



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 17 maggio 2024**



Prime Pagine

17/05/2024	Corriere della Sera	8
<hr/>		
17/05/2024	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
17/05/2024	Il Foglio	10
<hr/>		
17/05/2024	Il Giornale	11
<hr/>		
17/05/2024	Il Giorno	12
<hr/>		
17/05/2024	Il Manifesto	13
<hr/>		
17/05/2024	Il Mattino	14
<hr/>		
17/05/2024	Il Messaggero	15
<hr/>		
17/05/2024	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
17/05/2024	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
17/05/2024	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
17/05/2024	Il Tempo	19
<hr/>		
17/05/2024	Italia Oggi	20
<hr/>		
17/05/2024	La Nazione	21
<hr/>		
17/05/2024	La Repubblica	22
<hr/>		
17/05/2024	La Stampa	23
<hr/>		
17/05/2024	MF	24
<hr/>		

Primo Piano

16/05/2024	Requadro	<i>Meta Time, Elena Zuccollo</i>	25
<hr/>			
Merci, passeggeri e fondi Pnrr: gli investimenti approdano nei porti italiani			
<hr/>			

Trieste

16/05/2024	Il Nautilus	28
A Trieste la tappa di Sicurtech sulla sicurezza antincendio nel settore marino		

Venezia

16/05/2024	(Sito) Ansa	30
Venezia, navi crociera rinnovano impegno a ridurre emissioni		
16/05/2024	Il Nautilus	31
Blue Flag 2024: Di Blasio (AdSPMAS): "Crocieristica sostenibile per valorizzare i territori e attrarre risorse		
16/05/2024	Il Nautilus	32
Navi da crociera nei porti di Venezia e Chioggia: rinnovato l'accordo per ridurre le emissioni		
16/05/2024	Informazioni Marittime	33
Poco zolfo nelle navi, rinnovato il Venice Blue Flag		
16/05/2024	Sea Reporter	35
Blue Flag 2024: Di Blasio, Crocieristica sostenibile per valorizzare i territori e attrarre risorse		
16/05/2024	Sea Reporter	36
Navi da crociera nei porti di Venezia e Chioggia: rinnovato l'accordo per ridurre le emissioni		
16/05/2024	Sea Reporter	37
Sottoscrizione Venice Blue Flag: dichiarazione di Galiotti, Direttore Italia di CLIA		
16/05/2024	Ship Mag	38
Navi da crociera nei porti di Venezia e Chioggia, rinnovato l'accordo per ridurre le emissioni		
16/05/2024	Shipping Italy	39
Il cold ironing sbarca anche al porto di Chioggia		
16/05/2024	Veneto News	41
Navi da crociera nei porti di Venezia e Chioggia: rinnovato l'accordo per ridurre le emissioni		

Savona, Vado

16/05/2024	Corriere Marittimo	42
Reefer Terminal, entrato in funzione il nuovo gate automatizzato per l'entrata e uscita container		
16/05/2024	Genova Today	43
Diga: varato il primo cassone, il 24 maggio la posa		
16/05/2024	Il Nautilus	44
REEFER TERMINAL: operativo il nuovo Gate automatizzato per il carico e lo scarico di container		
16/05/2024	Informare	46
Operativo il nuovo gate automatizzato al Reefer Terminal di Vado Ligure		
16/05/2024	Informatore Navale	47
REEFER TERMINAL: operativo il nuovo Gate automatizzato per il carico e lo scarico di container		

16/05/2024	Informazioni Marittime	49
<hr/>		
16/05/2024	PrimoCanale.it <i>Matteo Angeli</i>	50
<hr/>		
16/05/2024	Ship Mag	51
<hr/>		
16/05/2024	Shipping Italy	52
<hr/>		
16/05/2024	Shipping Italy	53
<hr/>		
16/05/2024	The Medi Telegraph	56
<hr/>		

Genova, Voltri

16/05/2024	Affari Italiani	57
<hr/>		
16/05/2024	Genova Today	59
<hr/>		
16/05/2024	PrimoCanale.it	60
<hr/>		
16/05/2024	PrimoCanale.it	61
<hr/>		
17/05/2024	Rai News	63
<hr/>		
16/05/2024	Ship Mag	65
<hr/>		
16/05/2024	Ship Mag	67
<hr/>		
16/05/2024	Ship Mag	68
<hr/>		
16/05/2024	Shipping Italy	69
<hr/>		
16/05/2024	Shipping Italy	70
<hr/>		

La Spezia

16/05/2024	(Sito) Ansa	71
<hr/>		
16/05/2024	Citta della Spezia	72
<hr/>		

16/05/2024	Il Nautilus	74
Blue Design Summit: istituzioni e operatori proclamano La Spezia la capitale dei superyacht		
16/05/2024	Messaggero Marittimo	76
La Spezia, capitale della nautica		
16/05/2024	Sea Reporter	77
Al via Blue Design Summit: La Spezia al centro del settore dei superyacht		

Ravenna

16/05/2024	RavennaNotizie.it	79
Arte e libri alla Pallavicini 22 Art Gallery di Ravenna. Sabato 18 maggio Ilaria Cerioli presenta il suo romanzo "Rita dagli occhi neri"		

Livorno

16/05/2024	Messaggero Marittimo	80
Avvisi di garanzia AdSp Livorno: granitico silenzio		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/05/2024	(Sito) Adnkronos	81
Salvini: "Il porto commerciale di Fiumicino porta sviluppo e lavoro"		
16/05/2024	CivOnline	82
Grimaldi: «Civitavecchia è per noi casa»		
16/05/2024	CivOnline	84
Accordo Pas, la soddisfazione della politica		
16/05/2024	CivOnline	86
Scilipoti: «Il ministro Salvini prenda posizione sul porto crocieristico a Fiumicino»		
16/05/2024	Informatore Navale	87
TUTTI IN FORMA CON GRIMALDI DANCE FIT CRUISE		
16/05/2024	La Provincia di Civitavecchia	88
Grimaldi: «Civitavecchia è per noi casa»		
16/05/2024	La Provincia di Civitavecchia	90
Accordo Pas, la soddisfazione della politica		
16/05/2024	La Provincia di Civitavecchia	92
Scilipoti: «Il ministro Salvini prenda posizione sul porto crocieristico a Fiumicino»		
16/05/2024	Rai News	93
Civitavecchia accoglie i migranti salvati da 'Medici senza Frontiere'		

Napoli

16/05/2024	Informazioni Marittime	94
Guardia Costiera, fermo amministrativo per due navi nel porto di Napoli		

16/05/2024	Napoli Village	95
Porto di Napoli, Musella (Fita CNA Campania): "Lo sciopero va avanti dopo il vertice flop. Ultimatum alla prefettura"		

Salerno

16/05/2024	Corriere Marittimo	96
Nautica: Le nuove professioni, sfide e opportunità nel diportismo		
16/05/2024	Il Nautilus	98
Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico		
16/05/2024	Ildenaro.it	100
Nuove professioni nel diportismo, focus sulla riforma a Salerno: ora serve una formazione all'altezza		
16/05/2024	Sea Reporter	102
Nuovi profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto		

Brindisi

16/05/2024	Brindisi Report	104
Traffico illecito transfrontaliero di rifiuti: sequestri e denunce nel porto		
16/05/2024	Shipping Italy	105
Aggiudicati i lavori per il nodo intermodale Rfi di Brindisi		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

16/05/2024	CoriglianoCalabro	106
Il COORDINAMENTO GIÙ LE MANI DAL PORTO è fuori dalla competizione elettorale		
16/05/2024	Corriere Marittimo	107
Gioia Tauro, partite le nuove locomotive Traxx Universal DC di Mercitalia Rail		
16/05/2024	FerPress	109
Polo logistica FS: operative tra Campania e porto di Gioia Tauro le nuove loco Traxx Universal DC		
16/05/2024	Stretto Web	110
Ponte, il Pd: "si sta compiendo un grande inganno a carico della Città di Villa. Lo ribadiamo, non c'è un vero progetto, non c'è un'idea di sviluppo, ci sono solo esigenze elettorali della Lega Nord"		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/05/2024	LiveSicilia	112
Ponte sullo Stretto, a Catania favorevoli e contrari a confronto		
16/05/2024	quotidianodisicilia.it	114
Piano da 95 milioni per lo stabilimento di Giammoro Piano da 95 milioni per lo stabilimento di Giammoro		
16/05/2024	quotidianodisicilia.it	116
Ponte sullo Stretto, Accorinti: "Ci vorrebbero 45 chilometri per arrivare a Reggio"		

16/05/2024	Stretto Web	117
<hr/>		
Messina, le fandonie di Accorinti: "il Ponte non serve, ci vorrebbero 45 chilometri per arrivare a Reggio, meglio le navi e gli aliscafi"		
16/05/2024	Stretto Web	118
<hr/>		
I No Ponte si smascherano da soli: "la manifestazione di sabato anche contro l'autonomia differenziata, arrivi da tutto il Sud"		
16/05/2024	TempoStretto	120
<hr/>		
Crocierismo a Messina, impennata di passeggeri: "Vanno a Taormina? Il 66% resta in città"		
16/05/2024	TempoStretto	121
<hr/>		
Accorinti "torna" in aula per un giorno: "Un'emozione. Il Ponte non serve a niente"		

