dovrà essere sgomberata non oltre la fine di ottobre, mentre gli altri spazi, su cui l'Adsp, fa sapere l'ente, sarà "destinata a parcheggi a servizio portuale" e dovrà essere lasciata da Grimaldi fra poco più di un anno. Al netto di eventuali eccezioni, su cui però il gruppo ha per il momento sorvolato. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



05/14/2024 18:19 Nicola Capuzzo

Porti Il gruppo partenopeo perderà in due tappe quasi 19mila mq di aree nello scalo laziale Vero che Logiport, braccio terminalistico del Gruppo Grimaldi, ha appena ottenuto (fatti salvi i ricorsi pendenti di gnv e Moby) nuove aree per 67mila mq (Nuova Darsena Traghetti), ma il gruppo dovrà nel giro di un anno sgomberare altri 19mila mq oggi occupati nel porto di Civitavecchia. Lo si apprende da un'istanza di rinnovo che la Autorità di sistema portuale di Civitavecchia ha appena pubblicato (ma risalente all'ottobre del 2023), riguardante "l'occupazione di una zona demaniale marittima nell'ambito della circoscrizione portuale di Civitavecchia di 18.772 mq, di cui una ubicata nell'area prospiciente la banchina 23 di 7.529,00 mq, con insistente un box di facile rimozione di 12,50, l'altra presso varco nord di 11.243 mq, allo scopo di mantenere un'area di stoccaggio e deposito e, in particolare, sosta e custodia di veicoli commerciali (casse mobili, semirimorchi, rimorchi, autotreni, autoarticolati e motrici)". Entrambe le aree, però, spiega il documento invitando chiunque abbia osservazioni a farlo entro un mese, saranno interessate da lavori di pubblico interesse, sicché la durata dovrà essere inferiore a quanto richiesto: "Sebbene la durata della concessione richiesta sia pari ad anni 4 (quattro) con decorrenza dal 01.01.2024, l'AdSP, in considerazione degli interventi già programmati sulle aree ubicate presso la banchina n.23, nonché della necessità di rientrare nella disponibilità delle ulteriori aree richieste presso varco nord, per garantire l'esecuzione di prestazioni di interesse pubblico, nel rispetto delle previsioni del vigente piano di configurazione strategica di cui al citato Decreto n.177/2022, limiterà il rinnovo della concessione al periodo 01.01.2024 - 31.05.2025". In particolare la prima delle due aree, quella presso la banchina 23, sarà interessata all'installazione della Cabina AT/MT del Cold Ironing e dovrà essere sgomberata non oltre la fine di ottobre, mentre gli altri spazi, su cui l'Adsp, fa sapere l'ente, sarà "destinata a parcheggi a servizio portuale" e dovrà essere

(Sito) Ansa

Napoli

In campo per recupero dei cannoni che difendevano i cantieri

Il recupero dei cannoni che difendevano dalla fine del '700 i cantieri navali di Castellammare di Stabia sarà il tema al centro del convegno "I cannoni di Stabia", in programma al Circolo Nautico Stabia (via Giuseppe Bonito, 2) giovedì 16 maggio alle ore 19. L'iniziativa, promossa in collaborazione con la fondazione Il Giglio di Napoli, riunirà studiosi, imprenditori ed esponenti dell'associazionismo. Al saluto del presidente del circolo, Antonio De Sinno, seguiranno gli interventi di Piero Caserta, dell'associazione nazionale funzionari di polizia; Lucio Militano, ingegnere navale; Pio Forlani, ammiraglio dell'Anmi Castellammare di Stabia; Luisa Del Sorbo, manager dello Stabia Main Port; Catello Vanacore, storico. Le conclusioni ed i saluti finali saranno del presidente dell'autorità di sistema portuale del **mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata.**



Informazioni Marittime

Napoli

Il porto di Napoli torna a congestionarsi di mezzi pesanti

Fita-Cna Campania lamenta un'operatività ridotta al terminal Conateco. Il segretario Musella chiede alle autorità «una mano operativa». Torna a congestionarsi di mezzi pesanti il porto di Napoli, da diversi giorni alle prese con decine di camion in attesa per movimentare i container. Attilio Musella, segretario regionale della Fita-Cna Campania, denuncia: «Al porto di Napoli da giorni si lavora con una operatività ridotta. Gli autotrasportatori costretti a fare orari assurdi». L'associazione degli autotrasportatori parla di oltre cento camion oggi fermi da diverse ore nel porto campano. Criticità che «da anni sono un'ancora che frena lo sviluppo del settore». Da diversi giorni gli operatori lamentano un'operatività ridotta a causa di rallentamenti di procedure di carico e scarico dei container. «Ci sono rallentamenti nelle procedure della Conateco, che è il terminal che movimentava l'80 per cento delle merci del porto di Napoli - spiega Musella, segretario Fita-Cna Campania - abbiamo provato più volte a portare la problematica all'attenzione dell'autorità portuale ma non si riesce a trovare una soluzione. Da diversi giorni stiamo lavorando malissimo, i nostri autisti sono costretti a fare orari stressanti e lunghissimi. I nostri camion fanno ore e ore di fila, sia per il ritiro che per la consegna del container. Si provoca un danno economico alle aziende perché le ore di attesa non vengono pagate, ma si cagiona anche un danno sociale ed ambientale considerando che ci sono centinaia di camion in fila in attesa di effettuare operazioni di carico scarico». «I nostri autisti - conclude Musella - devono rispettare ore di guida in base ad un regolamento europeo e talvolta sono costretti a sfiorare le ore di guida a rischio della sicurezza stradale. Dopo che l'autista ha fatto un viaggio a Roma o in Puglia, ritorna e deve stare 4 o 5 ore in fila per fare una semplice operazione di scarico o ritiro del contenitore questo può diventare un pericolo per la viabilità stradale. Abbiamo scritto all'Autorità di sistema portuale e alla Conateco, evidenziando le falle e la scarsa operatività. Chiediamo che l'Autorità di sistema portuale, la Capitaneria e la Guardia di Finanza intervengano e ci diano una mano operativa». Condividi Tag [napoli](#) autotrasporto Articoli correlati.



Brindisi Report

Brindisi

Costa Morena Est: al via l'infissione dei pali per la realizzazione delle briccole

Un'operazione per innalzare i livelli di sicurezza nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto. L'importo totale dell'appalto è di circa 6 milioni 400 mila euro BRINDISI - E' partita questa mattina (14 maggio), presso Costa Morena Est nel porto di Brindisi, la campagna di infissione dei pali sulla cui testa saranno impiantate delle piattaforme metalliche per costituire sei briccole. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha visitato l'area di cantiere. Insieme a lui il comandante in seconda della capitaneria di porto di Brindisi, Andrea Chirizzi, il capo Piloti, Leo Morolla, ed il capo del gruppo ormeggiatori, Vincenzo Cafarella. Una gru speciale, dotata di vibro-infissore, riesce ad infiggere, a -43 metri dal livello medio mare i suddetti pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima bricola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato mare, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del porto. Il sistema delle briccole avrà un ingombro complessivo di 200 metri ed è stato progettato per consentire l'ormeggio di navi RO-RO di una lunghezza- fuori tutto- compresa tra 109 e 196 metri, completando così un'opera fondamentale per garantire la sicurezza, nelle fasi di ormeggio, nel porto di Brindisi. I lavori di "potenziamento degli ormeggi navi ro-ro a Costa Morena ovest - realizzazione di un pontile con briccole nel porto di brindisi" sono eseguiti dall'Ati (Associazione temporanea di imprese) composta da Venna srl, in qualità di mandataria, e da Research Consorzio Stabile s.c.arl, in qualità di mandante e ausiliaria, con la società Duomi Srl, indicata per la redazione del progetto che si è aggiudicata la gara di appalto integrato, mediante procedura di gara aperta telematica. L'importo totale dell'appalto è di circa 6 milioni 400 mila euro, di cui oltre 57.400 per la progettazione esecutiva e oltre 176mila euro per oneri per la sicurezza. Si tratta di un'opera strategica per il porto di Brindisi, attesa e auspicata da anni, sia dagli organi tecnici competenti, piloti e ormeggiatori, sia dalla Capitaneria di Porto, in quanto necessaria per innalzare i livelli di sicurezza, nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto che ordinariamente attraccano di poppa presso le banchine. "Sta, finalmente, prendendo vita una delle opere più importanti e strategiche per il rilancio dello scalo di Brindisi- commenta il presidente Patroni Griffi. Stiamo realizzando un'infrastruttura altamente performante, dal minimo impatto ambientale che oltre ad innalzare significativamente i livelli di sicurezza ci darà la possibilità di intensificare i collegamenti dei rotabili, quindi, i volumi di traffico nelle Motorways of the Sea (autostrade del mare). Le ricadute per lo scalo, per il retroporto e per tutto il territorio



05/14/2024 13:58

Redazione Maggio

Un'operazione per innalzare i livelli di sicurezza nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto. L'importo totale dell'appalto è di circa 6 milioni 400 mila euro BRINDISI - E' partita questa mattina (14 maggio), presso Costa Morena Est nel porto di Brindisi, la campagna di infissione dei pali sulla cui testa saranno impiantate delle piattaforme metalliche per costituire sei briccole. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha visitato l'area di cantiere. Insieme a lui il comandante in seconda della capitaneria di porto di Brindisi, Andrea Chirizzi, il capo Piloti, Leo Morolla, ed il capo del gruppo ormeggiatori, Vincenzo Cafarella. Una gru speciale, dotata di vibro-infissore, riesce ad infiggere, a -43 metri dal livello medio mare i suddetti pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima bricola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato mare, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del porto. Il sistema delle briccole avrà un ingombro complessivo di 200 metri ed è stato progettato per consentire l'ormeggio di navi RO-RO di una lunghezza- fuori tutto- compresa tra 109 e 196 metri, completando così un'opera fondamentale per garantire la sicurezza, nelle fasi di ormeggio, nel porto di Brindisi. I lavori di "potenziamento degli ormeggi navi ro-ro a Costa Morena ovest - realizzazione di un pontile con briccole nel porto di brindisi" sono eseguiti dall'Ati (Associazione temporanea di imprese) composta da Venna srl, in qualità di mandataria, e da Research Consorzio Stabile s.c.arl, in qualità di mandante e ausiliaria, con la società Duomi Srl, indicata per la redazione del progetto che si è aggiudicata la gara di appalto integrato, mediante procedura di gara aperta telematica. L'importo totale dell'appalto è di circa 6 milioni 400 mila euro, di cui oltre 57.400 per la progettazione esecutiva e oltre 176mila euro per oneri per la sicurezza. Si tratta di un'opera strategica per il porto di Brindisi, attesa e auspicata da anni, sia dagli organi tecnici competenti, piloti e ormeggiatori, sia dalla Capitaneria di Porto, in quanto necessaria per innalzare i livelli di sicurezza, nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto che ordinariamente attraccano di poppa presso le banchine. "Sta, finalmente, prendendo vita una delle opere più importanti e strategiche per il rilancio dello scalo di Brindisi- commenta il presidente Patroni Griffi. Stiamo realizzando un'infrastruttura altamente performante, dal minimo impatto ambientale che oltre ad innalzare significativamente i livelli di sicurezza ci darà la possibilità di intensificare i collegamenti dei rotabili, quindi, i volumi di traffico nelle Motorways of the Sea (autostrade del mare). Le ricadute per lo scalo, per il retroporto e per tutto il territorio

Brindisi Report

Brindisi

saranno enormi. Una importante svolta positiva, soprattutto in questo momento storico in cui c'è tanta apprensione per il processo di desertificazione industriale in corso". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).

Brindisi Report

Brindisi

Edison, bocciata la mozione dell'opposizione: il Comune non sosterrà il Consorzio Asi

La maggioranza dice di no alla costituzione in giudizio contro l'**Autorità di sistema portuale**. Il sindaco: "Il deposito costiero di gnl è uno degli elementi della transizione energetica" BRINDISI - Stavolta il consiglio comunale non si compatta intorno al progetto Edison. La maggioranza ha bocciato (18 voti contrari, 11 favorevoli) una mozione proposta dall'opposizione (primo firmatario, Roberto Fusco) che avrebbe impegnato l'amministrazione comunale a costituirsi nel giudizio fra Consorzio Asi e **Autorità di sistema portuale** del Mar adriatico meridionale, a sostegno dell'Asi. Il contenzioso, come noto, riguarda la distanza che dovrebbe intercorrere fra il deposito di gas Gnl e la rete ferroviaria, nel sito di Costa Morena Est. Il Consorzio ha esortato Edison a rispettare la distanza minima di 30 metri. Secondo l'ente **portuale**, invece, la distanza di cinque metri prevista dal progetto, è conforme ai requisiti di legge. Il centrodestra ha cassato la proposta del centr sinistra, con il solo distinguo di Roberto Quarta, eletto fra le file di Fratelli d'Italia. Non si è ripetuta, dunque, l'unanimità che venne raggiunta lo scorso ottobre, quando il consiglio comunale approvò una richiesta di riesame dell'iter autorizzativo del progetto, sottoponendola ai ministeri competenti. Una certa compattezza emerse anche a dicembre, quando i capigruppo concordarono su una nota, inviata al governo, in cui si chiedeva un ulteriore approfondimento sui dubbi nutriti in merito al procedimento autorizzativo, a proposito della distanza fra l'impianto e i binari. In occasione dell'udienza in programma il prossimo 19 giugno davanti al Tar di Lecce, quindi, il Comune di Brindisi non sarà parte in causa. L'opposizione Roberto Fusco (Movimento 5 stelle) ha ricordato il rimpallo di responsabilità al quale si è assistito nei mesi precedenti (in particolar modo in una conferenza dei capigruppo aperta a Rfi e **Autorità di sistema portuale** che si svolse prima del monotematico di ottobre) e ha posto una questione di sicurezza, facendo l'esempio della strage avvenuta nel 2009 presso la stazione di Viareggio. "Non possiamo - ribadisce Fusco - sempre intervenire dopo. Non può accadere come sulle morti sul lavoro. E' finita l'epoca in cui la politica, di fronte a determinati fatti contraddittori, si gira dall'altra parte. Su questa difesa oggi noi decidiamo se passare o non passare alla storia". Roberto Fusco-12 Il centrosinistra fra fronte comune. A detta di Riccardo Rossi (Brindisi Bene Comune/ Alleanza Sinistra-Verdi), Edison non sarebbe più convinta di realizzare un impianto che era stato concepito sulla base di previsioni di crescita, non più attuali, del trasporto su gomma con alimentazione a Gnl. "Quei mezzi oggi - afferma Rossi - sono poche decine, forse 100. La costituzione in giudizio è un atto di coraggio". Francesco Cannalire (Pd) ha invitato a dare una "conseguenza concreta" all'intesa politica raggiunta a ottobre, con l'approvazione della mozione. "L'obiettivo non è di rompere il fronte - afferma il consigliere