Focus

16/05/2024	Askaneews	123
<hr/>		
Turisti crociere potranno entrare in Cina senza visto per 15 gg.		
16/05/2024	Informatore Navale	124
<hr/>		
INTESA SANPAOLO E FINCANTIERI PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL TRASPORTO MARITTIMO E AEREO		
16/05/2024	Informazioni Marittime	126
<hr/>		
Milano, Fincantieri e Intesa discutono di transizione energetica europea		
16/05/2024	Sea Reporter	128
<hr/>		
Intesa Sanpaolo e Fincantieri per la transizione energetica del trasporto marittimo e aereo		
16/05/2024	Ship Mag	130
<hr/>		
Folgiero: "Entro il 2035 Fincantieri realizzerà la prima nave da crociera a emissioni zero"		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Emergenza maltempo
Allerta rossa in Veneto, case allagate e al buio
di **Francesco Brun** e **Giulio Fasano**
alle pagine 20 e 21



Evacuata la comunità Exodus
A Milano mai così tanta pioggia da 170 anni
di **Maurizio Giannattasio**
a pagina 21



Politica e sangue

IL SENSO DELLA MISURA

di **Antonio Polito**

La politica nei futuri Stati Uniti d'Europa sarà percorsa dallo stesso rivolo di violenza che ha insanguinato quella degli Stati Uniti d'America? L'attentato a Robert Fico fa vivere a noi europei sentimenti di sconcerto e di paura che l'opinione pubblica americana ben conosce. Quattro presidenti assassinati, e tra di loro due mitici fondativi come Abramo Lincoln e John Kennedy. Uno dei più grandi leader del Novecento, Ronald Reagan, seriamente ferito in un attentato. Altri quattro capi di Stato sfuggiti per un soffio a un tentativo di ucciderli. Ci stiamo avviando su quella strada?

La violenza politica in America ha infatti un tratto che la distingue. Anche noi abbiamo conosciuto gli attentati terroristici. Aldo Moro ha pagato con la vita, così Olof Palme, o Pim Fortuyn. In Israele l'uccisione di Yitzhak Rabin ha cambiato il corso della storia di quel Paese, portandolo dalla pace possibile alla guerra permanente. Ma in America l'uomo qualunque con la pistola, l'insospettabile che si vendica dei torti subiti dalla società, il taxi driver disadattato del film di Scorsese che compra un'arma per far fuori un senatore al comizio, rappresentano un filone particolare della violenza, più esistenziale e individualistica che organizzata e terroristica. Di sicuro la radicalizzazione della lotta politica, l'estrema polarizzazione che soprattutto negli ultimi decenni ha segnato la vicenda americana, ha svolto un ruolo decisivo nell'eccezione più facinorosa tra gli spettatori del grande show.

continua a pagina 30

GIANNELLI

ACCORDI E GARANZIE SULLA PACE



Attentato al premier Fico, timori in Europa Il polacco Tusk: «Io minacciato di morte»

LO ZAR IN VISITA A PECHINO
L'asse Putin-Xi, il nodo delle armi

di **Francesca Battistini** e **Guido Santevecchi**

Putin in visita a Pechino da Xi. Un incontro, durato oltre due ore, voluto dallo zar per ottenere armi da usare nella guerra in Ucraina. Show di fratellanza contro gli Usa.

a pagina 6

di **Francesca Basso** e **Alessandra Muglia**

Maggiori misure di sicurezza e teorie del complotto. Rischio di emulazione e disinformazione. Questo lo scenario che spaventa l'Europa dopo l'attentato al premier populista slovacco Robert Fico, sempre in gravi condizioni. Un fatto così non accadeva da vent'anni. La testimonianza del polacco Tusk e l'allarme: «Io minacciato di morte».

da pagina 2 a pagina 5

DOPPIO REPORTAGE IN AUSTRIA E OLANDA

Gli attivisti, gli allevatori: così il clima divide la Ue

di **Matteo Castellucci** e **Marilisa Palumbo**



A traverso l'Europa. Tra i ribelli per il clima, in Austria, dove manifesta e lotta l'ultima Generazione, e tra i contadini olandesi che si ribellano all'abbattimento dei capi di bestiame.

alle pagine 18 e 19

La crisi Il presidente alla Sapienza. Forze speciali di Israele dentro Rafah. Netanyahu: «È cruciale»

«Condannare ogni violenza»

Mattarella parla agli studenti su Gaza: cessare il fuoco, sì al dialogo tra gli atenei

Calcio Il tecnico squalificato per due turni. Possibile esonero



L'Allegri furioso, divorzio amaro con la Juve

di **Monica Colombo** e **Massimiliano Nerozzi**

D alla Coppa Italia a un divorzio con rancore, e che fa rumore. È rottura tra la Juventus e il tecnico Allegri che al termine della gara, mercoledì sera, se l'è presa un po' con tutti, dall'arbitro a un giornalista, addirittura con il dirigente bianconero Giuntoli. Una furia da rosso in campo che Max pagherà anche con due turni di squalifica.

alle pagine 48 e 49

«Per la nostra Repubblica tutte le violazioni dei diritti umani vanno denunciate e contrastate. Tutte, ovunque, sempre». Così il presidente Sergio Mattarella alla Sapienza di Roma ha risposto a una lettera degli studenti pro-Gaza. Intanto, i tank israeliani puntano Rafah. Netanyahu: «Per noi è cruciale».

alle pagine 8 e 9
Frattini, Guerzoni

IL GOVERNATORE, LE ACCUSE

Toti: dimostrerò che non ho commesso reati

di **Giuseppe Guastella**, **Marco Imarisio** e **Andrea Pasqualetto**

Il governatore della Liguria Toti, ai domiciliari per corruzione e falso, prepara la difesa. Si dice pronto a «dimostrare di non avere commesso reati». Ha chiesto di essere sentito, ma non avverrà prima del 27 o 28 maggio. Le indagini. Spinelli jr: «Avevo detto di non dare soldi al politico».

alle pagine 12, 13 e 15
Ducci

SUPERBONUS, PASSA LA FIDUCIA

Elezioni, salta il duello sulla Rai Vespa: perde la democrazia

di **Antonella Baccaro** e **Giovanna Cavalli**



Giorgia Meloni ed Ely Schlein

Salta il faccia a faccia sulla Rai tra Meloni e Schlein. È venuto meno l'ok dalla maggioranza dei partiti. L'ira di Bruno Vespa: «Così perde la democrazia». L'ipotesi di La7 e la proposta di Sky. La segretaria dem: «Io sono disponibile ovunque». Intanto approvato ieri in Senato il Superbonus, sì ai crediti spalmati in dieci anni anziché in quattro.

alle pagine 10, 11 e 16
M. Cremonesi, Logroscino

BOLOGNA, LEI AVEVA 33 ANNI

Vigile spara, uccisa una collega

di **Andreina Baccaro**
a pagina 23

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Carlo e Max

Tra Ancelotti e Allegri, i due allenatori italiani più vittoriosi, non riesco a decidere chi vorrei essere. Max Allegri non ti accoglie, ti inquina: con quei modi scostanti alla Cacciari, ma senza la filosofia dell'originale. L'altra sera ha festeggiato la vittoria in Coppa Italia esibendosi in uno spogliarellero rabbioso e litigando con arbitri, giornalisti, fotografi e persino dirigenti del suo club. In passato gli era capitato di prendere a male parole vigili e carabinieri. Un anarchico alla Juve: peggio di un mangiapreti in Vaticano. Carlo Ancelotti, invece, ha festeggiato lo scudetto del Real Madrid entrando in campo per ricordare ai giocatori di rendere omaggio agli avversari appena retrocessi. E quando Bellingham, il suo ultimo allievo di genio, prima di una partita gli

ha chiesto perché stesse sbadigliando, gli ha risposto: «Emozionami tu». Sta sempre un passo indietro, quasi a volersi immettere sullo sfondo. All'opposto di Allegri, che si prende ogni volta la scena. L'emiliano e il toscano, Prodi e Renzi, Morandi e Benigni, il morbido e l'ossuto, il bonario e l'incalzoso e via stereotipando, ma negli stereotipi si nasconde qualche verità. E la verità è che vorrei essere Ancelotti, ma se poi lo fossi, mi annoierei. Mentre ho paura di assomigliare ad Allegri, specie quando un prepotente mi taglia la strada, benché assomigliargli, talvolta, significhi sentirmi vivo. Forse c'è un po' dell'uno e un po' dell'altro in ciascuno di noi: è tutta una questione di dosi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

...è l'ora dell'oro

L'ORO HA FATTO LA STORIA.

Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro

ORO - GIOIELLI - MONETE

OBRELLI

DAL 1929

www.oro.obrelli.it

LAVIS (Trento) | TRENTO | MILANO
0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.biz

AUTORIZZAZIONE BANCA D'ITALIA n. 5007737

40517
9 771120 418108



Marta Giorgetti, figlia del ministro Giancarlo, lascia la Figc dove operava da 2 anni È il primo effetto della guerra governo-Gravina sui bilanci disastrosi della Serie A



Venerdì 17 maggio 2024 - Anno 16 - n° 135
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Anziché: € 3,00 - € 16 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

CANDIDATO A SASSARI Alle amministrative Mafia, logge e droga: indagato rettore FdI-FI

■ Gavino Mariotti, in corsa per il voto che si terrà a giugno, è accusato insieme ad altre 33 persone di essere al vertice di un sodalizio criminale. Ma resta: "Non mi ritiro, i vertici dei partiti romani non lo vogliono"

● LISSIA A PAG. 6



Mannelli
FIDUCIA CIECA E GRANDI SPERANZE
NELLE RIFORME COSTITUZIONALI

INTERVISTA A DAVIGO "Solo negli Stati canaglia è lecito il caso Genova"



● BARBACETTO A PAG. 4-5

AL S. GERARDO DI MONZA Moratti, la fuga in Ue dai 14 mln di debiti sanitari



● MACKINSON A PAG. 7

Corriere separate

» Marco Travaglio

Perché il governo voglia separare le carriere di pm e giudici anziché le barche degli Spinelli dai Toti, lo capisce anche un bambino: per punirli, indebolirli, spaventarli e indurirli finalmente a non indagare su di loro o, se proprio qualche temerario ancora si azzarda, ad assolverli; e poi per abolire l'azione penale obbligatoria, far decidere al Parlamento quali indagini fare e quali no, e mettere le Procure al guinzaglio del governo (come nei Paesi con carriere separate). Ma non possono dirlo, quindi s'inventano scuse alla Blues Brothers. Tipo che, essendo colleghi, i giudici danno sempre ragione ai pm: il che è falso, visto che le richieste di un pm vengono disattese una volta su due da gip, gup, tribunali, corti d'appello e Cassazione (a proposito, separare pm e giudici non basta e servono almeno otto carriere: pm, gip, gup, giudici di primo grado, pg d'appello, giudici d'appello, pg di Cassazione e giudici di Cassazione, senza contare i secondi appelli dopo gli annullamenti). O tipo che in tutto il mondo il pm non può diventare giudice e viceversa. Ma è un'altra balla: i passaggi di funzione all'altra sono permessi ovunque; il Consiglio d'Europa li raccomanda perché pm e giudici sono "simili e complementari" e devono perseguire entrambi la verità (non le condanne purchessia); e già oggi in Italia, con le assurde barriere della schifoniera del 2007, sono poche decine di casi all'anno.

L'altra sera, a Ottomazzese, Italo Bocchino ha aggiunto un altro tocco di surrealismo al dibattito rivelando una tragica esperienza vissuta "in una nota città giudiziaria napoletana" (che, a occhio e croce, dovrebbe essere Napoli): "A un processo sono arrivati sulla stessa auto il pm e il giudice. Come può un cittadino stare sereno?" In effetti l'idea che un pm veda un giudice (o, peggio, un avvocato) che corre trafelato verso il tribunale e gli dia un passaggio basta e avanza per separare le carriere. Bisognerà precisare bene nella riforma tutte le condotte proibite ai pm e ai giudici separati nella formazione, nei concorsi, nelle funzioni, nel Cam, ma anche in auto e su qualunque altro mezzo di trasporto: separazione delle carriere, ma soprattutto delle corriere. E non basta ancora. Alcuni anni fa, su *Libera*, un altro giurista per caso citò due fatti agghiaccianti che impongono la Grande Riforma: le mamme del pm Henry Woodcock e di Sandro Ruotolo erano amiche (quindi, oltre alle carriere, bisogna separare le famiglie); e un pm di Milano aveva messo incinta una gip che per giunta era pure la sua compagna. Ergo vanno separate le carriere di tutti i pm da quelle di tutti i giudici per impedire rapporti sessuali incrociati: la separazione dei letti, o almeno degli organi genitali. Una riforma, più che costituzionale, anticoncezionale.

L'EDITTO POSTUMO VESPA SU RAI ATTACCA BIAGI, LUTTAZZI, SANTORO E TRAVAGLIO

IL FUORILEGGE

USO CRIMINOSO DELLA TV
SI RIBELLA ALL'AGCOM CHE BOCCIA IL DUETTO MELONI-SCHLEIN. MENTE SUI TALK DEL 2001 (SENZA CANDIDATI) IGNORA TUTTE LE SENTENZE E VIOLA LA PAR CONDICIO CONTRO SANTORO IN LISTA

● A PAG. 3

GLI ASSALTI IV&PD A "LA CONFESSIONE"
Altro che Loft: 200 mln all'anno dalla Rai a otto società esterne

● GIARELLI E ROSELLI A PAG. 2-3



» STAMPA ATLANTISTA Sparano a Fico, ma l'aggressore è lui e se lo merita

» Tommaso Rodano
Leggeva Majakovskij e salutava tutti. A leggere certi titoli e certi ritratti dell'attentatore slovacco sulla grande e piccola stampa italiana, viene un dubbio.

A PAG. 8

- ### LE NOSTRE FIRME
- Padellaro Meloni "non ricattabile"? a pag. 4
 - Ardeni-Sylos Israele e la lobby Usa a pag. 11
 - Barbacetto Che ospedale olimpico! a pag. 11
 - Caselli Nordio è come Oronzo Canà a pag. 6
 - De Botton Fallire è una rivoluzione a pag. 16
 - Nicolini Pirateria, ascensore sociale a pag. 17

DISASTRO-BIS DOPO L'ENI Lo Stato vende Poste e ci perde

● DI FOGGIA A PAG. 14

REPORTAGE DALL'UCRAINA Kharkiv è alla fine: reclutamenti forzati, obiettori nel mirino

● PARENTE A PAG. 8

La cattiveria

Idi: "Cinque soldati a Gaza uccisi da fuoco amico". Netanyahu si rammarica: "Stiamo finendo i palestinesi"

IL FILM "MEGALOPOLIS" Coppola ritorna a Cannes dopo 20 anni e delude

● PONTIGGIA A PAG. 18





IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXIX NUMERO 116

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDÌ 17 MAGGIO 2024 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVIEW n. 29

Ricordate la maxi indagine di Bergamo per epidemia colposa di Covid-19 contro Conte, Speranza e Co.? Dopo quattro anni non ne rimane nulla

Roma. Ricordate l'indagine con cui nel 2020 la procura di Bergamo arrivò ad accusare di omicidio colposo e diffusione colposa dell'epidemia di Covid-19 in Val Seriana l'allora premier Giuseppe Conte...

da Andrea Crisanti, microbiologo poi seesso in politica grazie alla notorietà mediatica goduta durante la pandemia, in cui si sosteneva che si sarebbero potuti evitare circa quattromila morti...

ha fatto a pezzi la famosa perizia di Crisanti, evidenziando la mancanza di dati scientifici. Lo scorso aprile il tribunale dei ministri di Roma ha archiviato le posizioni degli ex ministri della Salute Speranza, Beatrice Lorenzi e Giulia Grillo nel filone, sempre originato a Bergamo...

al tribunale del popolo. La notizia è che dopo tutte queste bocciature, anche la procura di Bergamo ha ora deciso di chiudere il capitolo giudiziario sulla pandemia...

Verso est

Putin e Xi, l'alleanza anti occidentale. A luglio Meloni in Cina

L'atteso e lungo rimandato viaggio della premier a Pechino, un mese dopo il G7 e dopo l'uscita dalla Via della seta

Chi arriva oggi a Taiwan

Roma. E' ufficiale: la presidente del Consiglio Giorgia Meloni andrà a Pechino a luglio, meno di un mese dopo aver presieduto il G7 a Borgo Egnazio (13-15 giugno)...



XI JINPING

Tutti i russi di Tbilisi

Un ventenne di Mosca sventola la bandiera ucraina. Cos'ha volato da dirsi georgiani e russi in fuga

Tbilisi. Dalla nostra inviata i georgiani si sentono stretti tra i russi in fuga che occupano le due repubbliche auto proclamate e separatiste dell'Abkhazia e dell'Ossesia del sud e i russi senza la decine che sono arrivati nel paese a decine di migliaia nel 2022 per sfuggire alla mobilitazione forzata di Putin...

Parla Goldschmidt

"L'odio antiebraico destabilizza l'Europa". Intervista al rabbino di Mosca in esilio

Roma. Il muro dei Giusti presso il Memoriale dell'Olocausto di Parigi è stato vandalizzato con le mani rosse, riferimento diretto al massacro da parte della folla palestinese di due riservisti israeliani a Ramallah il 12 ottobre 2000, all'inizio della Seconda Intifada...

La Slovacchia ribolle

Gli spari a Fico, l'aggressore bifronte e la nebbia della propaganda nel paese compresso

Roma. Il primo ministro slovacco Robert Fico è ancora in gravi condizioni. Ha subito un intervento di tre ore: "E' andato bene", ha detto il direttore dell'ospedale di Banská Bystrica, in cui Fico è stato ricoverato con urgenza dopo l'attentato di mercoledì...