05/14/2024 14:53

Giornalista Maggio, Gianluca Greco

La maggioranza dice di no alla costituzione in giudizio contro l'Autorità di sistema portuale. Il sindaco: "Il deposito costiero di gnl è uno degli elementi della transizione energetica" BRINDISI - Stavolta il consiglio comunale non si compatta intorno al progetto Edison. La maggioranza ha bocciato (18 voti contrari, 11 favorevoli) una mozione proposta dall'opposizione (primo firmatario, Roberto Fusco) che avrebbe impegnato l'amministrazione comunale a costituirsi nel giudizio fra Consorzio Asi e Autorità di sistema portuale del Mar adriatico meridionale, a sostegno dell'Asi. Il contenzioso, come noto, riguarda la distanza che dovrebbe intercorrere fra il deposito di gas Gnl e la rete ferroviaria, nel sito di Costa Morena Est. Il Consorzio ha esortato Edison a rispettare la distanza minima di 30 metri. Secondo l'ente portuale, invece, la distanza di cinque metri prevista dal progetto, è conforme ai requisiti di legge. Il centrodestra ha cassato la proposta del centr sinistra, con il solo distinguo di Roberto Quarta, eletto fra le file di Fratelli d'Italia. Non si è ripetuta, dunque, l'unanimità che venne raggiunta lo scorso ottobre, quando il consiglio comunale approvò una richiesta di riesame dell'iter autorizzativo del progetto, sottoponendola ai ministeri competenti. Una certa compattezza emerse anche a dicembre, quando i capigruppo concordarono su una nota, inviata al governo, in cui si chiedeva un ulteriore approfondimento sui dubbi nutriti in merito al procedimento autorizzativo, a proposito della distanza fra l'impianto e i binari. In occasione dell'udienza in programma il prossimo 19 giugno davanti al Tar di Lecce, quindi, il Comune di Brindisi non sarà parte in causa. L'opposizione Roberto Fusco (Movimento 5 stelle) ha ricordato il rimpallo di responsabilità al quale si è assistito nei mesi precedenti

Brindisi Report

Brindisi

- ma di rafforzarlo. Oggi apprendiamo di queste capriole per non dare la possibilità al Comune di costituirsi". La maggioranza Le capriole di cui parla Cannalire si riferiscono agli interventi dei consiglieri di maggioranza. Ercole Saponaro (Lega), in particolare, pur ribadendo la sua assoluta contrarietà al deposito, ha accusato l'opposizione di aver voluto "rompere l'equilibrio che si era creato in consiglio comunale". "La costituzione in giudizio del Comune - rimarca Saponaro - non ha alcun valore". Questo perché, a detta di Saponaro, l'amministrazione comunale è già rappresentata dal Consorzio Asi. Lo stesso concetto viene sostenuto anche da Nicola Didonna (capogruppo di Forza Italia). "Noi di fatto - dichiara - siamo costituiti. Noi dobbiamo esprimerci politicamente e lo abbiamo fatto in maniera chiara. Dobbiamo avere il coraggio di assumerci le nostre responsabilità e lo abbiamo fatto". Mario Borromeo (Fratelli d'Italia) torna alla mozione approvata all'unanimità a ottobre. "Non passi il messaggio - afferma - che quel consiglio comunale ha detto no all'investimento. Noi abbiamo detto sì ad approfondire le criticità dell'iter autorizzativo". A detta di Borromeo, l'opposizione, tramite la proposta di costituzione in giudizio, sarebbe cercando "un elemento per un no definitivo a Edison". "L'intervento ad adiuvandum del Consorzio Asi - conclude - Asi mi pare un tantino un accanimento verso Edison". La giunta Il sindaco Il sindaco Marchionna interviene alla fine del dibattito. Il primo cittadino rimarca come la città di Brindisi sia "la più interessata d'Italia a tutte le fasi di transizione che stiamo vivendo". E "Il deposito costiero - sostiene il sindaco - è uno degli elementi della transizione energetica di cui stiamo parlando. La maggioranza è sempre stata a favore dell'investimento". In quest'ottica il sindaco chiama in causa Enel, aprendo uno spiraglio sulla possibilità di nuovi investimenti della multinazionale presso il sito di Cerano, dopo la dismissione della centrale Federico II. "Sono consapevoli - dichiara - di avere una grande responsabilità nei confronti della città. Non voglio dare indicazioni che possano sembrare di eccessivo ottimismo, ma posso serenamente dire che qualcosa si muove". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).

Brindisi Report

Brindisi

Edison, sindaco: "Noi sempre favorevoli a investimento". Fusco: "Contraddizioni nella maggioranza"

Le dichiarazioni di Giuseppe Marchionna e del consigliere comunale Roberto Fusco, al termine del consiglio comunale sul deposito Edison Le dichiarazioni del sindaco Giuseppe Marchionna e del consigliere comunale Roberto Fusco (Movimento 5 stelle) a margine del consiglio comunale sulla mozione proposta dall'opposizione (bocciata) che avrebbe impegnato il Comune di Brindisi a costituirsi in giudizio a sostegno del Consorzio Asi, nell'ambito del contenzioso con l'Autorità di sistema portuale. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui Video popolari](#).



Il Nautilus

Brindisi

Un porto che non garantisce l'approdo e l'ormeggio alle navi non è un porto!

Brindisi e il suo porto è l'approdo ideale del traffico commerciale Oriente-Europa, protesa nel Mediterraneo, dotata di una vasta retroportualità per centinaia di ettari, con collegamenti diretti ferroviari, stradali e aeroportuali con il Nord Europa, a differenza di altri porti concorrenti. Papa Benedetto XVI lo definì il porto 'Porta d'Oriente', durante la Sua visita pastorale a Brindisi il 14 e 15 giugno 2008. Con Determina n. 85 del 14 marzo 2022, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM) ha aggiudicato la gara relativa all'appalto integrato: "Porto di Brindisi: potenziamento degli ormeggi navi ro-ro a Costa Morena Ovest- Realizzazione di briccole con pontile". Si tratta di un'opera strategica per il porto di Brindisi, attesa e auspicata da anni, sia dagli organi tecnici competenti, piloti e ormeggiatori, sia dalla Capitaneria di Porto, in quanto necessaria per innalzare i livelli di sicurezza, nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto che ordinariamente attraccano di poppa presso le banchine. L'intervento consiste nella infissione in **mare**, nel porto medio, di 6 briccole: la prima, lato terra posta a 17 mt dall'attuale banchina (Costa Morena Ovest); le quattro successive poste ad intervalli di 30 mt; l'ultima (la sesta) lato **mare** posta a 60 mt dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da una passerella metallica, per consentire il solo accesso agli ormeggiatori. "Dotare il porto di un'infrastruttura così performante e dal minimo impatto ambientale - aveva dichiarato a Il Nautilus tempo fa il presidente dell'AdSPMAM, Prof. Ugo Patroni Griffi - , inoltre, produrrà un altro effetto: l'aumento del traffico dei rotabili e quindi delle Motorways of the Sea (autostrade del **mare**). Le ricadute economiche per il retro-porto e per l'intero territorio saranno rilevanti".



Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: iniziata l'infissione dei pali per la realizzazione delle briccole

Una gru speciale su pontone, dotata di vibro-infissore, infigge a -43 metri dal livello medio **mare** i pali metallici. Inizia una nuova era per lo scalo messapico. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), **Ugo Patroni Griffi**, ha visitato l'area di cantiere, a Costa Morena ovest, nel porto di Brindisi, dove è iniziata la campagna di infissione dei pali in acciaio costituenti le briccole. Erano presenti il comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Andrea Chirizzi, il capo Piloti, Leo Morolla, il capo del Gruppo Ormeggiatori, Vincenzo Cafarella. E' stata avviata, infatti, la campagna di infissione dei pali sulla cui testa saranno impiantate delle piattaforme metalliche a costituire le briccole per un numero complessivo di 6. Una gru speciale, dotata di vibro-infissore, riesce ad infiggere, a -43 metri dal livello medio **mare** i suddetti pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima bricola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato **mare**, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del porto. Il **sistema** delle briccole avrà un ingombro complessivo di 200 metri ed è stato progettato per consentire l'ormeggio di navi RO-RO di una lunghezza- fuori tutto- compresa tra 109 e 196 metri, completando così un'opera fondamentale per garantire la sicurezza, nelle fasi di ormeggio, nel porto di Brindisi. I lavori di "potenziamento degli ormeggi navi ro-ro a Costa Morena ovest - realizzazione di un pontile con briccole nel porto di brindisi" sono eseguiti dall'A.T.I. (Associazione Temporanea di Imprese) composta da Venna s.r.l., in qualità di mandataria, e da Research Consorzio Stabile s.c.arl, in qualità di mandante e ausiliaria, con la società Duomi S.r.l, indicata per la redazione del progetto che si è aggiudicata la gara di appalto integrato, mediante procedura di gara aperta telematica. L'importo totale dell'appalto è di circa 6 milioni 400 mila euro, di cui oltre 57.400, quale somma per la progettazione esecutiva, e oltre 176 mila euro quali oneri per la sicurezza. Si tratta di un'opera strategica per il porto di Brindisi, attesa e auspicata da anni, sia dagli organi tecnici competenti, piloti e ormeggiatori, sia dalla Capitaneria di Porto, in quanto necessaria per innalzare i livelli di sicurezza, nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto che ordinariamente attraccano di poppa presso le banchine. "Sta, finalmente, prendendo vita una delle opere più importanti e strategiche per il rilancio dello scalo di Brindisi- commenta il presidente **Patroni Griffi**. Stiamo realizzando un'infrastruttura altamente performante, dal minimo impatto ambientale che oltre ad innalzare significativamente i livelli



Il Nautilus
Porto di Brindisi: iniziata l'infissione dei pali per la realizzazione delle briccole
05/14/2024 14:43

Una gru speciale su pontone, dotata di vibro-infissore, infigge a -43 metri dal livello medio mare i pali metallici. Inizia una nuova era per lo scalo messapico. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), Ugo Patroni Griffi, ha visitato l'area di cantiere, a Costa Morena ovest, nel porto di Brindisi, dove è iniziata la campagna di infissione dei pali in acciaio costituenti le briccole. Erano presenti il comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Andrea Chirizzi, il capo Piloti, Leo Morolla, il capo del Gruppo Ormeggiatori, Vincenzo Cafarella. E' stata avviata, infatti, la campagna di infissione dei pali sulla cui testa saranno impiantate delle piattaforme metalliche a costituire le briccole per un numero complessivo di 6. Una gru speciale, dotata di vibro-infissore, riesce ad infiggere, a -43 metri dal livello medio mare i suddetti pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima bricola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato mare, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del porto. Il sistema delle briccole avrà un ingombro complessivo di 200 metri ed è stato progettato per consentire l'ormeggio di navi RO-RO di una lunghezza- fuori tutto- compresa tra 109 e 196 metri, completando così un'opera fondamentale per garantire la sicurezza, nelle fasi di ormeggio, nel porto di Brindisi. I lavori di "potenziamento degli ormeggi navi ro-ro a Costa Morena ovest - realizzazione di un pontile con briccole nel porto di brindisi" sono eseguiti dall'A.T.I. (Associazione Temporanea di Imprese) composta da Venna s.r.l., in qualità di mandataria, e da Research Consorzio Stabile s.c.arl, in qualità di mandante e ausiliaria, con la società Duomi S.r.l, indicata per la redazione del progetto che si è aggiudicata la

Il Nautilus

Brindisi

di sicurezza ci darà la possibilità di intensificare i collegamenti dei rotabili, quindi, i volumi di traffico nelle Motorways of the Sea (autostrade del **mare**). Le ricadute per lo scalo, per il retroporto e per tutto il territorio saranno enormi. Una importante svolta positiva, soprattutto in questo momento storico in cui c'è tanta apprensione per il processo di desertificazione industriale in corso". Si prevede che la definizione della struttura metallica delle briccole sia conclusa entro i prossimi due mesi. Attualmente, un'ordinanza della Capitaneria di Porto di Brindisi vieta l'ormeggio in andana (le navi disposte affiancate perpendicolarmente rispetto alla banchina) in caso di vento forza 8, riducendo pertanto notevolmente i posti disponibili. Soprattutto in condizioni meteomarine avverse, quindi, attraverso le briccole si potranno superare i vincoli dell'ordinanza, oggi esistenti e si garantirà la massima sicurezza degli addetti all'ormeggio, delle operazioni di sbarco e imbarco e delle stesse navi, atteso che, al momento, sono tenute "in posizione", ossia ferme e in condizioni di sicurezza, esclusivamente dalle ancore poste a prora. Il progetto è stato dichiarato ammissibile e finanziabile con i fondi POC PUGLIA 2014-2020 - POR PUGLIA 2014-2020. ASSE VII "Sistemi di Trasporto e Infrastrutture di Rete"- AZIONE 7.4 "Interventi per la competitività del **sistema portuale** e interportuale" con Determinazione Dirigenziale n. 32 del 26.04.2021 emanata dal Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio - Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, per l'importo provvisorio concedibile pari a 9.117.394,32.

Informazioni Marittime

Brindisi

Porto di Brindisi, potenziamento in corso degli ormeggi ro-ro

In costruzione un pontile per l'attracco dei traghetti. Lavori ultimati nel giro di due mesi. Questa mattina il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, **Ugo Patroni Griffi**, ha visitato l'area di cantiere di Costa Morena ovest, nel porto di Brindisi, dov'è in corso il potenziamento degli ormeggi ro-ro tramite la realizzazione di un pontile con briccole. Alla visita erano presenti anche il comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Andrea Chirizzi, il capo Piloti, Leo Morolla, il capo del Gruppo Ormeggiatori, Vincenzo Cafarella. L'importo totale dell'appalto è di circa 6,4 milioni di euro. Si tratta di un'opera strategica per il porto di Brindisi, attesa da anni dal cluster, necessaria per innalzare i livelli di sicurezza nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto che ordinariamente attraccano di poppa presso le banchine. È stata quindi avviata una campagna di infissione di sei pali sulla cui testa saranno impiantate delle piattaforme metalliche a costituire le briccole. Una gru speciale, dotata di vibro-infissore, riesce ad infiggere a meno 43 metri sul livello medio mare questi pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima briccola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato mare, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del porto. L'Autorità di sistema portuale prevede che la definizione della struttura metallica delle briccole sia conclusa entro i prossimi due mesi. «Sta finalmente prendendo vita una delle opere più importanti e strategiche per il rilancio dello scalo di Brindisi», commenta il presidente **Patroni Griffi**. «Stiamo realizzando un'infrastruttura altamente performante, dal minimo impatto ambientale che oltre ad innalzare significativamente i livelli di sicurezza ci darà la possibilità di intensificare i collegamenti dei rotabili, quindi, i volumi di traffico nelle Motorways of the Sea (autostrade del mare). Le ricadute per lo scalo, per il retroporto e per tutto il territorio saranno enormi. Una importante svolta positiva, soprattutto in questo momento storico in cui c'è tanta apprensione per il processo di desertificazione industriale in corso». Attualmente, un'ordinanza della Capitaneria di Porto di Brindisi vieta l'ormeggio in andana (le navi disposte affiancate perpendicolarmente rispetto alla banchina) in caso di vento forza 8, riducendo pertanto notevolmente i posti disponibili. Soprattutto in condizioni meteomarine avverse, quindi, attraverso le briccole si potranno superare i vincoli dell'ordinanza, oggi esistenti e si garantirà la massima sicurezza degli addetti all'ormeggio, delle operazioni di sbarco e imbarco e delle stesse navi, atteso che, al momento, sono tenute "in posizione", ossia ferme e in condizioni di sicurezza, esclusivamente dalle ancore poste



05/14/2024 14:16

In costruzione un pontile per l'attracco dei traghetti. Lavori ultimati nel giro di due mesi. Questa mattina il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha visitato l'area di cantiere di Costa Morena ovest, nel porto di Brindisi, dov'è in corso il potenziamento degli ormeggi ro-ro tramite la realizzazione di un pontile con briccole. Alla visita erano presenti anche il comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Andrea Chirizzi, il capo Piloti, Leo Morolla, il capo del Gruppo Ormeggiatori, Vincenzo Cafarella. L'importo totale dell'appalto è di circa 6,4 milioni di euro. Si tratta di un'opera strategica per il porto di Brindisi, attesa da anni dal cluster, necessaria per innalzare i livelli di sicurezza nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto che ordinariamente attraccano di poppa presso le banchine. È stata quindi avviata una campagna di infissione di sei pali sulla cui testa saranno impiantate delle piattaforme metalliche a costituire le briccole. Una gru speciale, dotata di vibro-infissore, riesce ad infiggere a meno 43 metri sul livello medio mare questi pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima briccola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato mare, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del porto. L'Autorità di sistema portuale prevede che la definizione della struttura metallica delle briccole sia conclusa entro i prossimi due mesi. «Sta finalmente prendendo vita una delle opere più importanti e strategiche per il rilancio dello scalo di Brindisi», commenta il presidente Patroni Griffi. «Stiamo realizzando un'infrastruttura altamente performante, dal minimo impatto ambientale che oltre ad innalzare significativamente i livelli di sicurezza ci darà la possibilità di intensificare i collegamenti dei rotabili, quindi, i volumi di traffico nelle Motorways of the Sea

Informazioni Marittime

Brindisi

a prora. Il progetto è stato dichiarato ammissibile e finanziabile con i fondi POC PUGLIA 2014-2020 - POR PUGLIA 2014-2020. ASSE VII "Sistemi di Trasporto e Infrastrutture di Rete"- AZIONE 7.4 "Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale" con Determinazione Dirigenziale n. 32 del 26.04.2021 emanata dal Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio - Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, per l'importo provvisorio concedibile pari a 9.117.394,32. I lavori di potenziamento degli ormeggi ro-ro del porto di Brindisi sono eseguiti dall'A.T.I. (Associazione Temporanea di Imprese) composta da Venna in qualità di mandataria e da Research Consorzio Stabile s.c.arl in qualità di mandante e ausiliaria, con la società Duomi S.r.l, indicata per la redazione del progetto che si è aggiudicata la gara di appalto integrato, mediante procedura di gara aperta telematica. Condividi Tag brindisi Articoli correlati.

Messaggero Marittimo

Brindisi

Nuove briccole al porto di Brindisi

BRINDISI È stato dato il via alla campagna di infissione dei pali sulla cui testa saranno impiantate delle piattaforme metalliche a costituire le sei briccole nel porto di Brindisi, Costa Morena ovest. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, ha visitato l'area di cantiere, insieme al comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Andrea Chirizzi, il capo Piloti, Leo Morolla, il capo del Gruppo Ormeggiatori, Vincenzo Cafarella. Una gru speciale, dotata di vibroinfissore, riesce ad infiggere, a -43 metri dal livello medio mare i suddetti pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima briccola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato mare, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente e saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del porto. Il sistema delle briccole avrà un ingombro complessivo di 200 metri ed è stato progettato per consentire l'ormeggio di navi ro-ro di una lunghezza fuori tutto compresa tra 109 e 196 metri, completando così un'opera fondamentale per garantire la sicurezza, nelle fasi di ormeggio, nel porto di Brindisi. I lavori sono eseguiti dall'A.T.I. composta da Venna s.r.l., in qualità di mandataria, e da Research Consorzio Stabile s.c.arl, in qualità di mandante e ausiliaria, con la società Duomi S.r.l, indicata per la redazione del progetto che si è aggiudicata la gara di appalto integrato, mediante procedura di gara aperta telematica. L'importo totale dell'appalto è di circa 6 milioni 400 mila euro, di cui oltre 57.400, quale somma per la progettazione esecutiva, e oltre 176 mila euro quali oneri per la sicurezza. Si tratta di un'opera strategica per il porto di Brindisi, attesa e auspicata da anni, sia dagli organi tecnici competenti, piloti e ormeggiatori, sia dalla Capitaneria di Porto, in quanto necessaria per innalzare i livelli di sicurezza, nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto che ordinariamente attraccano di poppa presso le banchine. Sta, finalmente, prendendo vita una delle opere più importanti e strategiche per il rilancio dello scalo di Brindisi -commenta il presidente Patroni Griffi- e stiamo realizzando un'infrastruttura altamente performante, dal minimo impatto ambientale che oltre ad innalzare significativamente i livelli di sicurezza ci darà la possibilità di intensificare i collegamenti dei rotabili, quindi, i volumi di traffico nelle Autostrade del mare. Le ricadute per lo scalo, per il retroporto e per tutto il territorio saranno enormi. Una importante svolta positiva, soprattutto in questo momento storico in cui c'è tanta apprensione per il processo di desertificazione industriale in corso.



Puglia Live

Brindisi

Porto di Brindisi: iniziata l'infissione dei pali per la realizzazione delle briccole

Una gru speciale su pontone, dotata di vibro-infissore, infigge a -43 metri dal livello medio **mare** i pali metallici. Inizia una nuova era per lo scalo messapico. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), **Ugo Patroni Griffi**, ha visitato l'area di cantiere, a Costa Morena ovest, nel porto di Brindisi, dove è iniziata la campagna di infissione dei pali in acciaio costituenti le briccole. Erano presenti il comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Andrea Chirizzi, il capo Piloti, Leo Morolla, il capo del Gruppo Ormeggiatori, Vincenzo Cafarella. E' stata avviata, infatti, la campagna di infissione dei pali sulla cui testa saranno impiantate delle piattaforme metalliche a costituire le briccole per un numero complessivo di 6. Una gru speciale, dotata di vibro-infissore, riesce ad infiggere, a -43 metri dal livello medio **mare** i suddetti pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima briccola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato **mare**, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del porto. Il **sistema** delle briccole avrà un ingombro complessivo di 200 metri ed è stato progettato per consentire l'ormeggio di navi RO-RO di una lunghezza- fuori tutto- compresa tra 109 e 196 metri, completando così un'opera fondamentale per garantire la sicurezza, nelle fasi di ormeggio, nel porto di Brindisi. I lavori di " potenziamento degli ormeggi navi ro-ro a Costa Morena ovest - realizzazione di un pontile con briccole nel porto di brindisi " sono eseguiti dall'A.T.I. (Associazione Temporanea di Imprese) composta da Venna s.r.l., in qualità di mandataria, e da Research Consorzio Stabile s.c.arl, in qualità di mandante e ausiliaria, con la società Duomi S.r.l, indicata per la redazione del progetto che si è aggiudicata la gara di appalto integrato, mediante procedura di gara aperta telematica. L'importo totale dell'appalto è di circa 6 milioni 400 mila euro, di cui oltre 57.400, quale somma per la progettazione esecutiva, e oltre 176 mila euro quali oneri per la sicurezza. Si tratta di un'opera strategica per il porto di Brindisi, attesa e auspicata da anni, sia dagli organi tecnici competenti, piloti e ormeggiatori, sia dalla Capitaneria di Porto, in quanto necessaria per innalzare i livelli di sicurezza, nelle fasi di ormeggio delle navi traghetto che ordinariamente attraccano di poppa presso le banchine. " Sta, finalmente, prendendo vita una delle opere più importanti e strategiche per il rilancio dello scalo di Brindisi - commenta il presidente **Patroni Griffi**. Stiamo realizzando un'infrastruttura altamente performante, dal minimo impatto ambientale che oltre ad innalzare significativamente i livelli



Una gru speciale su pontone, dotata di vibro-infissore, infigge a -43 metri dal livello medio **mare** i pali metallici. Inizia una nuova era per lo scalo messapico. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), **Ugo Patroni Griffi**, ha visitato l'area di cantiere, a Costa Morena ovest, nel porto di Brindisi, dove è iniziata la campagna di infissione dei pali in acciaio costituenti le briccole. Erano presenti il comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Andrea Chirizzi, il capo Piloti, Leo Morolla, il capo del Gruppo Ormeggiatori, Vincenzo Cafarella. E' stata avviata, infatti, la campagna di infissione dei pali sulla cui testa saranno impiantate delle piattaforme metalliche a costituire le briccole per un numero complessivo di 6. Una gru speciale, dotata di vibro-infissore, riesce ad infiggere, a -43 metri dal livello medio **mare** i suddetti pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima briccola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato **mare**, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del porto. Il sistema delle briccole avrà un ingombro complessivo di 200 metri ed è stato progettato per consentire l'ormeggio di navi RO-RO di una lunghezza- fuori tutto- compresa tra 109 e 196 metri, completando così un'opera fondamentale per garantire la sicurezza, nelle fasi di ormeggio, nel porto di Brindisi. I lavori di " potenziamento degli ormeggi navi ro-ro a Costa Morena ovest - realizzazione di un pontile con briccole nel porto di brindisi " sono eseguiti dall'A.T.I. (Associazione Temporanea di Imprese) composta da Venna s.r.l., in qualità di mandataria, e da Research Consorzio Stabile s.c.arl, in qualità di mandante e ausiliaria, con la società Duomi S.r.l, indicata per la redazione del progetto che si è aggiudicata la

Puglia Live

Brindisi

di sicurezza ci darà la possibilità di intensificare i collegamenti dei rotabili, quindi, i volumi di traffico nelle Motorways of the Sea (autostrade del **mare**). Le ricadute per lo scalo, per il retroporto e per tutto il territorio saranno enormi. Una importante svolta positiva, soprattutto in questo momento storico in cui c'è tanta apprensione per il processo di desertificazione industriale in corso ". Si prevede che la definizione della struttura metallica delle bricole sia conclusa entro i prossimi due mesi. Attualmente, un'ordinanza della Capitaneria di Porto di Brindisi vieta l'ormeggio in andana (le navi disposte affiancate perpendicolarmente rispetto alla banchina) in caso di vento forza 8, riducendo pertanto notevolmente i posti disponibili. Soprattutto in condizioni meteomarine avverse, quindi, attraverso le bricole si potranno superare i vincoli dell'ordinanza, oggi esistenti e si garantirà la massima sicurezza degli addetti all'ormeggio, delle operazioni di sbarco e imbarco e delle stesse navi, atteso che, al momento, sono tenute "in posizione", ossia ferme e in condizioni di sicurezza, esclusivamente dalle ancore poste a prora. Il progetto è stato dichiarato ammissibile e finanziabile con i fondi POC PUGLIA 2014-2020 - POR PUGLIA 2014-2020. ASSE VII "Sistemi di Trasporto e Infrastrutture di Rete"- AZIONE 7.4 "Interventi per la competitività del **sistema portuale** e interportuale" con Determinazione Dirigenziale n. 32 del 26.04.2021 emanata dal Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio - Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, per l'importo provvisorio concedibile pari a 9.117.394,32.

Rai News

Brindisi

Porto di Brindisi, nuovi pontili per i traghetti a Costa Morena

Lavori appena iniziati sui fondali: il nuovo sistema faciliterà il lavoro degli ormeggiatori, garantirà più sicurezza ad equipaggi e passeggeri. Manovre in corso per spostare le briccole dalla banchina direttamente in mare e posarle sul fondale. Ogni infissione richiede tre ore ma in due mesi il nuovo pontile sarà pronto. Niente più ormeggi con le ancore, il nuovo sistema faciliterà il lavoro degli ormeggiatori, garantirà più sicurezza ad equipaggi e passeggeri, e consentirà di intercettare anche le navi car carrier legate al mercato dell'automotive. Un percorso ad ostacoli durato due anni ed osteggiato da più parti ricorda **Patroni Griffi** che rivendica come l'intera filiera sia legata al territorio, incluso l'utilizzo del pontone. L'attracco delle prime navi previsto per l'autunno. Intervista a **Ugo Patroni Griffi** - presidente Autorità Portuale Adriatico Meridionale.



Ship Mag

Brindisi

Porto di Brindisi, nuovi pontili per i traghetti a Costa Morena

14 Maggio 2024 Redazione L'importo totale dell'appalto è superiore ai 6 milioni di euro **Brindisi** - Novità importanti per il **porto** di **Brindisi**, infatti nell'area di cantiere, a Costa Morena ovest è iniziata la campagna di infissione dei pali in acciaio costituenti le briccole. Una gru speciale, dotata di vibro-infissore, riesce ad infiggere, a -43 metri dal livello medio mare i pali metallici che sorreggeranno il pontile funzionale al solo attracco e ormeggio delle navi. La prima briccola è posta a 17 metri dall'attuale banchina, le restanti quattro ad un intervallo di 30 metri; mentre l'ultima, lato mare, sarà posizionata a 60 metri dalla precedente. Le briccole saranno collegate tra loro da passerelle in acciaio per consentire il passaggio degli ormeggiatori e dei piloti del **porto**. Il sistema delle briccole avrà un ingombro complessivo di 200 metri ed è stato progettato per consentire l'ormeggio di navi Ro-Ro di una lunghezza compresa tra 109 e 196 metri, completando così un'opera fondamentale per garantire la sicurezza, nelle fasi di ormeggio, nel **porto** di **Brindisi**. L'importo totale dell'appalto è di circa 6 milioni 400 mila euro. "Sta, finalmente, prendendo vita una delle opere più importanti e strategiche per il rilancio dello scalo di **Brindisi**- commenta il presidente Patroni Griffi - Stiamo realizzando un'infrastruttura altamente performante, dal minimo impatto ambientale che oltre ad innalzare significativamente i livelli di sicurezza ci darà la possibilità di intensificare i collegamenti dei rotabili, quindi, i volumi di traffico nelle Motorways of the Sea (autostrade del mare). Le ricadute per lo scalo, per il retroporto e per tutto il territorio saranno enormi". S.