L'egemonia al contrario della destra

Dalla giustizia all'autonomia passando per la Liberazione, il tax credit e il premierato. Lo strano e spassoso caso della destra che per giustificare le proprie riforme dice che in fondo sono un po' di sinistra. Un catalogo

Tu chiamala se vuoi egemonia culturale, ma al contrario. C'è un fenomeno interessante che riguarda il tentativo della destra italiana di imporre le proprie idee, quelle più importanti, nel dibattito pubblico del nostro paese...



più eclatanti, i più recenti, sono quattro. L'ultimo, il più interessante, si è manifestato l'8 maggio, quando il premier intervenne al dibattito sul premierato organizzato dalla Fondazione De Gasperi e dalla Fondazione Craxi...

Terra promessa

Il dialogo fra ebrei e cattolici è al punto più basso da 75 anni. Ecco perché (c'entra anche il Papa)

Roma. David Neuhaus, gesuita, è uno dei massimi esperti del dialogo fra ebraismo e cattolicesimo. Vive e lavora a Gerusalemme, dove è docente di Sacre scritture al seminario del Patriarcato latino. Sul nuovo quadro della Civiltà Cattolica (in uscita domani), di cui è corrispondente dalla Terra santa, ha indagato le ragioni di una crisi nei rapporti mai così evidente dopo la nascita dello stato di Israele...

Riforma? No comment

Mattarella rimarrà in silenzio sul premierato, ma è preoccupato sull'autonomia

Roma. David Neuhaus custodisce nelle stanze del Quirinale il silenzio. Sergio Mattarella non ha intenzione di esprimersi sul premierato. Questione di forma e di sostanza. Soprattutto fino a quando la riforma costituzionale non sarà terminata e propria lettura parlamentare. Chi frequenta il Colle ricorda che il presidente di norma non è solito commentare le "bozze" delle leggi, bensì analizzarle in testate finali...

Fare pace con Blair

Keir Starmer lancia le sei promesse del Labour agli inglesi, tra passato e cambiamento

Milano. Riprendiamoci il futuro del Regno Unito, ha detto Keir Starmer lancia le sei promesse del Labour agli inglesi, tra passato e cambiamento. Milano. Riprendiamoci il futuro del Regno Unito, ha detto Keir Starmer lancia le sei promesse del Labour agli inglesi, tra passato e cambiamento...

L'Authority svuota-urne

Zittire il confronto Meloni-Schlein è un regalo all'astensionismo

Trump e Biden decidono senza indugi o tentennamenti se come quando e dove discutere tra loro alla vigilia delle presidenziali americane...

due per una carica esecutiva massima. Qui una gara secondo le regole del proporzionale tra molte liste per l'elezione di un Parlamento sui generis, quello di Strasburgo...

Il calcio dell'Allegri

L'ipotesi investigativa che a gonfiare di botte quel malaffare di Chef Rubio sia stato Max, per festeggiare appunto MASTRO CIEGIA

pena uscito dall'Olimpico, ammettiamo che possa essere priva di riscontri. Ma il meccanismo psicologico interessante. Il famigerato cuoco antisemita dopo un giro di celebrità, è ormai caduto così in basso che nessuno gli ha nemmeno espresso solidarietà...

Urso senza carrello

L'impresa del ministro. Dalla fine del suo "trimestre tricolore", l'inflazione scende più di prima

Roma. L'Istat ha rivisto ulteriormente al ribasso l'inflazione, ormai scesa sotto all'1 per cento; ad aprile 2024, l'indice nazionale dei prezzi al consumo è stato pari all'0,8 per cento (dall'1,2 per cento del mese precedente)...

Il dandy Lollobrigida

Sdoppia uffici, i dirigenti sgraditi li fa "studiare", ha tutte le risorse che desidera. E' la "Lollo vita"

Roma. La "Lollo vita" è meglio della dolce. Cambia dirigenti come le cravatte, sdoppia uffici quando ha voglia, del denaro, il ministro Lollobrigida, non si cura. Ha appena sostituito il suo terzo segretario, spende in biblioteca un dirigente poco destro, un altro lo ha destinato all'ufficio del "consigliere ministeriale con compiti di alta consulenza"...

Andrea's Version

Se non abolirà le aspettative togate del presidente Santalucia, non impedirà candidature politiche dei magistrati un attimo dopo sospesa la toga per finta, se non introdurrà lo sdoppiamento delle carriere, non la chiuderà con le interselezioni a strascico e le carcerazioni preventive a scopo di estorsione, se non abolirà l'Indecenza cristiana del ministero penale obbligatoria, se non ridimensionerà i poteri togati in generale, e insomma, se non farà niente di tutto questo, alla fine poco male. Si smetterà di stare con Nordio e si starà con Renzi, che quello che non avrebbe mantenuto almeno lo sapevi subito.





il Giornale



40517
9 771124 883008

DA 50anni CONTRO IL CORO

VENERDI 17 MAGGIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 117 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4971 | Giornale del mattino

L'AGCOM BLOCCA LA RAI

Vince la burocrazia Niente duello tv fra Elly e Giorgia

Il duello tv tra la premier Giorgia Meloni e la segretaria del Pd Elly Schlein non si farà: dopo i paletti fissati dall'Agcom non è arrivato il via libera dagli altri partiti. Ira di Vespa: «È una vittoria della democrazia? Non ne sono convinto».

Cesaretti a pagina 9

Editoriale

OCCASIONE PERSA (E UNO ZAMPINO...)

di Filippo Facci

Nessuno si darà fuoco perché non potrà assistere al duello televisivo di Bruno Vespa: il che non toglie che il mancato confronto sembri un'occasione perduta. Per chi? Anzitutto per gli italiani, abituati da una trentina d'anni a tenzoni anche memorabili (si pensi a Berlusconi-Occhetto, o a Berlusconi-Prodi), che non sono stati solo una spettacolarizzazione della politica in chiave di contesa, disputa, sfida: qualcosa facevano anche capire, perché la crudezza del faccia a faccia stagliava anche la chiarezza delle singole posizioni (perlomeno a tratti) a dispetto del parolame che ogni giorno si riversa sui nostri media.

Invece non se ne farà niente, e ripetiamo, non s'intravedono suicidi all'orizzonte: ma la Rai è dei partiti (oltriché nostra) ed è singolare che proprio i partiti non siano in grado di organizzare un confronto elementare tra la principale forza di governo e la principale forza dell'opposizione, peraltro tra due donne che si ritrovano al vertice dei rispettivi ruoli come non era mai accaduto nella storia italiana.

Non mancano giornalisti secondo i quali Giorgia Meloni avrebbe vinto facilmente (se non altro per dialettica), ma è anche vero che Elly Schlein avrebbe avuto un'occasione irripetibile per rovesciare il pronostico. Ma, come detto, la Rai è dei partiti: il controllo è in mano al Parlamento tramite la Commissione di vigilanza Rai, la cui carica di presidente, per tradizione, spetta a un esponente dell'opposizione che nel caso è la pentastellata Barbara Florida, un'insegnante precaria piazzata in poltrona da Giuseppe Conte.

Volendo trovarne uno, siamo al punto: Conte, escluso dal duello, ha attivato la sua pupilla affinché inoltrasse un esposto all'Agcom, e, morale, l'Autorità ha bloccato il duello e ha sostenuto che il confronto debba semmai corrispondere a un caravanserraglio televisivo con tutti i leader di tutti i partiti: come invocava Conte e come piacerebbe organizzare a La7 e SkyTg24, che forse sono il futuro - direbbe Jannik Sinner - ma non hanno ancora la visibilità di Rai Uno.

Non se ne farà niente, si diceva: anche perché, nell'ammucchiata, Meloni e Schlein hanno solo da perderci. Invece lo sfasciato Giuseppe Conte, come i Cinque Stelle, si è confermato uno specialista (vedi Superbonus e Reddito di cittadinanza) nel distruggere così che altri non possano costruire.

IN ITALIA, FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA...)



INTERVISTA AL PRESIDENTE DUDA

«Mosca è una minaccia Polonia pronta all'atomica»

Francesco Giubilei a pagina 4

PREMIER SLOVACCO FERITO: IL RISCHIO EMULAZIONE

Caso Fico, una lezione pericolosa: l'odio politico genera attentati

Fausto Biloslavo

Il clima di forte contrapposizione, se non di odio politico, che serpeggia in Italia potrebbe provocare gesti inconsulti anche da noi, come il grave attentato a Robert Fico in Slovacchia. Frutto degli allarmi (infondati) sulla libertà in pericolo.

a pagina 3 con Cuomo e Fabbri alle pagine 2-3

ALLA SAPIENZA

«Pace solo col dialogo»

Richiamo di Mattarella agli studenti filo Hamas

Massimiliano Scafi a pagina 10

GOVERNO, NUOVO COLPO

Chico Forti torna a casa

Scarcerato in Florida. A breve trasferito in Italia per scontare la pena

Finale di coppa Italia rovente

Allegrì, urla e insulti La Juve vuole licenziarlo

Damascelli, Materì e Pisoni alle pagine 26-27



FURIA Massimiliano Allegrì, espulso nel finale di Atalanta-Juve

Luca Fazzo

Nuovo passo verso l'estradizione in Italia di Chico Forti. Il 65enne non è più detenuto in un carcere di massima sicurezza a Miami e attualmente è trattenuto dall'Immigration and Customs Enforcement. Forti è stato condannato all'ergastolo in Florida per l'omicidio di Dale Pike, avvenuto nel '98.

a pagina 7

L'INCHIESTA LIGURE

Toti, ecco tutta la verità sulle cene a Montecarlo

Lodovica Bulian

Il governatore della Liguria Giovanni Toti attende la convocazione dei pm e attraverso il suo legale ribadisce di «non aver commesso alcun reato» e di essere «preparato per dimostrare la mia correttezza».

a pagina 11

A TEATRO RINNEGA L'ONESTÀ

Grillo scopre in ritardo i danni degli anticasta

Michele Brambilla a pagina 11

la stanza di Feltri

alle pagine 18-19

L'ingratitudine di papà Salis

POETA E GENTILUOMO

di Luigi Mascheroni

Certi curriculum possono davvero cambiare la vita.

Due giorni fa, come tutti, siamo rimasti scioccati dall'attentato al primo ministro slovacco. Ma ieri siamo invece rimasti sorpresi dalle biografie - comparse sulla maggior parte dei giornali italiani, di solito bene disinformati - sia della persona che ha sparato, Juraj Cintula, sia dell'uomo che è rimasto gravemente ferito, Robert Fico.

Il profilo dell'attentatore che emerge è quello di un uomo qualunque, pensionato - «Ah, anche poeta? Però...» -, pacifista, europeista, cittadino al di sopra di ogni sospetto, attivista, uno che addirittura «vota a sinistra», insomma «un uomo educato e calmo». Ave-



te presente quelli che massacrano la famiglia, e i vicini di casa dichiarano ai cronisti che «Era uno che salutava sempre»? Ecco. Il premier della Slovacchia, rimasto gravemente ferito, è raccontato invece come un autocrate, amico di Putin, complottista, populista, xenofobo, antieuropeista, accusato di collusioni con la 'ndrangheta, uno che ha messo nel mirino magistrati, giornali e Ong, liberticida e «addirittura No Vax».

Arrivati in fondo a certi articoli veniva voglia anche a noi di dare la caccia a questo Fico. Ma non facciamoci prendere da inutili faziosità. Speriamo solo che Robert Fico si riprenda presto. E che qualche partito della Sinistra faccia ancora in tempo a candidare Juraj Cintula alle prossime Europee.

all'interno

MEDIOLANUM

La Corte Ue: «Con il Cav la Bce sbagliò»

Silvio Berlusconi e la sua Fininvest avevano ragione, la decisione della Bce di congelare la quota Mediolanum deve essere annullata. È il parere dell'avvocatura della Corte di Giustizia Ue.

Marcello Astarri a pagina 21

IL SONDAGGIO PIEPOLI

Meloni-Schlein «rubano» voti ai piccoli partiti

Le «intenzioni di voto» per le Europee dimostrano come Fdi stia radunando energie marginali in funzione del messaggio «vota Giorgia» mentre il Pd tende ad aggregare forze storicamente emigrate verso partiti più piccoli.

di Nicola Piepoli a pagina 8



IL GIORNO

QWEEKEND
L'INTERVISTA
Manuela
Ventura

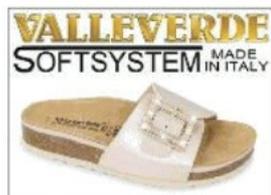
Speciale
Giornata
Mondiale
dei musei

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

VENERDÌ 17 maggio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli +



Voci dall'alluvione nel Milanese. A Cantù disperso un 66enne

Bellinzago oltre il fango «Il disastro ci ha uniti»

Autunno, Pioppi e Tavecchio alle pagine 10 e 11 e servizi nelle Cronache



Elezioni, trame e rischio violenza in Europa

Dopo l'attentato al premier slovacco, arriva l'allarme della Commissione Ue. **Intervista al politologo Parsi:** «Tante insidie per una democrazia fragile»
Salta il duello tv Meloni-Schlein. I Dem: confronto negato. Soddisfatti gli altri partiti. **Intervista al padre di Ilaria Salis:** «E ora farà la campagna elettorale via web»

Servizi
da p. 4 a p. 7

«Importante il dialogo tra università»

Gaza, Mattarella agli studenti: io per i diritti umani

Servizio a pagina 6

«Per me inizia la rinascita»

Chico Forti scarcerato: arriverà in Italia entro 2 settimane

Jannello a pagina 9

Il 25 e 26 maggio in Vaticano

Benigni con il Papa: un monologo per i bambini

Fabrizio a pagina 14

BOLOGNA, LA TRAGEDIA NELLA SEDE DELLA POLIZIA LOCALE DI ANZOLA L'EX COMANDANTE: «IL COLPO MI È PARTITO PER ERRORE»



Sofia Stefani, 33 anni, la vittima della tragedia di Anzola nel Bolognese

Vigile spara e uccide la ex collega

Una ex vigilessa di 33 anni, Sofia Stefani, è stata uccisa da un colpo alla testa, nella sede del comando della polizia locale di Anzola Emilia, nel Bolognese.

Lo sparo è partito dalla pistola di ordinanza di un collega, Giampiero Gualandi, 63 anni, ex comandante e attualmente in servizio nel corpo. È stato ar-

restato e subito interrogato. La primissima versione data da Gualandi sarebbe stata di un colpo partito per sbaglio.

Orlandi e Trombetta alle pag. 2 e 3

DALLE CITTÀ

Milano, dopo la discoteca

«Io, stuprata da cinque uomini» Notte da incubo per una 21enne

Servizio a pagina 18

Monza, il re degli store cinesi



Frode milionaria E mister Aumai finisce in manette

Crippa a pagina 19



Billari: aiuti a uno studente su 3 «Maxi incentivi Svolta Bocconi»

Ballatore a pagina 17



Cacciato prima del pestaggio Fedez, giallo sulla lite in disco

Palma a pagina 13



Squalifica e rischio esonero Juve, Allegri alle corde

Servizi nel Qs

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
88 mg capsule a rilascio prolungato
Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula **Silexan®** (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

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



Domani su Alias

ALEKSANDER NEVSKIJ Conquista il Teatro dell'Opera di Roma con la partitura di Prokof'ev per Eizenstein e il soprano Ekaterina Semenchuk



Le Monde diplomatique

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



Visioni

FRANCIS FORD COPPOLA In concorso «Megalopolis», in una New York distopica il nuovo film del regista Giulia D'Agnolo Vallan pagina 14

il manifesto quotidiano comunista

CON IL SECOLO DI ROSSANA + EURO 2,50 CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

VENERDI 17 MAGGIO 2024 - ANNO LIV - N° 118 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Un manifestante appende una bandiera palestinese nell'accampamento filo-palestinese di Harvard Yard a Cambridge foto di Lane Turner/Getty Images



Torino, Dublino, California, Rhode Island...Le mobilitazioni globali nelle università rompono il muro di silenzio sulla Palestina. Oltre agli sgomberi e ai manganelli, molti atenei accolgono le richieste degli studenti. Altri cacciano i vertici che disinvestono dalle aziende belliche pagine 2,3

Stati Uniti California, sospeso il rettore favorevole al boicottaggio

LUCA CELADA

Lo sgombero della tendopoli studentesca di UC Irvine è iniziato all'imbrunire. Sul campus della University of California sono discesi centinaia di agenti in assetto antisommossa. segue a pagina 2

all'interno



Miriam Abu Samra «Negli atenei la lotta degli studenti paga»

Intervista alla ricercatrice della California Davis, specializzata in movimenti studenteschi: «Ogni gruppo cerca di raggiungere risultati locali dentro una cornice nazionale».

MICHELE GIORGIO PAGINA 3

La Sapienza «Mattarella, siamo noi la Costituzione»

Il presidente della Repubblica in visita alla Sapienza di Roma risponde (a distanza) alla lettera degli studenti. Che ribattono: «La Costituzione siamo noi».