Informazioni Marittime

Taranto

Scuola sottufficiali di Taranto, open day virtuale per i futuri marescialli

La Marina Militare ha messo quest'anno 191 posti a concorso Sabato 18 maggio, la Scuola Sottufficiali di **Taranto** accoglierà virtualmente i giovani interessati a intraprendere la carriera di maresciallo della Marina Militare. Si svolgerà infatti un , tramite una piattaforma online e senza prenotazione. Durante l'evento, i visitatori virtuali avranno l'opportunità di interagire con neo-marescialli del terzo anno accademico e allievi marescialli di seconda classe, i quali condurranno un tour dell'Istituto, illustrandone le peculiarità formative, le diverse opportunità di carriera e le modalità di ammissione alla prima classe del 27° corso Ruoli Normali Marescialli. Per l'anno 2024 i posti a concorso sono 191, di cui 170 del corpo Equipaggi Militari Marittimi e 21 del corpo delle Capitanerie di Porto. Il bando rimarrà aperto fino al 24 maggio. I turni di accesso all'Open Day virtuale di sabato 18 maggio sono i seguenti: alle ore 15, alle ore 16 e alle ore 17; alle ore 15:15, alle ore 16:15 e alle ore 17:15; alle ore 15:30, alle ore 16:30 e alle ore 17,30. Condividi Tag marina militare concorsi Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Scuola sottufficiali di Taranto, open day virtuale per i futuri marescialli



05/14/2024 16:00

La Marina Militare ha messo quest'anno 191 posti a concorso Sabato 18 maggio, la Scuola Sottufficiali di Taranto accoglierà virtualmente i giovani interessati a intraprendere la carriera di maresciallo della Marina Militare. Si svolgerà infatti un , tramite una piattaforma online e senza prenotazione. Durante l'evento, i visitatori virtuali avranno l'opportunità di interagire con neo-marescialli del terzo anno accademico e allievi marescialli di seconda classe, i quali condurranno un tour dell'Istituto, illustrandone le peculiarità formative, le diverse opportunità di carriera e le modalità di ammissione alla prima classe del 27° corso Ruoli Normali Marescialli. Per l'anno 2024 i posti a concorso sono 191, di cui 170 del corpo Equipaggi Militari Marittimi e 21 del corpo delle Capitanerie di Porto. Il bando rimarrà aperto fino al 24 maggio. I turni di accesso all'Open Day virtuale di sabato 18 maggio sono i seguenti: • alle ore 15, alle ore 16 e alle ore 17; • alle ore 15:15, alle ore 16:15 e alle ore 17:15; • alle ore 15:30, alle ore 16:30 e alle ore 17,30. Condividi Tag marina militare concorsi Articoli correlati.

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Andrea Agostinelli alla tavola rotonda di presentazione del rapporto di Libera "Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani"

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, **Andrea Agostinelli**, ha partecipato alla tavola rotonda di presentazione del rapporto di Libera dal titolo "Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani", che ha approfondito la presenza dei gruppi criminali negli scali marittimi internazionali, in quanto considerati un'opportunità per incrementare i propri profitti. Nel corso dell'incontro, che si è tenuto presso l'Auditorium Casa del Laicato di Gioia Tauro, introdotto dai saluti di Don Pino De Masi, referente di Libera nella Piana di Gioia Tauro, seduti allo stesso tavolo, oltre il presidente **Andrea Agostinelli**, anche il Procuratore Capo della Dda di Reggio Calabria, Giovanni Bombardieri; il Comandante del gruppo Guardia di Finanza di Gioia Tauro, Danilo Persano; il curatore del rapporto Marco Antonelli della Scuola Normale Superiore e di Libera, e Michele Albanese, giornalista del Quotidiano del Sud e corrispondente Ansa. Nel suo intervento, il presidente **Agostinelli** ha sottolineato quanto "L'attenzione che l'Ente rivolge alla legalità sia la stella polare che ne guida l'operato. Dovessi parlare con un operatore marittimo, - ha aggiunto - al dato sulla produttività

dello scalo unirei quello sulla sicurezza del porto, che deve andare di pari passo con le sue eccellenti caratteristiche infrastrutturali, quelle appunto di uno dei porti più importanti del bacino del Mediterraneo>>. <**Agostinelli - noi diamo attenzione anche alle esigenze economiche, che ci vengono rappresentate dagli operatori portuali, al fine di garantire una sempre maggiore produttività dello scalo. In questa nostra attività, chiaramente, ci occupiamo degli impianti di video sorveglianza ma anche dello scanner mobile per il quale io sono stato, inizialmente, nominato commissario straordinario dall'allora Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. In quei sei mesi, il mio compito fu quello, ma non solo, di acquistare uno scanner mobile e darlo in dotazione all'Agenzia delle Dogane e Monopoli di Gioia Tauro, per migliorare e velocizzare i relativi controlli. Chiaramente, nel corso di circa 10 anni, tanto altro è stato portato a termine, come gli importanti lavori di infrastrutturazione a cui noi rivolgiamo grande attenzione e risorse. A tale proposito, - ha concluso Agostinelli - voglio evidenziare quanto a me sia sempre piaciuto fare le cose e farle alla svelta, ma in questa progettualità significherebbe andare incontro a possibili reati, come, per fare un esempio, una turbativa d'asta. Al contrario, invece, io credo che la mia Organizzazione sia riuscita a fare molto e a farlo nel rispetto di tutte le procedure amministrative, senza mai correre il pallido rischio di incorrere in questi reati"**.



Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha partecipato alla tavola rotonda di presentazione del rapporto di Libera dal titolo "Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani", che ha approfondito la presenza dei gruppi criminali negli scali marittimi internazionali, in quanto considerati un'opportunità per incrementare i propri profitti. Nel corso dell'incontro, che si è tenuto presso l'Auditorium Casa del Laicato di Gioia Tauro, introdotto dai saluti di Don Pino De Masi, referente di Libera nella Piana di Gioia Tauro, seduti allo stesso tavolo, oltre il presidente Andrea Agostinelli, anche il Procuratore Capo della Dda di Reggio Calabria, Giovanni Bombardieri; il Comandante del gruppo Guardia di Finanza di Gioia Tauro, Danilo Persano; il curatore del rapporto Marco Antonelli della Scuola Normale Superiore e di Libera, e Michele Albanese, giornalista del Quotidiano del Sud e corrispondente Ansa. Nel suo intervento, il presidente Agostinelli ha sottolineato quanto "L'attenzione che l'Ente rivolge alla legalità sia la stella polare che ne guida l'operato. Dovessi parlare con un operatore marittimo, - ha aggiunto - al dato sulla produttività dello scalo unirei quello sulla sicurezza del porto, che deve andare di pari passo con le sue eccellenti caratteristiche infrastrutturali, quelle appunto di uno dei porti più importanti del bacino del Mediterraneo>>. <<Nel rispetto delle competenze delle Forze dell'Ordine e dell'Autorità Marittima, - ha proseguito il presidente Agostinelli - noi diamo attenzione anche alle esigenze economiche, che ci vengono rappresentate dagli operatori portuali, al fine di garantire una sempre maggiore produttività dello scalo. In questa nostra attività, chiaramente, ci occupiamo degli impianti di video sorveglianza ma anche dello scanner mobile per il quale io sono stato inizialmente nominato commissario straordinario dall'allora

Libera presenta il “Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani

GIOIA TAURO Libera ha presentato presso l'Auditorium Casa del Laicato di Gioia Tauro il rapporto Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani, che ha approfondito la presenza dei gruppi criminali negli scali marittimi internazionali, in quanto considerati un'opportunità per incrementare i propri profitti. All'incontro ha partecipato anche il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, e dopo l'introduzione di don Pino De Masi, referente di Libera nella Piana di Gioia Tauro, seduti allo stesso tavolo, oltre il presidente Agostinelli, anche il Procuratore Capo della Dda di Reggio Calabria, Giovanni Bombardieri, il Comandante del gruppo Guardia di Finanza di Gioia Tauro, Danilo Persano, il curatore del rapporto Marco Antonelli della Scuola Normale Superiore e di Libera, e Michele Albanese, giornalista del Quotidiano del Sud e corrispondente Ansa. Nel suo intervento, Agostinelli ha sottolineato quanto l'attenzione che l'Ente rivolge alla legalità sia la stella polare che ne guida l'operato. Dovessi parlare con un operatore marittimo, al dato sulla produttività dello scalo unirei quello sulla sicurezza del

porto, che deve andare di pari passo con le sue eccellenti caratteristiche infrastrutturali, quelle appunto di uno dei porti più importanti del bacino del Mediterraneo. Nel rispetto delle competenze delle Forze dell'Ordine e dell'Autorità Marittima -ha aggiunto- noi diamo attenzione anche alle esigenze economiche, che ci vengono rappresentate dagli operatori portuali, al fine di garantire una sempre maggiore produttività dello scalo. In questa nostra attività, chiaramente, ci occupiamo degli impianti di video sorveglianza ma anche dello scanner mobile per il quale io sono stato, inizialmente, nominato commissario straordinario dall'allora Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. In quei sei mesi, il mio compito fu quello, ma non solo, di acquistare uno scanner mobile e darlo in dotazione all'Agenzia delle Dogane e Monopoli di Gioia Tauro, per migliorare e velocizzare i relativi controlli. Chiaramente, nel corso di circa 10 anni, tanto altro è stato portato a termine, come gli importanti lavori di infrastrutturazione a cui noi rivolgiamo grande attenzione e risorse. A tale proposito -ha concluso- voglio evidenziare quanto a me sia sempre piaciuto fare le cose e farle alla svelta, ma in questa progettualità significherebbe andare incontro a possibili reati, come, per fare un esempio, una turbativa d'asta. Al contrario, invece, io credo che la mia organizzazione sia riuscita a fare molto e a farlo nel rispetto di tutte le procedure amministrative, senza mai correre il pallido rischio di incorrere in questi reati.



Dal carcere ai domiciliari il narcotrafficante delle cosche di Gioia Tauro

Decisione del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere per motivi di salute. Michele Zito è stato condannato a 20 anni per l'importazione di ingenti quantitativi di droga dal Sud America. L'Ufficio di Sorveglianza del tribunale di Santa Maria Capua Vetere ha disposto gli arresti domiciliari per motivi di salute per Michele Zito, esponente della 'ndrangheta condannato a 20 anni di carcere con sentenza definitiva perché ritenuto un narcotrafficante delle cosche operanti a **Gioia Tauro**, responsabile dell'importazione in Italia di ingenti quantitativi di droga provenienti dal Sud America. La richiesta dei domiciliari è stata avanzata dal legale di Zito, avvocato Angelo Librace, che ha prodotto all'ufficio di sorveglianza - Zito è detenuto al carcere di Santa Maria Capua Vetere - la documentazione relativa a tutta una serie di patologie cliniche cui è affetto, che sono incompatibili con il prosieguo della detenzione in cella. Il legale aveva chiesto di disporre per Zito gli arresti domiciliari in un luogo di ricovero idoneo ad assicurare il trattamento sanitario e le cure del caso anche a seguito delle varie relazioni sanitarie che ritenevano assolutamente indispensabile la collocazione del detenuto in una struttura esterna al circuito penitenziario. Zito è stato quindi mandato ai domiciliari in una comunità terapeutica situata sul territorio calabrese. L'esponente della 'ndrangheta era stato arrestato nell'agosto 2016 con altre 17 persone nell'ambito dell'indagine della Dda di Reggio Calabria denominata "Operazione Vulcano". Dal processo emergeva l'esistenza di un'organizzazione operante tra l'Italia, il Sud America e l'Olanda, di cui Zito era il vertice, e che la droga arrivava anche grazie alla complicità del comandante di una nave porta-container proveniente dal Sudamerica, il quale, al soldo dei narcotrafficienti, una volta giunto in prossimità delle coste italiane, consentiva il trasbordo della sostanza stupefacente verso piccole imbarcazioni, al fine di eludere i controlli doganali al porto di **Gioia Tauro**.



Agostinelli alla tavola rotonda di presentazione del rapporto di Libera Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani

Gioia Tauro Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, **Andrea Agostinelli**, ha partecipato alla tavola rotonda di presentazione del rapporto di Libera dal titolo Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani, che ha approfondito la presenza dei gruppi criminali negli scali marittimi internazionali, in quanto considerati un'opportunità per incrementare i propri profitti. Nel corso dell'incontro, che si è tenuto presso l'Auditorium Casa del Laicato di Gioia Tauro, introdotto dai saluti di Don Pino De Masi, referente di Libera nella Piana di Gioia Tauro, seduti allo stesso tavolo, oltre il presidente **Andrea Agostinelli**, anche il Procuratore Capo della Dda di Reggio Calabria, Giovanni Bombardieri; il Comandante del gruppo Guardia di Finanza di Gioia Tauro, Danilo Persano; il curatore del rapporto Marco Antonelli della Scuola Normale Superiore e di Libera, e Michele Albanese, giornalista del Quotidiano del Sud e corrispondente Ansa. Nel suo intervento, il presidente **Agostinelli** ha sottolineato quanto <>. <Agostinelli noi diamo attenzione anche alle esigenze economiche, che ci vengono rappresentate dagli operatori portuali, al fine di

garantire una sempre maggiore produttività dello scalo. In questa nostra attività, chiaramente, ci occupiamo degli impianti di video sorveglianza ma anche dello scanner mobile per il quale io sono stato, inizialmente, nominato commissario straordinario dall'allora Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. In quei sei mesi, il mio compito fu quello, ma non solo, di acquistare uno scanner mobile e darlo in dotazione all'Agenzia delle Dogane e Monopoli di Gioia Tauro, per migliorare e velocizzare i relativi controlli. Chiaramente, nel corso di circa 10 anni, tanto altro è stato portato a termine, come gli importanti lavori di infrastrutturazione a cui noi rivolgiamo grande attenzione e risorse. A tale proposito, ha concluso Agostinelli voglio evidenziare quanto a me sia sempre piaciuto fare le cose e farle alla svelta, ma in questa progettualità significherebbe andare incontro a possibili reati, come, per fare un esempio, una turbativa d'asta. Al contrario, invece, io credo che la mia Organizzazione sia riuscita a fare molto e a farlo nel rispetto di tutte le procedure amministrative, senza mai correre il pallido rischio di incorrere in questi reati>>.



Mag 14, 2024 - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha partecipato alla tavola rotonda di presentazione del rapporto di Libera dal titolo "Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani", che ha approfondito la presenza dei gruppi criminali negli scali marittimi internazionali, in quanto considerati un'opportunità per incrementare i propri profitti. Nel corso dell'incontro, che si è tenuto presso l'Auditorium Casa del Laicato di Gioia Tauro, introdotto dai saluti di Don Pino De Masi, referente di Libera nella Piana di Gioia Tauro, seduti allo stesso tavolo, oltre il presidente Andrea Agostinelli, anche il Procuratore Capo della Dda di Reggio Calabria, Giovanni Bombardieri; il Comandante del gruppo Guardia di Finanza di Gioia Tauro, Danilo Persano; il curatore del rapporto Marco Antonelli della Scuola Normale Superiore e di Libera, e Michele Albanese, giornalista del Quotidiano del Sud e corrispondente Ansa. Nel suo intervento, il presidente Agostinelli ha sottolineato quanto <<L'attenzione che l'Ente rivolge alla legalità sia la stella polare che ne guida l'operato. Dovessi parlare con un operatore marittimo, - ha aggiunto - al dato sulla produttività dello scalo unirei quello sulla sicurezza del porto, che deve andare di pari passo con le sue eccellenti caratteristiche infrastrutturali, quelle appunto di uno dei porti più importanti del bacino del Mediterraneo>>. <<Nel rispetto delle competenze delle Forze dell'Ordine e dell'Autorità Marittima, - ha proseguito il presidente Agostinelli - noi diamo attenzione anche alle esigenze economiche, che ci vengono rappresentate dagli operatori portuali, al fine di garantire una sempre maggiore produttività dello scalo. In questa nostra attività, chiaramente, ci occupiamo degli impianti di video sorveglianza ma anche dello scanner mobile per il quale io sono stato, inizialmente, nominato commissario straordinario dall'allora Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. In quei sei mesi, il mio compito fu quello, ma non solo, di

(Sito) Ansa

Olbia Golfo Aranci

Crociere, la Costa Pacifica ritorna a Olbia con 18 scali

Diciotto scali totali programmati sino alla fine dell'estate: la nave Costa Pacifica della compagnia italiana Costa Crociere, 114mila tonnellate di stazza lorda e capace di accogliere sino a 3.780 ospiti, è attraccata oggi al porto di Olbia e vi farà tappa ogni martedì. La Costa Crociere ritorna così ad operare nello scalo gallurese, proponendo un itinerario di una settimana alla scoperta di Italia, Francia e Spagna, che comprende Olbia, Palma di Maiorca, Valencia, Marsiglia, Savona e Civitavecchia/Roma, e consente ai suoi ospiti di godersi le spiagge, le isole e le città d'arte tra le più belle del Mediterraneo. L'itinerario di Costa Pacifica a Olbia segna il debutto della Sea Destinations: accanto alle esperienze che porteranno a scoprire le destinazioni a terra, Costa Pacifica offrirà nuove esperienze da godersi a bordo, durante la navigazione, per vivere al meglio luoghi iconici compresi nella rotta della nave. I crocieristi che questa mattina hanno fatto tappa a Olbia provenienti da diversi Paesi, hanno potuto visitare la città e il suo territorio sia in maniera autonoma che prendendo parte alle escursioni proposte dalla compagnia, che consentono di scoprire le destinazioni fuori dai percorsi tradizionali. Come nel caso del tour a piedi nelle vie del centro storico di Olbia o di quello organizzato tra i graniti della Valle della Luna, insieme con il giro in fuoristrada tra i nuraghi e l'escursione all'isola della Maddalena, o più semplicemente del relax nella spiaggia della Cinta a San Teodoro.



Sardinia Post

Olbia Golfo Aranci

Costa Pacifica approda a Olbia, 37 gli scali a Cagliari

Costa Crociere ritorna a operare a Olbia : questa mattina è attraccata in **porto** Costa Pacifica , per il primo di una serie di 18 scali in programma sino alla fine dell'estate. Gli ospiti a bordo, provenienti da diversi paesi, hanno potuto visitare la città e il suo territorio sia in maniera autonoma sia attraverso le escursioni proposte dalla compagnia italiana, che consentono di scoprire le destinazioni da un punto di vista unico, fuori dai percorsi tradizionali. Come nel caso del tour a piedi nelle vie del centro storico di Olbia; del tour tra i graniti della Valle della Luna; dell'avventura in fuoristrada tra i nuraghi; dell'escursione all'isola della Maddalena o del relax nella spiaggia della Cinta a San Teodoro. Costa Pacifica visiterà Olbia ogni martedì , da oggi sino al 24 settembre , nell'ambito di un itinerario di una settimana alla scoperta di Francia, Italia e Spagna, che comprende Olbia, Palma di Maiorca, Valencia, Marsiglia, Savona e Civitavecchia/Roma, e consentirà godersi al meglio spiagge, isole e città d'arte tra le più belle del Mediterraneo. Oltre a Olbia, nel corso del 2024 Costa effettuerà anche 37 scali a Cagliari con Costa Smeralda. In totale, tra Cagliari e Olbia, gli scali Costa in Sardegna saranno quindi 55, con una crescita del 40% circa rispetto allo scorso anno. L'itinerario di Costa Pacifica a Olbia segna inoltre il debutto di una grande novità Costa per il 2024: le "Sea Destinations". Accanto alle esperienze che porteranno a scoprire le destinazioni a terra, Costa Pacifica offrirà, infatti, nuove esperienze da godersi a bordo, durante la navigazione, per vivere al meglio luoghi iconici compresi nella rotta della nave. Costa Pacifica è una nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, che ha 114 mila tonnellate di stazza lorda e può accogliere sino a 3780 ospiti . E' stata profondamente rinnovata nel maggio 2022, con importanti lavori di restyling. L'eccellenza gastronomica di bordo è rappresentata dal ristorante Archipelago, che propone i menù ideati da tre grandi chef internazionali: Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León.



Costa Crociere ritorna a operare a Olbia : questa mattina è attraccata in porto Costa Pacifica, per il primo di una serie di 18 scali in programma sino alla fine dell'estate. Gli ospiti a bordo, provenienti da diversi paesi, hanno potuto visitare la città e il suo territorio sia in maniera autonoma sia attraverso le escursioni proposte dalla compagnia italiana, che consentono di scoprire le destinazioni da un punto di vista unico, fuori dai percorsi tradizionali. Come nel caso del tour a piedi nelle vie del centro storico di Olbia; del tour tra i graniti della Valle della Luna; dell'avventura in fuoristrada tra i nuraghi; dell'escursione all'isola della Maddalena o del relax nella spiaggia della Cinta a San Teodoro. Costa Pacifica visiterà Olbia ogni martedì , da oggi sino al 24 settembre , nell'ambito di un itinerario di una settimana alla scoperta di Francia, Italia e Spagna, che comprende Olbia, Palma di Maiorca, Valencia, Marsiglia, Savona e Civitavecchia/Roma, e consentirà godersi al meglio spiagge, isole e città d'arte tra le più belle del Mediterraneo. Oltre a Olbia, nel corso del 2024 Costa effettuerà anche 37 scali a Cagliari con Costa Smeralda. In totale, tra Cagliari e Olbia, gli scali Costa in Sardegna saranno quindi 55, con una crescita del 40% circa rispetto allo scorso anno. L'itinerario di Costa Pacifica a Olbia segna inoltre il debutto di una grande novità Costa per il 2024: le "Sea Destinations". Accanto alle esperienze che porteranno a scoprire le destinazioni a terra, Costa Pacifica offrirà, infatti, nuove esperienze da godersi a bordo, durante la navigazione, per vivere al meglio luoghi iconici compresi nella rotta della nave. Costa Pacifica è una nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, che ha 114 mila tonnellate di stazza lorda e può accogliere sino a 3780 ospiti . E' stata profondamente rinnovata nel maggio 2022, con importanti lavori di restyling. L'eccellenza

Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Costa Crociere torna nel porto di Olbia

Con l'attracco di "Costa Pacifica", inaugurata la stagione crocieristica della compagnia, che effettuerà in Sardegna 55 scali quest'anno Costa Crociere ritorna a operare a Olbia. Questa mattina è attraccata in porto Costa Pacifica , per il primo di una serie di 18 scali in programma sino alla fine dell'estate. La nave visiterà Olbia ogni martedì, da oggi sino al 24 settembre, nell'ambito di un itinerario di una settimana alla scoperta di Francia, Italia e Spagna, che comprende Olbia, Palma di Maiorca, Valencia, Marsiglia, **Savona** e Civitavecchia/Roma. Oltre a Olbia, nel corso del 2024 Costa effettuerà anche 37 scali a Cagliari con Costa Smeralda. In totale, tra Cagliari e Olbia, gli scali Costa in Sardegna saranno quindi 55, con una crescita del 40% circa rispetto allo scorso anno. Costa Pacifica è una nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, che ha 114 mila tonnellate di stazza lorda e può accogliere sino a 3,780 passeggeri. È stata profondamente rinnovata nel maggio 2022, con importanti lavori di restyling. Condividi Tag costa crociere crociere sardegna Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Costa Crociere torna nel porto di Olbia



05/14/2024 12:44

Con l'attracco di "Costa Pacifica", inaugurata la stagione crocieristica della compagnia, che effettuerà in Sardegna 55 scali quest'anno Costa Crociere ritorna a operare a Olbia. Questa mattina è attraccata in porto Costa Pacifica , per il primo di una serie di 18 scali in programma sino alla fine dell'estate. La nave visiterà Olbia ogni martedì, da oggi sino al 24 settembre, nell'ambito di un itinerario di una settimana alla scoperta di Francia, Italia e Spagna, che comprende Olbia, Palma di Maiorca, Valencia, Marsiglia, Savona e Civitavecchia/Roma. Oltre a Olbia, nel corso del 2024 Costa effettuerà anche 37 scali a Cagliari con Costa Smeralda. In totale, tra Cagliari e Olbia, gli scali Costa in Sardegna saranno quindi 55, con una crescita del 40% circa rispetto allo scorso anno. Costa Pacifica è una nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, che ha 114 mila tonnellate di stazza lorda e può accogliere sino a 3,780 passeggeri. È stata profondamente rinnovata nel maggio 2022, con importanti lavori di restyling. Condividi Tag costa crociere crociere sardegna Articoli correlati.

Il Nautilus

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"Vela & Salute", salpa dalla Sicilia la navigazione solidale con le barche della legalità della Lega Navale Italiana

L'iniziativa della Lega Navale Italiana con ARNAS Garibaldi di Catania sulla prevenzione della talassemia rientra nel programma nazionale della LNI "Mare di Legalità". È partita oggi da Pozzallo la seconda edizione di "Vela & Salute", progetto promosso dalla Lega Navale Italiana all'insegna dell'impegno sociale e della legalità. L'iniziativa, organizzata dalle Sezioni della Sicilia orientale della Lega Navale Italiana in collaborazione con ARNAS Garibaldi di Catania, è dedicata alla prevenzione della talassemia e alla donazione del sangue. Attraverso molteplici attività, si celebrerà la cultura del mare inclusivo e accogliente, senza barriere fisiche e sociali. Suggestivi vessilli per la diffusione di questi importanti messaggi saranno le "barche della Legalità" della Lega Navale Italiana, simboli di rinascita e speranza, che effettueranno questa speciale crociera. Queste imbarcazioni a vela, infatti, sono state confiscate alla criminalità organizzata e assegnate dall'autorità giudiziaria alla Lega Navale che le impiega nello svolgimento di attività di pubblico interesse, così come prevede il programma nazionale "Mare di Legalità", in cui rientra l'iniziativa "Vela & Salute". «Vela & Salute - afferma l'ammiraglio Donato Marzano, presidente della Lega Navale Italiana - unisce alla cultura marittima e alla prevenzione sanitaria i valori e le azioni in favore dell'inclusione sociale e della promozione della legalità. Il nostro obiettivo con il programma Mare di Legalità - prosegue il Presidente Marzano - è portare all'attenzione dei cittadini, in particolare dei giovani, e delle istituzioni, l'importanza di educare alla legalità e al rispetto delle regole, coinvolgendo tutti, nessuno escluso, in iniziative di interesse generale nell'ambito della diffusione della cultura e delle tradizioni marittime, della promozione sociale, dello sport senza barriere e della salvaguardia ambientale, insieme a numerosi partner che saliranno a bordo con noi per condividere tanti progetti, com'è nello spirito e nella missione della Lega Navale Italiana da 127 anni». Il programma prevede una navigazione a staffetta su due rotte, con arrivo previsto il 23 maggio a Catania: la prima con partenza da Lipari verso il capoluogo etneo, con tappa nei porti di Milazzo, Messina, Riposto, Aci Trezza e Catania, e la seconda da Pozzallo con approdo nei porti di Marzamemi, Siracusa, Augusta e Catania. In ogni porto, le locali Sezioni della Lega Navale Italiana realizzeranno attività di carattere sociale e di solidarietà incentrate sui temi principali dell'iniziativa: dalla prevenzione sanitaria, alla legalità, all'inclusione sociale, al rispetto del mare, cui parteciperanno rappresentanti istituzionali, associazioni, scuole e società civile. L'iniziativa "Vela & Salute" è patrocinata dall'Assemblea Regionale Siciliana, dal Comune di Catania e dal Comune di Pozzallo ed è a coordinata, per la Lega Navale Italiana, dal delegato per la Sicilia orientale, contrammiraglio Agatino Catania, che ne è anche ideatore e promotore. «Questa seconda edizione - afferma il delegato



L'iniziativa della Lega Navale Italiana con ARNAS Garibaldi di Catania sulla prevenzione della talassemia rientra nel programma nazionale della LNI "Mare di Legalità". È partita oggi da Pozzallo la seconda edizione di "Vela & Salute", progetto promosso dalla Lega Navale Italiana all'insegna dell'impegno sociale e della legalità. L'iniziativa, organizzata dalle Sezioni della Sicilia orientale della Lega Navale Italiana in collaborazione con ARNAS Garibaldi di Catania, è dedicata alla prevenzione della talassemia e alla donazione del sangue. Attraverso molteplici attività, si celebrerà la cultura del mare inclusivo e accogliente, senza barriere fisiche e sociali. Suggestivi vessilli per la diffusione di questi importanti messaggi saranno le "barche della Legalità" della Lega Navale Italiana, simboli di rinascita e speranza, che effettueranno questa speciale crociera. Queste imbarcazioni a vela, infatti, sono state confiscate alla criminalità organizzata e assegnate dall'autorità giudiziaria alla Lega Navale che le impiega nello svolgimento di attività di pubblico interesse, così come prevede il programma nazionale "Mare di Legalità", in cui rientra l'iniziativa "Vela & Salute". «Vela & Salute - afferma l'ammiraglio Donato Marzano, presidente della Lega Navale Italiana - unisce alla cultura marittima e alla prevenzione sanitaria i valori e le azioni in favore dell'inclusione sociale e della promozione della legalità. Il nostro obiettivo con il programma Mare di Legalità - prosegue il Presidente Marzano - è portare all'attenzione dei cittadini, in particolare dei giovani, e delle istituzioni, l'importanza di educare alla legalità e al rispetto delle regole, coinvolgendo tutti, nessuno escluso, in iniziative di interesse generale nell'ambito della diffusione della cultura e delle tradizioni marittime, della promozione sociale, dello sport senza barriere e della salvaguardia ambientale, insieme a numerosi partner che saliranno a bordo con noi per condividere tanti progetti, com'è nello spirito e nella missione della Lega Navale Italiana da 127

Il Nautilus

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Catania - nasce sulla scorta del successo ottenuto lo scorso anno. Abbiamo incontrato oltre 1000 ragazzi delle scuole, tante famiglie di persone con disabilità, enti e istituzioni. Occasioni importanti per parlare di prevenzione, legalità e impegno sociale. Per questo - aggiunge - siamo grati ai medici che ci accompagneranno in questo viaggio per parlare di prevenzione e speranza nella ricerca scientifica. Un ringraziamento particolare va, inoltre, ai presidenti, ai soci delle sezioni coinvolte per il grande impegno profuso, affinché anche in questa edizione possa giungere quanto più possibile il nostro messaggio, nel segno dei più alti principi della Lega Navale Italiana, a cominciare dal mare sempre al centro e senza barriere». La manifestazione si concluderà il 24 maggio con il convegno "La Prevenzione in porto", che si terrà nella sala Dusmet dell'ospedale Garibaldi a partire dalle ore 14,30, in cui saranno presenti i massimi esperti in materia di emoglobinopatie. «ARNAS Garibaldi e Lega Navale - dichiara Giuseppe Giammanco, direttore sanitario di ARNAS Garibaldi - condividono anche quest'anno, gli obiettivi comuni che hanno disegnato "Vela & Salute", il progetto di inclusione, legalità, prevenzione ed educazione sanitaria che si muoverà per le coste della nostra Sicilia, un'importante opportunità per sensibilizzare l'opinione pubblica e le istituzioni sulla necessità di costruire "salute" intesa nella più ampia accezione di benessere fisico psichico e sociale».

Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"Piano spiagge", previsto un porto turistico al Diana e un lido con solarium a Croce di Mare

Finalmente verrà realizzato nell'area antistante il Diana, nella riviera di Levante, il nuovo **porto** turistico. Un approdo da almeno 500 imbarcazioni nello specchio d'acqua compreso tra il Molo Marullo e la chiesa di San Giacomo conformemente al vigente Prg. L'assessorato regionale Territorio ed Ambiente con Decreto n. 153 dell'8 maggio 2024 ha espresso parere motivato favorevole per la conclusione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) riguardante il "Piano di Utilizzo delle Aree del Demanio Marittimo della Città di Milazzo". Nella città del Capo la definizione del Piano era particolarmente attesa proprio per dar corso a questi interventi finalizzati a migliorare la fruizione turistica. Il parere si intende esteso anche alla VinCA (Valutazione di Incidenza Ambientale), concludendo in maniera oggettiva che le previsioni del Piano non determineranno incidenza significativa, ovvero non pregiudicheranno il mantenimento dell'integrità dei siti con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie esistenti. Si tratta di un ulteriore importante passo avanti nella definizione di questo importante strumento di pianificazione. La procedura per l'approvazione del Piano per l'utilizzo delle aree demaniali marittime nella Regione Sicilia è infatti alquanto complessa e molto articolata, tant'è che nessun comune siciliano ha definitivamente completato l'iter. Il Comune di Milazzo ha già ultimato la fase di pre-valutazione e la procedura VAS. Adesso si procederà con l'acquisizione dei pareri tecnici in conferenza dei servizi in modo che, dopo le eventuali revisioni, il Consiglio comunale potrà procedere con l'adozione finale, propedeutica alla verifica ed approvazione definitiva dell'Assessorato regionale Territorio ed Ambiente. «Non possiamo immaginare mega opere senza il necessario supporto logistico sulla terra-ferma - ha detto il sindaco Pippo Midili - e per questo ritengo che costruire un **porto** turistico, dove è già da tempo previsto, permetterà alla città di avere, se contiamo anche le strutture private, un'ottima offerta di posti barca, migliorando l'appeal dell'affaccio a mare di Levante». Il primo cittadino ha aggiunto che il Pudm attenziona anche la zona di Croce a Mare dove è previsto uno stabilimento balneare con esclusivo "solarium", mentre in marina Garibaldi si punterà a realizzare due "rotonde sul mare", tra la via Cristoforo Colombo e via Salita San Francesco.



Finalmente verrà realizzato nell'area antistante il Diana, nella riviera di Levante, il nuovo porto turistico. Un approdo da almeno 500 imbarcazioni nello specchio d'acqua compreso tra il Molo Marullo e la chiesa di San Giacomo conformemente al vigente Prg. L'assessorato regionale Territorio ed Ambiente con Decreto n. 153 dell'8 maggio 2024 ha espresso parere motivato favorevole per la conclusione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) riguardante il "Piano di Utilizzo delle Aree del Demanio Marittimo della Città di Milazzo". Nella città del Capo la definizione del Piano era particolarmente attesa proprio per dar corso a questi interventi finalizzati a migliorare la fruizione turistica. Il parere si intende esteso anche alla VinCA (Valutazione di Incidenza Ambientale), concludendo in maniera oggettiva che le previsioni del Piano non determineranno incidenza significativa, ovvero non pregiudicheranno il mantenimento dell'integrità dei siti con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie esistenti. Si tratta di un ulteriore importante passo avanti nella definizione di questo importante strumento di pianificazione. La procedura per l'approvazione del Piano per l'utilizzo delle aree demaniali marittime nella Regione Sicilia è infatti alquanto complessa e molto articolata, tant'è che nessun comune siciliano ha definitivamente completato l'iter. Il Comune di Milazzo ha già ultimato la fase di pre-valutazione e la procedura VAS. Adesso si procederà con l'acquisizione dei pareri tecnici in conferenza dei servizi in modo che, dopo le eventuali revisioni, il Consiglio comunale potrà procedere con l'adozione finale, propedeutica alla verifica ed approvazione definitiva dell'Assessorato regionale Territorio ed Ambiente. «Non possiamo

Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, il Marina del Nettuno conferma la Bandiera Blu. Uno due porti siciliani

Il Marina del Nettuno conferma la bandiera blu in tema di buone pratiche ambientali. E' uno degli 81 approdi ad avere issato la bandiera in Italia. Uno dei due porti siciliani ad avere tagliato il traguardo. L'ambito riconoscimento è stato annunciato assieme a quelli assegnati ai comuni italiani, ai porti, alle spiagge dalla Foundation for Environmental Education, l'organizzazione internazionale no-profit con sede in Danimarca che promuove le buone pratiche per l'educazione ambientale. I criteri secondo cui l'organizzazione non governativa, ogni anno, assegna il riconoscimento sono 33, tra cui la balneabilità delle acque (secondo i dati Arpa), la depurazione, la raccolta differenziata, le aree pedonali, le piste ciclabili, i servizi in spiaggia, l'abbattimento delle barriere architettoniche, la ricettività alberghiera e l'educazione ambientale. Di porti bandiera blu in Sicilia ne troviamo soltanto due e sono entrambi messinesi: Marina del Nettuno di (Messina) e Capo d'Orlando Marina (Capo d'Orlando). Per il Marina del Nettuno di Messina l'ennesima conferma di un riconoscimento che passa per severi criteri di valutazione. L'importanza del riconoscimento assegnato al Marina del Nettuno, struttura realizzata e gestita dalla Comet di cui è presidente l'imprenditore Ivo Blandina è innegabile. Per ottenere la conferma del riconoscimento il Marina del Nettuno, ha partecipato ad una sorta di "esame" inserito in un protocollo che prevede rigidissimi sistemi di controllo. Gli ispettori scelti dall'organizzazione Danese hanno passato al setaccio ogni aspetto della conduzione del porticciolo. Oltre alla giuria nazionale, che ha lavorato in sinergia con quella internazionale, hanno dato il loro contributo anche alcune istituzioni come il ministero dell'Ambiente, quello delle Politiche agricole, il Coordinamento degli assessorati regionali al turismo. Il Marina del Nettuno, da diversi anni, aderisce al "LifeGate PlasticLess" il cui obiettivo è contribuire concretamente alla pulizia dei mari dai rifiuti di plastica. MARINA DEL NETTUNO inaugurato il 20 giugno 1998, il Marina del Nettuno di Messina, che nel 2018 ha spento venti candeline, può ospitare fino a 160 imbarcazioni, senza alcun limite di pescaggio, fino a una lunghezza massima di 40 metri. L'approdo Marina del Nettuno è stato realizzato all'imboccatura del **Porto** Naturale di Messina e occupa la banchina parallela al Viale della Libertà - antistante la Prefettura - e uno specchio d'acqua antistante per una larghezza di 60 metri. La costruzione dell'infrastruttura ha previsto l'installazione di strutture galleggianti con appositi ancoraggi sul fondo per la realizzazione della diga, dei pontili e delle strutture accessorie (uffici/ officine/ servizi). Gli ormeggi sono realizzati con pontili galleggianti in acciaio e tutto lo specchio acqueo è protetto da una diga galleggiante in cemento armato. Chi approda al Marina del Nettuno, trova servizi e attrezzature all'avanguardia, custodia e assistenza all'ormeggio 24 ore su 24. Diportisti e ospiti della Clubhouse vengono accolti in un ambiente lounge elegante e raffinato,



Il Marina del Nettuno conferma la bandiera blu in tema di buone pratiche ambientali. E' uno degli 81 approdi ad avere issato la bandiera in Italia. Uno dei due porti siciliani ad avere tagliato il traguardo. L'ambito riconoscimento è stato annunciato assieme a quelli assegnati ai comuni italiani, ai porti, alle spiagge dalla Foundation for Environmental Education, l'organizzazione internazionale no-profit, con sede in Danimarca che promuove le buone pratiche per l'educazione ambientale. I criteri secondo cui l'organizzazione non governativa, ogni anno, assegna il riconoscimento sono 33, tra cui la balneabilità delle acque (secondo i dati Arpa), la depurazione, la raccolta differenziata, le aree pedonali, le piste ciclabili, i servizi in spiaggia, l'abbattimento delle barriere architettoniche, la ricettività alberghiera e l'educazione ambientale. Di porti bandiera blu in Sicilia ne troviamo soltanto due e sono entrambi messinesi: Marina del Nettuno di (Messina) e Capo d'Orlando Marina (Capo d'Orlando). Per il Marina del Nettuno di Messina l'ennesima conferma di un riconoscimento che passa per severi criteri di valutazione. L'importanza del riconoscimento assegnato al Marina del Nettuno, struttura realizzata e gestita dalla Comet di cui è presidente l'imprenditore Ivo Blandina è innegabile. Per ottenere la conferma del riconoscimento il Marina del Nettuno, ha partecipato ad una sorta di "esame" inserito in un protocollo che prevede rigidissimi sistemi di controllo. Gli ispettori scelti dall'organizzazione Danese hanno passato al setaccio ogni aspetto della conduzione del porticciolo. Oltre alla giuria nazionale, che ha lavorato in sinergia con quella internazionale, hanno dato il loro contributo anche alcune istituzioni come il ministero

Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

dove poter gustare ottimi aperitivi, e piatti ispirati ai sapori della terra siciliana. Il ristorante nel tempo ha ottenuto numerosi riconoscimenti.

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Rfi rimette a gara la gestione del deposito costiero di Messina

Porti L'impianto, che rifornisce di carburante i traghetti della società, è ora affidato a Sgm Srl di REDAZIONE SHIPPING ITALY Rfi ha rimesso a gara l'attività di gestione del suo deposito costiero di **Messina**. L'impianto è adibito alle attività di stoccaggio e di distribuzione del combustibile necessario per il rifornimento delle navi traghetto della società in servizio sullo Stretto. Più nel dettaglio, il bando elenca tra le prestazioni richieste "incombenze di carattere amministrativo, rifornimento ai serbatoi di stoccaggio, rifornimento delle navi e attività di controllo, ispezione e manutenzione ordinaria del deposito costiero". La procedura, del valore di circa 852mila euro (al netto dell'Iva e delle opzioni), compresi circa 7mila per oneri relativi all'attuazione dei piani di sicurezza, scadrà il prossimo 18 giugno. Attualmente l'impianto è sotto le 'cure' della messinese Sgm Srl, che si era aggiudicata il precedente appalto nel 2020, nell'ambito di una procedura in cui era stata l'unica offerente. F.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Shipping Italy

Rfi rimette a gara la gestione del deposito costiero di Messina



05/14/2024 10:38 Nicola Capuzzo

Porti L'impianto, che rifornisce di carburante i traghetti della società, è ora affidato a Sgm Srl di REDAZIONE SHIPPING ITALY Rfi ha rimesso a gara l'attività di gestione del suo deposito costiero di Messina. L'impianto è adibito alle attività di stoccaggio e di distribuzione del combustibile necessario per il rifornimento delle navi traghetto della società in servizio sullo Stretto. Più nel dettaglio, il bando elenca tra le prestazioni richieste "incombenze di carattere amministrativo, rifornimento ai serbatoi di stoccaggio, rifornimento delle navi e attività di controllo, ispezione e manutenzione ordinaria del deposito costiero". La procedura, del valore di circa 852mila euro (al netto dell'Iva e delle opzioni), compresi circa 7mila per oneri relativi all'attuazione dei piani di sicurezza, scadrà il prossimo 18 giugno. Attualmente l'impianto è sotto le 'cure' della messinese Sgm Srl, che si era aggiudicata il precedente appalto nel 2020, nell'ambito di una procedura in cui era stata l'unica offerente. F.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Informare

Focus

L'India investe nello sviluppo del porto iraniano di Shahid Beheshti (Chabahar)

Annunciata la prossima istituzione di una compagnia di navigazione indo-iraniana L'India e l'Iran consolidano i rapporti nel settore marittimo-portuale con investimenti indiani nel porto iraniano di Shahid Beheshti (Chabahar) e con la prossima ricostituzione di una compagnia di navigazione partecipata dalle due nazioni. Ieri l'India Ports Global Ltd (IPGL) ha sottoscritto con l'iraniana Ports & Maritime Organization (PMO) un accordo a lungo termine per lo sviluppo del porto di Shahid Beheshti, intesa che riprende un memorandum of understanding del 2015 e un contratto del 2016 che avevano lo stesso obiettivo, ovvero di istituire un collegamento marittimo dell'India con le nazioni dell'Asia centrale e l'Afghanistan attraverso l'hub portuale di Chabahar. IPGL è stata costituita all'inizio del 2015 principalmente per partecipare allo sviluppo del porto di Shahid Beheshti ed è detenuta dal Ministero indiano dei Porti, dello Shipping e delle Vie d'acqua attraverso la Sagarmala Development Co. Ltd. L'investimento indiano previsto nel porto iraniano ammonta a 370 milioni di dollari, di cui 250 milioni per la realizzazione di infrastrutture portuali e 120 milioni per l'acquisto di attrezzature portuali. In occasione della firma del

contratto a Chabahar, apposta da parte indiana dal ministro dei Porti, dello Shipping e delle Vie d'acqua, Sarbananda Sonowal, il ministro iraniano alle Strade e allo Sviluppo urbano, Mehrdad Bazrpash, ha affermato che presto India e Iran istituiranno congiuntamente una compagnia di navigazione, riprendendo così un'iniziativa attuata con la costituzione della joint venture Irano-Hind Shipping Co. partecipata dall'iraniana Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) e dalla indiana Shipping Corporation of India (SCI) e a suo tempo colpita dalle sanzioni contro l'Iran.