LUCCIANA CIMINO PAGINA 2

ENI, POSTE, FS E LE ALTRE: SINDACATI IN PIAZZA

Fare cassa: partono le privatizzazioni

Scontro dopo la vendita del 2,8% della multinazionale petrolifera. Cgil: «È la resa del governo Meloni ai poteri forti della finanza». Domani sit-in di Cgil, Cisl, Uil, Cisl e Ugl a Roma, Firenze e Napoli contro la privatizzazione delle Poste: «Le conseguenze ricadranno anche sui lavoratori». Nelle intenzioni del governo Meloni le

privatizzazioni potrebbero portare nei prossimi mesi a 10 miliardi di cessioni, la metà dei 20 miliardi da realizzare entro il 2027. In totale si arriverebbe a incassare una cifra pari allo 0,7% del Pil entro il 2027. Tanto ha stimato l'ultimo Def. Prima però era l'1%. Nelle stime di primavera la Commissione Ue ha detto di non avere calcolato gli importi: «Mancano i dettagli per poterle considerare». Il segretario della Slic Cgil Fabrizio Solari a Il Manifesto: «Una follia nei conti e così svendono l'Italia ai fondi. Poste garantisce un dividendo da un miliardo l'anno. Aumenterà il deficit. Giorgetti è la contropartita sbiadita di Draghi»

CICCARELLI, FRANCHI PAGINA 7

Un piano miope La svendita dell'interesse nazionale

STEFANO UNGARO

Il piano di privatizzazioni del ministro Giorgetti e delle presidente Meloni è miope, mette a rischio la possibilità per il governo di intervenire

in settori strategici, potrebbe deteriorare la qualità delle infrastrutture e aumentare i costi dei servizi per i cittadini. segue a pagina 7

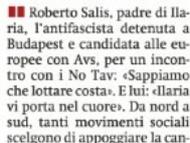


MELONI-SCHLEIN I leader si oppongono Salta il duello tv



Serviva che la maggioranza dei partiti aderisse al format del duello tv, ma la soluzione proposta da Agcom non è passata. Dunque, la Rai ha dichiarato chiusa la storia del confronto tra Meloni e Schlein. Possibili alternative: il trasloco online o un dibattito all'americana con tutti i leader. SANTORA A PAGINA 8

VERSO LE EUROPEE La Val di Susa salta con Salis



Roberto Salis, padre di Ilaria, l'antifascista detenuta a Budapest e candidata alle europee con Avs, per un incontro con i No Tav: «Sappiamo che lottare costa». E lui: «Ilaria vi porta nel cuore». Da nord a sud, tanti movimenti sociali scelgono di appoggiare la candidatura. In Ungheria la partita è ancora aperta e delicata: nonostante la concessione dei domiciliari, c'è ancora il rischio di una condanna a 24 anni. D'Agostino (Giuristi democratici): «Accuse arbitrarie e indeterminate». RAPISARDI, DI VITOYA PAGINA 6

L'INCONTRO XI-PUTIN L'asse Cina-Russia terrorizza l'Occidente



Passerella in piazza Tiananmen, accordi economici e tanto militare in comune: la visita di Putin a Xi Jinping salda l'asse Cina-Russia. E spaventa gli Usa che protestano: «La Cina dice il dipartimento di Stato - non può avere legami sia con Putin che con l'Occidente». DE BIASE, LAMPERTI A PAGINA 10



Printed Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gera/CRM/23/2103 9 770223 415000



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DICCOBI-N° 135 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 17 Maggio 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

L'incidente
In fin di vita
Gaetano Di Vaio
registra e attore di
"Gomorra"
Crimaldi e Del Pozzo in Cronaca



L'anticipo alle 20.45
Gli azzurri a Firenze
puntano su Raspadori
«Poi la ricostruzione»
Marotta e Taormina alle pagg. 16 e 17



E tu che vino sei?
Al Bano: dal palco
alla cantina
quella promessa
fatta a mio padre
Aulizio e Ausiello in Cronaca



L'editoriale
LE ANIME BELLE
DELL'EUROPA
E L'ANIMA VERA
DEL NUOVO SUD

Roberto Napolitano

La politica industriale europea delle anime belle avrebbe dovuto almeno preoccuparsi di salvare la sua anima. Perché correre troppo più degli altri in politiche verdi non riduce il rischio globale, ma produce danni certi alle nostre imprese. Come è solito ripetere Romano Prodi è certo che abbiamo fatto le regole ambientali, dell'intelligenza artificiale e sui diritti più belle del mondo, ma è altrettanto certo che non ci siamo accorti di avere scritto un menu addirittura bellissimo mentre a tavola si sedevano e si siedono cinesi e americani e si mangiano tutto. Perché loro le regole bellissime non se le danno o, per lo meno, non se le danno in modo così stringente.

È evidente, come ci ricorda da par suo Giuliano Noci, che l'incontro tra lo zar di San Pietroburgo Putin e il grande timoniere Xi Jinping ha per la sponda russa l'obiettivo di ottenere l'indispensabile sostegno nell'economia di guerra, ma per la sponda cinese i due obiettivi fondamentali di garantirsi un fornitore chiave di materie prime a basso costo e di potere esibire uno strumento all'Occidente con il quale esercitare pressione per esplicitare la volontà di proseguire nel disegno di costruzione di un'alleanza alternativa a quella del G7. Un'alternativa che ha l'obiettivo di lungo termine non tanto di spaccare, quanto piuttosto di riequilibrare l'ordine mondiale.

In questa cornice internazionale, dove il Vecchio Continente perde peso politico e è scosso dall'agguato al premier slovacco, l'Europa e l'Italia commetterebbero l'errore capitale se sottovalutassero che la macro regione del Mediterraneo allargato è sempre più determinante per le sfide geo-economiche globali e che il Sud italiano mette in luce ogni giorno segnali concreti di competenze ai più sconosciute e profili di attrattività, di competitività e di sostenibilità che ne determinano di fatto un ruolo di baricentro dell'area euro-mediterranea.

Continua a pag. 35

IL CAMBIO DI PARADIGMA / Il ruolo delle multinazionali e del made in Sud C'È UNA NAPOLI CHE VOLA

Fitto incontra Manfredi a Bagnoli: «I fondi stanziati? Sono del bilancio dello Stato»

Luigi Roano a pag. 3



Le nuove rotte
Delta decolla per NY
da Capodichino:
affari, non solo turismo

Gianni Molinari

È l'estate dei quattro voli quotidiani da Napoli per gli States. Segno inequivocabile della grande attrazione nel mondo per Napoli e la Campania e non solo turistico. A pag. 2

Le riconversioni virtuose
Capitali campani
per aziende locali in crisi:
i cambi non sono tabù

Nando Santonastaso

La TeaTek che rileva l'ex Whirpool e tutti i suoi 300 dipendenti, il caso più eclatante. Ma non l'unico. Nel Sud le riconversioni industriali si fanno e si possono fare anche con i capitali del territorio. A pag. 4



Nelle foto: in alto il ministro Fitto e il sindaco di Napoli Manfredi a Bagnoli; sopra il presidente del Napoli De Laurentiis riceve un corno dal primo cittadino di Castel di Sangro Caruso

Stadio, il dietrofront di DeLa
«Punto tutto sul Maradona»

Pino Taormina a pag. 17

Mattarella agli universitari: vanno difesi i diritti di tutti

Medioriente, il Presidente: l'Italia contrasta le violazioni

Mario Ajello a pag. 11

La lezione del caso Roccella
Perché la libertà di parola
non può essere sospesa

Luca Ricolfi

Non è la prima volta che, in un evento pubblico, a qualcuno viene impedito di parlare, come è successo la settimana scorsa al ministro Eugenia Roccella, in occasione degli Stati Generali della Natalità. Mai, però, avevo assistito a un così vasto fuoco di sbarramento per impedire che venisse detto, o ripetuto (...)

Continua a pag. 35

Il vertice di Pechino con Putin
La partita a scacchi di Xi
tra la Russia e l'Occidente

Giuliano Noci

All'alba di ieri il presidente Putin è atterrato a Pechino per incontrare, per la 43esima volta, il Segretario del Partito Comunista Cinese Xi Jinping, appena rientrato da un'importante missione in Europa. Trionfale è l'intervista che lo zar di San Pietroburgo ha rilasciato all'agenzia stampa locale Xinhua (...)

Continua a pag. 35

I club partenopei aperti solo a soci uomini
Circoli, la rivolta delle donne
«Basta veti, pronte a lottare»



Gennaro Di Biase in Cronaca

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

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

FIMO da oltre 30 anni in farmacia





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 140 - N° 135
ITALIA
Sped. in A.P. 08/03/2003 con L.43/2004 art.1, c.1, DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 17 Maggio 2024 • S. Pasquale

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

Il ddl Concorrenza
Il governo annuncia:
dehors fissi per legge
Il no del Campidoglio
Pacífico a pag. 15



La giacca-nostalgia
Il fascino eterno
del deserto:
torna la sahariana
Cutuli a pag. 21



Oggi al via le prove
Imola, casa Rossa
la nuova Ferrari
cerca la svolta
Ursicino nello Sport



«I diritti valgono per tutti»

►Mattarella sfida la protesta degli studenti alla Sapienza: «L'Italia contrasta sempre le violenze, dalla Palestina all'Iran». E avverte: «Il peggiore potere vuole gli atenei isolati»

Verso l'esonero
GLI ECCESSI
DI ALLEGRI
NON VALGONO
UNA COPPA

L'editoriale
IL COLLE
E LA LEZIONE
CHE PARLA
DI RISPETTO

Massimo Adinolfi

Che cos'è un'università? Un'istituzione che ha parecchi secoli di storia, e che ovviamente non è rimasta, nei secoli, uguale a se stessa. Ma quale idea l'ispira, a quali principi è informata? Ieri, il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha tenuto un breve discorso in occasione dell'XI edizione della Giornata del Laureato, e qualcosa ha voluto ricordarla. Gliene ha dato motivo la lettera indirizzataagli dagli studenti: da che parte stai, Presidente, dalla nostra parte, dalla parte di chi manifesta per la Palestina libera e contro l'occupazione israeliana, o dalla parte dell'esercito di Gerusalemme, che conduce da mesi cruenti operazioni militari nella martoriata Striscia di Gaza?