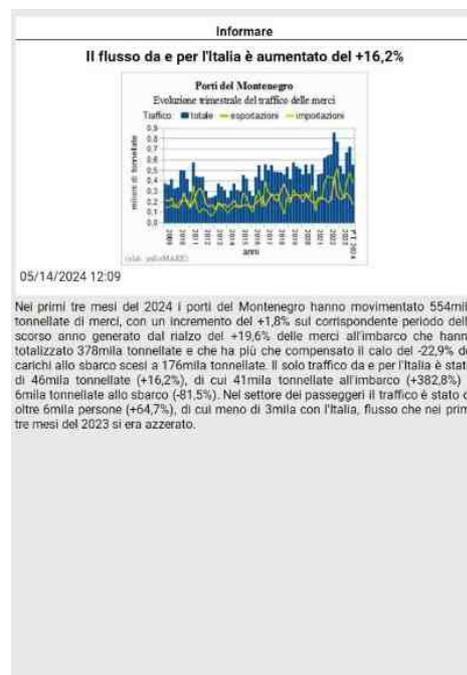


Informare

Focus

Il flusso da e per l'Italia è aumentato del +16,2%

Nei primi tre mesi del 2024 i porti del Montenegro hanno movimentato 554mila tonnellate di merci, con un incremento del +1,8% sul corrispondente periodo dello scorso anno generato dal rialzo del +19,6% delle merci all'imbarco che hanno totalizzato 378mila tonnellate e che ha più che compensato il calo del -22,9% dei carichi allo sbarco scesi a 176mila tonnellate. Il solo traffico da e per l'Italia è stato di 46mila tonnellate (+16,2%), di cui 41mila tonnellate all'imbarco (+382,8%) e 6mila tonnellate allo sbarco (-81,5%). Nel settore dei passeggeri il traffico è stato di oltre 6mila persone (+64,7%), di cui meno di 3mila con l'Italia, flusso che nei primi tre mesi del 2023 si era azzerato.



Bruxelles dà ragione all'Italia che chiede all'Austria di rimuovere le restrizioni al trasporto stradale di merci al Brennero

Il governo tirolese annuncia che è pronto a battersi dinanzi alla Corte di Giustizia dell'UE. La Commissione Europea ha adottato oggi un parere motivato nell'ambito del procedimento avviato dall'Italia nei confronti dell'Austria sostenendo che quest'ultima viola il diritto dell'UE in quanto impone determinate misure che limitano il traffico stradale sull'asse del Brennero. La Commissione ha confermato che alcune misure in vigore in Austria impongono restrizioni al trasporto di merci sulle autostrade A12 e A13 e di conseguenza limitano la libera circolazione delle merci di cui agli articoli 34 e 35 TFUE: un divieto di transito notturno, un divieto settoriale di circolazione per alcune tipologie di merci "compatibili con il trasporto su rotaia", un divieto di circolazione invernale nelle giornate di sabato e il razionamento dei veicoli pesanti che entrano in autostrada (noto come "sistema di dosaggio"). La Commissione Europea ha specificato che, pur prendendo atto di alcune spiegazioni fornite dall'Austria in relazione a considerazioni di natura ambientale, ritiene che le misure austriache non siano coerenti e non possano quindi essere giustificate appieno in funzione del conseguimento degli obiettivi prefissati (tutela dell'ambiente, sicurezza stradale, fluidità del traffico o sicurezza dell'approvvigionamento). Inoltre alcune di queste misure hanno maggiori probabilità di incidere sulle imprese straniere piuttosto che su quelle austriache. Per quanto riguarda la contestazione dell'Italia nei confronti dell'Austria in merito ad una presunta mancanza di leale cooperazione, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia fornito elementi di prova sufficienti a sostegno di tale affermazione. A seguito dell'adozione del parere motivato della Commissione, l'Italia potrà decidere di deferire il caso alla Corte di Giustizia dell'UE. Le parti hanno comunque la possibilità di giungere a una composizione amichevole della controversia e la Commissione si è dichiarata pronta a sostenerle in tale sforzo. Appreso il pronunciamento di Bruxelles, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sottolineando che la Commissione ha censurato in maniera inequivocabile tutti i divieti austriaci al traffico lungo il Corridoio del Brennero, ha confermato l'intenzione dell'Italia di procedere a formalizzare il ricorso presso la Corte di Giustizia dell'UE. Il MIT ha evidenziato che il parere della Commissione conferma la bontà della posizione del governo italiano che, su forte input del vicepresidente del Consiglio e ministro Matteo Salvini, ha deciso di intraprendere la strada giudiziaria dopo anni di interlocuzioni finalizzate a trovare una soluzione negoziata, frustrate dall'intransigenza austriaca. Compiacimento per il pronunciamento della Commissione UE è stata espressa dalle associazioni italiane dell'autotrasporto ANITA e Fai-Conftrasporto. «La notizia - ha affermato il presidente di ANITA, Riccardo Morelli - rappresenta una vittoria significativa per il nostro Paese e per le imprese che quotidianamente muovono l'economia nazionale, portando il made in Italy verso il Nord Europa. ANITA esprime un sentito

Informare
Bruxelles dà ragione all'Italia che chiede all'Austria di rimuovere le restrizioni al trasporto stradale di merci al Brennero
05/14/2024 18:56

Il governo tirolese annuncia che è pronto a battersi dinanzi alla Corte di Giustizia dell'UE. La Commissione Europea ha adottato oggi un parere motivato nell'ambito del procedimento avviato dall'Italia nei confronti dell'Austria sostenendo che quest'ultima viola il diritto dell'UE in quanto impone determinate misure che limitano il traffico stradale sull'asse del Brennero. La Commissione ha confermato che alcune misure in vigore in Austria impongono restrizioni al trasporto di merci sulle autostrade A12 e A13 e di conseguenza limitano la libera circolazione delle merci di cui agli articoli 34 e 35 TFUE: un divieto di transito notturno, un divieto settoriale di circolazione per alcune tipologie di merci "compatibili con il trasporto su rotaia", un divieto di circolazione invernale nelle giornate di sabato e il razionamento dei veicoli pesanti che entrano in autostrada (noto come "sistema di dosaggio"). La Commissione Europea ha specificato che, pur prendendo atto di alcune spiegazioni fornite dall'Austria in relazione a considerazioni di natura ambientale, ritiene che le misure austriache non siano coerenti e non possano quindi essere giustificate appieno in funzione del conseguimento degli obiettivi prefissati (tutela dell'ambiente, sicurezza stradale, fluidità del traffico o sicurezza dell'approvvigionamento). Inoltre alcune di queste misure hanno maggiori probabilità di incidere sulle imprese straniere piuttosto che su quelle austriache. Per quanto riguarda la contestazione dell'Italia nei confronti dell'Austria in merito ad una presunta mancanza di leale cooperazione, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia fornito elementi di prova sufficienti a sostegno di tale affermazione. A seguito dell'adozione del parere motivato della Commissione, l'Italia potrà decidere di deferire il caso alla Corte di Giustizia dell'UE. Le parti hanno comunque la possibilità di giungere a una composizione amichevole della controversia e la Commissione si è dichiarata pronta a sostenerle in tale sforzo. Appreso il pronunciamento di Bruxelles, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sottolineando che la Commissione ha censurato in maniera inequivocabile tutti i divieti austriaci al traffico lungo il Corridoio del Brennero, ha confermato l'intenzione dell'Italia di procedere a formalizzare il ricorso presso la Corte di Giustizia dell'UE. Il MIT ha evidenziato che il parere della Commissione conferma la bontà della posizione del governo italiano che, su forte input del vicepresidente del Consiglio e ministro Matteo Salvini, ha deciso di intraprendere la strada giudiziaria dopo anni di interlocuzioni finalizzate a trovare una soluzione negoziata, frustrate dall'intransigenza austriaca. Compiacimento per il pronunciamento della Commissione UE è stata espressa dalle associazioni italiane dell'autotrasporto ANITA e Fai-Conftrasporto. «La notizia - ha affermato il presidente di ANITA, Riccardo Morelli - rappresenta una vittoria significativa per il nostro Paese e per le imprese che quotidianamente muovono l'economia nazionale, portando il made in

Informare

Focus

ringraziamento al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, per aver sollecitato il governo italiano a intraprendere l'iniziativa nei confronti dell'Austria, dimostrando di credere fermamente nelle ragioni evidenziate da ANITA, nonché a coloro che si sono impegnati per raggiungere questo risultato. Garantire la libera circolazione e la concorrenza leale tra le imprese è di fondamentale importanza per la competitività dell'economia nazionale». «Abbiamo sempre sostenuto - ha ricordato Thomas Baumgartner, past president di ANITA con delega al Brennero - che le varie misure austriache contro il transito delle merci attraverso il Tirolo sono discriminatorie e contrarie al principio della libera circolazione delle merci e che oltre a ledere le normative comunitarie comportano un grave danno all'economia italiana. Siamo contenti della netta presa di posizione della Commissione Europea che dà ragione alle nostre tesi, confermando che le giustificazioni espresse dall'Austria rispetto alla sicurezza della circolazione e alla tutela ambientale non sono valide». «Quella di oggi - ha commentato, il presidente di Fai-Confratrasporto Paolo Uggè - è una prima risposta che non si discosta dalla linea tenuta nel passato. Ricordo che più volte il governo austriaco è stato oggetto di pronunciamenti negativi per la politica dei divieti alla libertà di circolazione, principio sancito dalla stessa Unione Europea. L'ultima "bocciatura" nei confronti dell'Austria avvenne nel 2004 con il governo Berlusconi sugli eco-punti, e a presiedere il trilatero che si espresse negativamente c'ero io, in qualità di sottosegretario ai Trasporti. Il ministro austriaco era Gorbach. Quello italiano Pietro Lunardi. Ora attendiamo la Suprema Corte, ma - ha concluso Uggè - occorrerà immediatamente togliere le limitazioni e aprire ad un confronto che porti a soluzioni adeguate che garantiscano il rispetto dell'ambiente e quello della libertà di circolazione». Da parte austriaca il ministro per la Protezione del clima e il governatore dello Stato del Tirolo, Leonore Gewessler e Anton Mattle, hanno anticipato che la risposta dell'Austria sarà quella di sottolineare ancora una volta la propria disponibilità a tenere colloqui, nonostante lo scorso anno l'Italia abbia abbandonato i negoziati, e hanno precisato che né il governo federale austriaco né il governo regionale tirolese rinunceranno alle misure d'emergenza tirolesi che - hanno evidenziato - non solo tutelano la vita e la salute delle persone in tutto il Tirolo, ma sono anche un obbligo ai sensi del diritto europeo in quanto l'Austria deve adottare misure per conformarsi alla direttiva UE sulla qualità dell'aria, soprattutto perché a breve, a livello UE, verrà decisa un'ulteriore riduzione dei valori limite. «Le misure d'emergenza tirolesi - ha ribadito Gewessler - sono giuridicamente conformi e corrette. Perché per noi la salute e la vita delle persone non sono negoziabili. Siamo uniti dalla parte della popolazione tirolese e faremo tutto il possibile per proteggerla costantemente. Le nostre argomentazioni - ha aggiunto - sono buone. Le misure d'emergenza tirolesi hanno una base giuridica adeguata. Sono convinta che alla fine l'aria pulita, la sicurezza stradale e la salute vinceranno sugli interessi lobbistici dell'industria dei trasporti italiana. Una cosa è chiara: prima ciò accade, meglio è. Ecco perché l'Austria resta aperta al dialogo. Ora Matteo Salvini - ha affermato Gewessler - deve decidere se essere ministro a vantaggio dei trasportatori o del popolo». «Continuiamo ad essere pronti - ha

Informare

Focus

confermato Mattle - a discutere nuove misure che miglioreranno la situazione lungo il corridoio del Brennero. Tuttavia, il limite sopportabile dalle persone, dalla natura e dalle infrastrutture è stato raggiunto da tempo. Per questo motivo continueremo a difendere le misure d'emergenza tirolesi con buoni argomenti e ricorderemo ai nostri vicini europei e alla Commissione Europea gli accordi esistenti, come la Convenzione delle Alpi o il Libro Bianco sui Trasporti. Chi parla di riduzione del traffico sulle strade deve sostenere anche le regioni in questo obiettivo». «Esamineremo e valuteremo nel dettaglio - ha dichiarato il responsabile dei Trasporti e della conservazione dell'ambiente e della natura del governo tirolese, René Zumtobel - la dichiarazione della Commissione Europea presentata oggi e le critiche in essa sollevate. In definitiva, purtroppo, non sorprende che il commissario ai Trasporti dia priorità assoluta alla libera circolazione delle merci. Presumo che ora l'Italia porterà avanti la causa con il sostegno del commissario ai Trasporti e che poi verrà presa una decisione davanti alla Corte di Giustizia Europea tra la libera circolazione delle merci e la tutela della salute, dello spazio vitale e dell'ambiente. Ci prepareremo in stretto coordinamento con la Confederazione e in ogni caso metteremo tutto in gioco e lotteremo davanti alla Corte di Giustizia Europea per la tutela del clima e della salute e contro l'incontrollato traffico di camion attraverso il Tirolo».