Continua a pag. 11

Mario Ajello

«**T**uteliamo i diritti dei palestinesi, degli uccisi il 7 ottobre, delle giovani irantine incarcerate». Così il capo dello Stato Sergio Mattarella ospite dell'Università La Sapienza a Roma. Agli studenti anti-Israele: «Difendiamo i diritti di tutti». Il rilievo: «No agli atenei isolati, li vuole il potere peggiore». E ancora: «Non voglio lasciare le vostre domande senza risposta: ho già chiesto il cessate il fuoco a Gaza». Tensione fuori dell'edificio, i manifestanti prendono un incontro. Cori, assalti e la minaccia: «Pagherai tutto».

Alle pag. 10 e 11

Aggressione a Fico, leader in allarme. Crosetto: interferenze estere
Paura sul voto Ue, Tusk: io minacciato

Francesco Bechis

«**L**attentato al premier slovacco Robert Fico ha fermato le lancette nelle capitali del Vecchio Continente. Guido Crosetto, ministro della Difesa, confida a *Il Messaggero*: «Ci sono interferenze estere». La denuncia di Donald Tusk: «Sono stato minacciato di morte».

Bussotti, Evangelisti, Miglionico, Rosana e Vita da pag. 4 a pag. 7

E Putin chiede
soccorso a Xi
Vittorio Sabadin



A pag. 7

I CANDIDATI
SI SCOPRONO
PIÙ FRAGILI

Matteo Collura

«**B**isogna ammetterlo: l'attenzione al premier slovacco Robert Fico costringe noi europei ad affrontare riflessioni di cui avremmo volentieri fatto a meno».

Continua a pag. 28

Piero Mei

«**L'**ultima scena della Coppa Italia, l'altra sera all'Olimpico, è durata 7 minuti: quelli del recupero. Mica li hanno giocati i ventidue in campo, juventini o atalantini che fossero (più uno: l'arbitro), né la folla di giocatori, staff e arbitri che stanno (stanno?) nella zona designata e designata. Li ha giocati, impedendo così la disputa calcistica, Massimiliano Allegri, l'«Acciuga» livornese, il tecnico che sa di calcio e di cavalli».

Continua a pag. 28
Dalla Palma e Mauro nello Sport

A 45 anni da Apocalypse Now, Cannes si divide sul kolossal Megalopolis



Visione Coppola: New York è Roma antica

Una scena di "Megalopolis" presentato in concorso al Festival di Cannes Alò e Satta a pag. 26

Rai, salta il duello Meloni-Schlein: veto degli esclusi

►Ira dem: negato il confronto tra due donne La7 e Sky: venite da noi. Il premier si chiama fuori

Francesco Malfetano

«**I** dietrofront è servito: dopo la pronuncia dell'Agcom il confronto televisivo tra Giorgia Meloni ed Elly Schlein, inizialmente previsto per il 23 maggio a "Porta a Porta", non si farà. La dem accusa: «Negato il confronto tra due donne». FdI svincola la premier: «Non perderà altro tempo». Si fanno avanti La7 e Sky».

A pag. 9

Il caso Genova
Spinelli: finanziavo
il comitato Toti,
si muoveva per me

Claudia Guasco

«**A**ldo Spinelli: «Finanziavo Toti, si muoveva per me»».

A pag. 12

Il femminicidio
Bologna, vigile
spara alla collega:
voleva lasciarlo



BOLOGNA Vigile urbano spara alla collega e la uccide. Tragedia a Bologna. Arrestato l'ex capo della municipale: non avrebbe accettato la fine della storia. Sofia Stefani aveva 33 anni.

Fanti a pag. 13



Il Segno di LUCA
LO SCORPIONE
VUOLE CAMBIARE

Oggi Mercurio crea un aspetto di sfida con Plutone, il tuo pianeta, spingendoti a rimettere in questione alcune decisioni da cui dipendono un po' le basi su che si organizza la tua vita. Dentro di te c'è un forte impulso al cambiamento, del quale il partner ti aiuta a diventare consapevole, mettendolo a fuoco. E così l'amore ti offre una marcia in più, grazie al suo feedback trovi il tuo centro e individui la verità che stavi cercando.

MANTRA DEL GIORNO
Il dubbio apre la porta al cambiamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 28

*Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, in Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30, "I segreti dei barbiere" € 0,90 (solo Roma), "Romanzi inodore" € 0,90 (in tutto il Lazio)



il Resto del Carlino

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

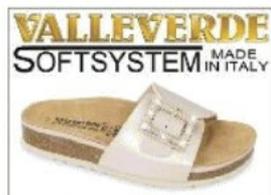
VENERDÌ 17 maggio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

QV WEEKEND
L'INTERVISTA
Manuela
Ventura

Speciale
Giornata
modiale
dei musei

Speciale
Il Rombo
di Imola



Alluvione: presentato a Bologna col generale Figliuolo «Ho visto il finimondo»

«Rimborsi per i beni mobili» La bella notizia al docufilm

Carbutti, Gamberini e F. Moroni alle pagine 10 e 11



Elezioni, trame e rischio violenza in Europa

Dopo l'attentato al premier slovacco, arriva l'allarme della Commissione Ue. **Intervista al politologo Parsi:** «Tante insidie per una democrazia fragile»
Salta il duello tv Meloni-Schlein. I Dem: confronto negato. Soddisfatti gli altri partiti. **Intervista al padre di Ilaria Salis:** «E ora farà la campagna elettorale via web»

Servizi
da p. 4 a p. 7

«Importante il dialogo tra università»

Gaza, Mattarella agli studenti: io per i diritti umani

Servizio a pagina 6

«Per me inizia la rinascita»

Chico Forti scarcerato: arriverà in Italia entro 2 settimane

Jannello a pagina 9

Il 25 e 26 maggio in Vaticano

Benigni con il Papa: un monologo per i bambini

Fabrizio a pagina 14

BOLOGNA, LA TRAGEDIA NELLA SEDE DELLA POLIZIA LOCALE DI ANZOLA L'EX COMANDANTE: «IL COLPO MI È PARTITO PER ERRORE»



Sofia Stefani,
33 anni, la vittima
della tragedia
di Anzola
nel Bolognese

Vigile spara e uccide la ex collega

Una ex vigilessa di 33 anni, Sofia Stefani, è stata uccisa da un colpo alla testa, nella sede del comando della polizia locale di Anzola Emilia, nel Bolognese.

Lo sparo è partito dalla pistola di ordinanza di un collega, Giampiero Gualandi, 63 anni, ex comandante e attualmente in servizio nel corpo. È stato ar-

restato e subito interrogato. La primissima versione data da Gualandi sarebbe stata di un colpo partito per sbaglio.

Orlandi e Trombetta alle pag. 2 e 3

DALLE CITTÀ

L'aggressore è minorenne

Terrore in Montagnola: 21enne ucciso a coltellate

Caravelli a pagina 19 e in Cronaca

Parla il procuratore

Garisenda, Amato chiede di archiviare: «Nessun reato»

Servizi a pagina 16 e in Cronaca

Imola, il Gran Premio

Piloti in pista per ricordare Senna

Agnessi in Cronaca



Cacciato prima del pestaggio

Fedez, giallo sulla lite in disco

Palma a pagina 15



Urbino, ha cambiato sesso

Ora è Francesco Nuova laurea

Petricca a pagina 16



Squalifica e rischio esonero

Juve, Allegri alle corde

Servizi nel Qs

**CALMARE L'ANSIA LIEVE,
PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.**

LAILA
88 mg capsule a rilascio prolungato
a base di olio essenziale di Lavanda (Silexan®)

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

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





IL SECOLO XIX



VENERDÌ 17 MAGGIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con TV SORRISI E CANZONI in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVIII - NUMERO 116, 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

INTELLIGENZA ARTIFICIALE SULLE NAVI
Quei comandanti virtuali immaginati al timone

EDGARDO MEOLLI / PAGINA 23



IL MUSICISTA DI ORIGINI GENOVESI
Savoretti canta in italiano «per far rivivere mio papà»

CLAUDIO CABONA / PAGINA 53



LE GARE SPORTIVE TRA SCUOLE LIGURI
Chiude il torneo Ravano ecco tutti i premiati

FULVIO BANCHERO / PAGINA 62



SPINELLI JR: A MIO PADRE SERVE UN TUTORE. POSSIBILE UN TEST PSICHIATRICO. IL PIANO DEL GOVERNO: VOTO A NOVEMBRE PER LIGURIA, EMILIA ROMAGNA E UMBRIA

Toti prepara la sua difesa «So di non aver sbagliato»

L'interrogatorio slitta a fine maggio. I pm valutano se ascoltare prima il sindaco Bucci come teste

Il presidente della Liguria Toti, ai domiciliari, fa filtrare alcune frasi sulla futura linea difensiva. «Non ho commesso reati, le mie azioni erano per soddisfare esigenze strategiche». Il suo interrogatorio slitterà a fine maggio e nel frattempo i pm potrebbero sentire il sindaco di Genova Bucci come teste. I legali pensano a esami psichiatrici per Aldo Spinelli. Il figlio: gli serve un tutor.