Demolizioni navali: quando il business gronda sangue

PIOMBINO - La recente inaugurazione di un nuovo tratto di strada che punta a risolvere il centenario isolamento stradale (e ferroviario) del porto e delle aree connesse, ha riaperto il dibattito sulle demolizioni navali che dovevano essere - scriviamo riferendoci a progetti a quanto pare accantonati - uno dei siti di demolizioni navali più importanti e più redditizi per il Mediterraneo. La stessa joint venture tra il gruppo genovese di San Giorgio del porto e il gruppo livornese Neri ha ormai cambiato destinazione, sta completando alcuni impianti destinati a costruzioni e refitting, ma non per questo non risente dalla mancanza di un collegamento veloce con la superstrada (?) Aurelia. E le demolizioni? Il caso della Costa Concordia - fu costruita una banchina apposta con fondale a 20 metri, furono predisposti piazzali e attrezzature, ma poi il relitto fu demolito a Genova - è stato sintomatico. Significa che le demolizioni navali continueranno useranno ad essere nei paesi dell'est Mediterraneo (Turchia) o addirittura del Far East?



d'Amico, primo trimestre OK

Carlos Balestra LUSSEMBURGO - Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A, società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato il resoconto intermedio consolidato relativo al primo trimestre 2024. Carlos Balestra di Mottola, amministratore delegato di d'Amico International Shipping commenta: 'DIS ha registrato un risultato molto forte nei primi tre mesi del 2024, con un utile netto di US\$ 56,3 milioni vs. US\$ 54,1 milioni ottenuti nello stesso trimestre dello scorso anno. La nostra società ha infatti realizzato una media spot giornaliera di US\$ 38.201 nel Q1 2024 vs. US\$ 36.652 nel Q1 2023. DIS ha inoltre coperto, tramite contratti a tariffa fissa, il 41,3% del totale dei giorni nave del Q1 2024, ad una media giornaliera di US\$ 28.123 (Q1 2023: 25,2% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 26.367). Siamo stati, pertanto, in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 34.043 nel Q1 2024, rispetto agli US\$ 34.056 registrato nello stesso periodo dello scorso anno. Il nostro mercato è rimasto solido per tutto il primo trimestre del 2024, grazie alla crescita limitata della flotta e all'aumento dei volumi del commercio marittimo di prodotti raffinati. Diversi fattori esogeni hanno inoltre ulteriormente sostenuto il mercato. Gli incidenti nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden con attacchi dei ribelli Houthi alle navi commerciali hanno spinto gli operatori, inclusi noi stessi, a interrompere i transiti nel Mar Rosso e optare per la rotta più lunga attraverso il Capo di Buona Speranza. Ciò ha causato una notevole diminuzione dei volumi che attraversano il Canale di Suez, aumentando la domanda misurata in tonnellate-miglia per le product tanker. Le limitazioni ai transiti del Canale di Panama legate alla siccità, hanno ulteriormente sostenuto i mercati. Inoltre, il conflitto in corso derivante dall'invasione russa dell'Ucraina ha avuto profondi effetti sui mercati del petrolio e delle petroliere. Le sanzioni dell'UE e il 'price-cap' alle esportazioni di prodotti petroliferi russi, in vigore dal 5 febbraio 2023, hanno fatto crollare le esportazioni russe verso l'UE, mentre le esportazioni verso Cina, India, Turchia, Medio Oriente, America Latina e Africa sono aumentate. Il dirottamento del petrolio russo verso destinazioni più lontane ha aumentato significativamente i tempi di navigazione, con viaggi dalla Russia occidentale (Baltico) verso il Nord- ovest dell'Europa che richiedono circa 10 giorni, rispetto a circa 30-40 giorni per le spedizioni verso India e Cina dagli stessi porti di carico. Tutto questo ha ulteriormente stimolato la domanda di petroliere di prodotti. Oltre a questi fattori esogeni, il nostro settore - ha detto ancora Balestra di Mottola - sta beneficiando di alcuni fondamentali di lungo termine molto positivi. Secondo le stime dell'AIE, la domanda globale di petrolio ha registrato un significativo aumento di 2,3 mb/g nel 2023, con una media di 101,8 mb/g,



Carlos Balestra LUSSEMBURGO - Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A, società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato il resoconto intermedio consolidato relativo al primo trimestre 2024. Carlos Balestra di Mottola, amministratore delegato di d'Amico International Shipping commenta: 'DIS ha registrato un risultato molto forte nei primi tre mesi del 2024, con un utile netto di US\$ 56,3 milioni vs. US\$ 54,1 milioni ottenuti nello stesso trimestre dello scorso anno. La nostra società ha infatti realizzato una media spot giornaliera di US\$ 38.201 nel Q1 2024 vs. US\$ 36.652 nel Q1 2023. DIS ha inoltre coperto, tramite contratti a tariffa fissa, il 41,3% del totale dei giorni nave del Q1 2024, ad una media giornaliera di US\$ 28.123 (Q1 2023: 25,2% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 26.367). Siamo stati, pertanto, in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 34.043 nel Q1 2024, rispetto agli US\$ 34.056 registrato nello stesso periodo dello scorso anno. Il nostro mercato è rimasto solido per tutto il primo trimestre del 2024, grazie alla crescita limitata della flotta e all'aumento dei volumi del commercio marittimo di prodotti raffinati. Diversi fattori esogeni hanno inoltre ulteriormente sostenuto il mercato. Gli incidenti nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden con attacchi dei ribelli Houthi alle navi commerciali hanno spinto gli operatori, inclusi noi stessi, a interrompere i transiti nel Mar Rosso e optare per la rotta più lunga attraverso il Capo di Buona Speranza. Ciò ha causato una notevole diminuzione dei volumi che attraversano il Canale di Suez, aumentando la domanda misurata in tonnellate-miglia per le product tanker. Le limitazioni ai transiti del Canale di Panama legate alla siccità, hanno ulteriormente sostenuto i mercati. Inoltre, il conflitto in corso derivante dall'invasione russa dell'Ucraina ha avuto profondi effetti sui mercati del petrolio e delle petroliere. Le sanzioni dell'UE e il 'price-cap' alle esportazioni di prodotti

La Gazzetta Marittima

Focus

superando i livelli medi del 2019 di 1,2 mb/g. È da notare che gran parte di questa crescita è stata trainata dalla Cina, che ha contribuito a un notevole aumento dei consumi per 1,7 mb/g, pari a circa il 76% dell'incremento totale a livello mondiale. Guardando avanti, l'AIE prevede un'ulteriore espansione di 1,2 mb/g della domanda globale di petrolio nel 2024, raggiungendo una media di 103,0 mb/g, con la Cina prevista rappresentare circa il 45% di tale incremento. In particolare, la domanda cinese di nafta dovrebbe costituire il principale driver, con un aumento previsto di 231 kb/g nel 2024, a seguito dell'entrata in funzione di nuovi impianti di cracking.

Nove punti per la media nautica

MILANO - Sulla rivista Barche a Motore, Luca Oriani, uno dei più noti esperti del settore nautico in Italia, ha rilanciato i nove "comandamenti" per un vero sviluppo della nautica minore italiana, che a differenza di quella dei maxi-yachts sta subendo pesantemente per l'aumento dei costi delle materie prime, della manodopera e dei posti barca. Ecco i "comandamenti".

- 1) Adeguamento delle strutture dei porti turistici pubblici e delle concessioni a privati di banchine/pontili galleggianti.
- 2) Agevolazione dello sviluppo e adeguamento delle Marine esistenti, semplificando e omogeneizzando le procedure burocratiche.
- 3) Creazione di zone franche per il turismo nautico nelle 32 aree marine protette con a pagamento così da autofinanziare l'attività e le strutture da creare.
- 4) Uniformare lungo tutte e coste la normativa (come distanza dalla costa per ancorare). Oggi ogni zona ha le sue norme particolari.
- 5) Creazione di nuovi campi boe in baie protette, sempre con politica di autofinanziamento grazie al pagamento di sosta e servizi.
- 6) Promozione all'estero del turismo nautico sul mare in Italia nelle principali nazioni a vocazione turistica.
- 7) Finanziamenti agevolati a chi apre attività di turismo nautico.
- 8) Intervento diretto del Ministero del mare sulle pratiche giacenti per nuovi porti turistici e/o interventi su quelli esistenti.
- 9) Agevolazione dell'IVA per le strutture ricettive del diporto nautico, equiparandole a quella applicata al turismo/alberghiero. Quanto vale un Piano nazionale per lo sviluppo del turismo nautico per l'Italia? Dalle stime riportate da Oriani, con un piano nazionale di riforme e del Turismo Nautico si stima una crescita del 70% del fatturato in dieci anni, da 6 a 10,2 miliardi di euro, con una crescita annua del 5% raggiungendo un totale di 28,4 milioni di presenze/giorno in più rispetto al 2023. Forse vale la pena metterci il naso. Per il futuro dell'Italia e per il bene dei diportisti. Che siamo noi, i tanti appassionati del mare.



Costa Crociere ritorna a Olbia

Mag 14, 2024 Genova - Costa Crociere ritorna a operare a Olbia : questa mattina è attraccata in porto Costa Pacifica , per il primo di una serie di 18 scali in programma sino alla fine dell'estate. Gli ospiti a bordo, provenienti da diversi paesi, hanno potuto visitare la città e il suo territorio sia in maniera autonoma sia attraverso le escursioni proposte dalla compagnia italiana, che consentono di scoprire le destinazioni da un punto di vista unico, fuori dai percorsi tradizionali. Come nel caso del tour a piedi nelle vie del centro storico di Olbia; del tour tra i graniti della Valle della Luna; dell'avventura in fuoristrada tra i nuraghi; dell'escursione all'isola della Maddalena o del relax nella spiaggia della Cinta a San Teodoro. Costa Pacifica visiterà Olbia ogni martedì, da oggi sino al 24 settembre, nell'ambito di un itinerario di una settimana alla scoperta di Francia, Italia e Spagna, che comprende Olbia, Palma di Maiorca, Valencia, Marsiglia, Savona e Civitavecchia/Roma, e consentirà godersi al meglio spiagge, isole e città d'arte tra le più belle del Mediterraneo. Oltre a Olbia, nel corso del 2024 Costa effettuerà anche 37 scali a Cagliari con Costa Smeralda. In totale, tra Cagliari e Olbia, gli scali Costa in Sardegna saranno quindi 55 con una crescita del 40% circa rispetto allo scorso anno L'itinerario di Costa Pacifica a Olbia segna inoltre il debutto di una grande novità Costa per il 2024: le " Sea Destinations ". Accanto alle esperienze che porteranno a scoprire le destinazioni a terra, Costa Pacifica offrirà, infatti, nuove esperienze da godersi a bordo, durante la navigazione, per vivere al meglio luoghi iconici compresi nella rotta della nave. Ad esempio, dopo aver visitato Palma, la nave si fermerà in rada davanti all'isola di Ibiza, e a bordo prenderà vita un Jungle party in piscina, tra sculture giganti, gabbie dorate, ballerini in abiti lucenti e la musica dei migliori Dj dell'isola. O ancora, durante la navigazione nel Santuario dei Cetacei, un innovativo spettacolo di luci svelerà i segreti delle creature marine più affascinanti; infine, in mare aperto, nel buio più profondo del mare delle Baleari, gli ospiti potranno andare alla scoperta di pianeti e costellazioni, come da nessun'altra parte. Costa Pacifica è una nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, che ha 114.000 tonnellate di stazza lorda e può accogliere sino a 3780 ospiti. E' stata profondamente rinnovata nel maggio 2022, con importanti lavori di restyling. L'eccellenza gastronomica di bordo è rappresentata dal ristorante Archipelago , che propone i menù ideati da tre grandi chef internazionali: Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León . Nei ristoranti principali della nave, inclusi nel prezzo della crociera, si possono gustare i Destination Dish, singoli piatti a cura dei tre chef, che interpretano la tradizione e i sapori del luogo che si visiterà il giorno seguente. Sempre in tema di gusto, la nave offre la Pizzeria Pummid'oro , che propone l'autentica pizza italiana, fatta a regola d'arte. Per chi



Mag 14, 2024 Genova - Costa Crociere ritorna a operare a Olbia : questa mattina è attraccata in porto Costa Pacifica , per il primo di una serie di 18 scali in programma sino alla fine dell'estate. Gli ospiti a bordo, provenienti da diversi paesi, hanno potuto visitare la città e il suo territorio sia in maniera autonoma sia attraverso le escursioni proposte dalla compagnia italiana, che consentono di scoprire le destinazioni da un punto di vista unico, fuori dai percorsi tradizionali. Come nel caso del tour a piedi nelle vie del centro storico di Olbia; del tour tra i graniti della Valle della Luna; dell'avventura in fuoristrada tra i nuraghi; dell'escursione all'isola della Maddalena o del relax nella spiaggia della Cinta a San Teodoro. Costa Pacifica visiterà Olbia ogni martedì, da oggi sino al 24 settembre, nell'ambito di un itinerario di una settimana alla scoperta di Francia, Italia e Spagna, che comprende Olbia, Palma di Maiorca, Valencia, Marsiglia, Savona e Civitavecchia/Roma, e consentirà godersi al meglio spiagge, isole e città d'arte tra le più belle del Mediterraneo. Oltre a Olbia, nel corso del 2024 Costa effettuerà anche 37 scali a Cagliari con Costa Smeralda. In totale, tra Cagliari e Olbia, gli scali Costa in Sardegna saranno quindi 55 con una crescita del 40% circa rispetto allo scorso anno L'itinerario di Costa Pacifica a Olbia segna inoltre il debutto di una grande novità Costa per il 2024: le " Sea Destinations ". Accanto alle esperienze che porteranno a scoprire le destinazioni a terra, Costa Pacifica offrirà, infatti, nuove esperienze da godersi a bordo, durante la navigazione, per vivere al meglio luoghi iconici compresi nella rotta della nave. Ad esempio, dopo aver visitato Palma, la nave si fermerà in rada davanti all'isola di Ibiza, e a bordo prenderà vita un Jungle party in piscina, tra sculture giganti, gabbie dorate, ballerini in abiti lucenti e la musica dei migliori Dj dell'isola. O ancora, durante la navigazione nel Santuario dei Cetacei, un innovativo spettacolo di luci svelerà i segreti delle creature marine più affascinanti; infine, in mare aperto, nel buio più profondo del mare delle Baleari, gli

Sea Reporter

Focus

vuole provare sapori più esotici c'è il ristorante Teppanyaki , un mix di alta gastronomia e show, che grazie alla maestria degli chef diventa una vera e propria forma d'intrattenimento. Sushino at Costa è un sushi bistrot sul mare pensato per offrire un'autentica esperienza giapponese, all'aperitivo, a pranzo o a cena. Per godersi un drink o una "dolce pausa" in totale relax c'è solo l'imbarazzo della scelta. A cominciare dal Sunset Bar , per un aperitivo durante la "golden hour" sull'ampia terrazza fronte mare. L' Aperol Spritz bar è dedicato ai cocktail italiani più famosi nel mondo. La gelateria Amarillo è l'ideale per un cremoso gelato artigianale con prodotti Agrimontana di prima qualità. L'intrattenimento è garantito dal teatro su tre ponti, dove assistere a spettacolari ed entusiasmanti show; quattro piscine , due delle quali con copertura semovente, dove vengono organizzate feste, concerti e animazione, e una con toboga , per il divertimento di grandi e piccoli; un campo polisportivo; una spa di 6000 mq con vista mare e una palestra, sempre vista mare, equipaggiata con i macchinari Technogym; per i più giovani ci sono lo Squok Club e la Teen Zone, con le loro aree dedicate.