CAPURSO, G. FERRARI, FREGATTI, INDICE, NEONATO E SCULLI / PAGINE 7-13

IL COMMENTO

GRAZIANO CETARA / PAGINA 24

NON DOBBIAMO PERDERE LO STUPORE

Passato il fragore delle prime ondate e in attesa delle prossime che inevitabilmente si abatteranno sulle coste liguri, ci sono già un po' di macerie da raccogliere al più presto. Non è il momento delle condanne.

ROLLI



«VANNO DELIBERATI PER PROMUOVERE LA MANIFESTAZIONE». MA IN REGIONE C'È PRUDENZA DOPO LA MAXI INCHIESTA



Nautico, timori di Confindustria sui fondi per il 2024

Il Salone Nautico 2023. Per la prossima edizione era previsto un finanziamento regionale di 780 mila euro DELL'ANTICO / PAGINA 10

L'EX GOVERNATORE PD

Emanuele Rossi / PAGINA 6

Burlando: io sullo yacht ma non ho fatto scambi

DA ANDORA A SARZANA

Marco Menduni / PAGINA 7

I sindaci arancioni: «Fiducia in Giovanni»



PRIMO CASSONE PER LA DIGA SALVINI: «NON FERMIAMO LE OPERE PER LA LIGURIA»

SIMONE GALLOTTI / PAGINA 6

LE CARTE

Tiziano Ivani / PAGINA 4

Il metodo Cozzani «Sono un dittatore»

IL BUSINESS DELLE AREE

Francesco Margiocco / PAGINA 11

Maxi affare agli Erzelli Così scio' Aldo decollò

POLITICA

Nuovo Superbonus banche critiche ma la fiducia passa

Femia e Monticelli / PAGINA 14

L'aula del Senato ha dato il via libera alla fiducia sulla stretta al Superbonus, ma resta alta la tensione tra Giorgetti e Forza Italia. Gelo delle banche sul decreto.

Par condicio salta il duello tv Meloni-Schlein

Francesca Schianchi / PAGINA 16

Il faccia a faccia Meloni-Schlein negli studi di Bruno Vespa non si farà. Per l'AgCom violerebbe la par condicio perché 4 liste parlamentari su 8 hanno detto no.

ESTERI



PUTIN, MISSIONE IN CINA TRA ARMI E MERCATO XI ADESSO È PIÙ FORTE

LORENZO LAMPERTI / PAGINA 20

Fico resta grave Slovacchia divisa sulla repressione

Letizia Tortello / PAGINA 18

Il premier slovacco Fico resta in coma farmacologico dopo l'attentato: rischia la vita. Accuse incrociate tra i partiti, la sinistra teme un'ondata repressiva.

BUONGIORNO

A Bruxelles s'è aperto un focoso dibattito poiché in Olanda i liberali e socialisti, che avranno il premier, hanno accettato di costituire il governo con l'ultradestra di Geert Wilders. Lo hanno fatto anche per evitare di tornare al voto e peggiorare la situazione, siccome i sondaggi danno Wilders in tumultuosa crescita (la politica è meravigliosa quando ti pone davanti a due soluzioni, entrambe sbagliate). Il dibattito è su socialisti e liberali, così apertamente traditori dello spirito europeo e delle trazioni politiche cui appartengono. Infatti il programma di governo, in buona parte imposto da Wilders, si propone di deportare gli immigrati senza permesso e di abolire il diritto d'asilo. Accantonato, per ora, il referendum per uscire dalla Ue. Insomma, con l'ultradestra non ci si siede nemmeno a ta-

Terzo Reich

MATTIA FELTRI

Ma, altrimenti che si farà dopo il voto europeo? Non vorrei immischiarmi nella contesa, e preferirei concentrarmi sul concetto di ultradestra, in generale così agilmente applicato, anche dai giornali, e nel nostro caso a Wilders. Il quale è un accanito difensore del matrimonio paritario e delle adozioni per coppie gay, della droga libera, del diritto di prostituzione, dell'eutanasia. In confronto, Elly Schlein è pressoché reazionaria. Senza altro è islamofobo - ha paragonato il Corano al *Main Kampf* - e vorrebbe cancellare i musulmani dalla faccia dell'Olanda proprio perché li considera la più seria minaccia alle conquiste civili e libertarie del suo paese. Io cercherei una soluzione un po' più conciliante, diciamo così, ma, su tutto il resto, se lui è di ultradestra qui in Italia prospera il Terzo Reich.

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

Caos incentivi/1
Superbonus e Pnrr: nove regioni sotto la lente nel nuovo round di controlli



Latour e Parente — a pag. 7

Caos incentivi/2
Inchiesta a Savona: creati crediti falsi per 2,4 miliardi sui bonus edilizi

Ivan Cimmarusti — a pag. 7



FTSE MIB 35410,13 +0,12% | SPREAD BUND 10Y 130,80 +0,30 | SOLE24ESG MORN. 1407,91 +0,15% | SOLE40 MORN. 1300,84 +0,14% | **Indici & Numeri** → p. 39-43

Dow Jones record oltre 40mila punti

Il rally delle Borse

Da Francoforte a Parigi fino a Londra sono 18 i listini azionari ai massimi storici

Anche Nasdaq e S&P 500 raggiungono nuovi primati Piazza Affari al top dal 2008

Da Francoforte (+12,8% da inizio anno) a Parigi (+9,4%) a Londra (+9,6%), dalle Borse americane (+13% Wall Street) fino a quelle asiatiche e africane, sono ben 18 i listini azionari ai massimi storici.

Proprio ieri l'indice Dow Jones ha superato per la prima volta negli scambi intraday i 40mila punti, mentre toccavano nuovi primati anche il Nasdaq e l'indice S&P 500. E la Borsa di Milano, pur non essendo al record, è al top dal 2008.

Longo e Lops — a pag. 2-3

L'INTERVISTA

Foti (FincoBank):
«Risparmiatori sempre più attenti a investire Cambiamento epocale in corso»

Maximilian Cellino — a pag. 2

LA GUERRA TRA ISRAELE E HAMAS



Università. Il presidente ha tenuto ieri un discorso sulla difesa dei diritti umani

Mattarella alla Sapienza: «Serve un cessate il fuoco immediato»

Lina Palmerini — a pag. 13

Nuove sanzioni fiscali in vigore da settembre Decreto lunedì in Cdm

Riforme

Partite Iva, in arrivo ritocchi al concordato sul regime delle perdite

Casellati: semplificazioni al via da attività produttive, scuola, disabilità, ambiente

Il decreto sulle nuove sanzioni fiscali è atteso in Cdm lunedì per l'esame definitivo ma le nuove sanzioni scatteranno per le violazioni commesse dal 1° settembre. Lo ha annunciato il vicesegretario Maurizio Leo al convegno per i 40 anni dell'Esperto risponde. In arrivo anche ritocchi al concordato sulle perdite. Per le semplificazioni si punta a partire da attività produttive, ambiente, scuola e disabilità. L'indicazione è venuta dal ministro delle riforme e delle semplificazioni, Maria Elisabetta Alberti Casellati.

Del Bo, Maciocchi, Parente — a pag. 5



Ieri alla Luis II il convegno sui 40 anni dell'Esperto risponde Confronto a tutto campo su complessità delle leggi e possibili soluzioni: un dibattito che ha coinvolto giuristi, presidenti degli Ordini professionali ed esponenti delle istituzioni

Niente effetto Pnrr su organici Pa Cresce la scuola, calano i Comuni

Pubblico impiego

Superato dopo 10 anni il numero di dipendenti pubblici del 2013 (+2,8%), ma l'impennata è nell'istruzione anche se gli studenti sono scesi del 7,75%

Il nuovo Conto annuale del perso-

nale diffuso dalla Ragioneria generale dello Stato potrebbe far pensare che si comincino a registrare gli effetti reali del Pnrr.

Ma uno sguardo più attento finisce per smontare questa ipotesi. A fine 2023 con il Pnrr sono stati finanziati 14,406 rapporti a tempo determinato, per l'80,2% concentrati nei ministeri. Ai Comuni, per ora, le briciole.

Gianni Trovati — a pag. 4

SANITÀ

Liste di attesa, parte in salita il piano voluto dalla premier

Marzio Bartoloni — a pag. 12



Striscia. Il patriarca ha visitato ieri la parrocchia della Sacra Famiglia a Gaza City

Pizzaballa a Gaza: «Situazione terribile, le comunità siano unite»

— Servizio a pag. 15

PANORAMA

LEADER RUSSO A PECHINO

Xi Jinping e Putin rafforzano l'asse strategico tra Cina e Russia

Cina e Russia rafforzano la partnership. Xi Jinping e Vladimir Putin hanno firmato a Pechino una dichiarazione congiunta «sull'approfondimento del partenariato strategico globale Cina-Russia» e sul rafforzamento della cooperazione militare. I due presidenti hanno concordato sulla necessità di «evitare una ulteriore escalation in Ucraina». — a pag. 9



Quo vadis?
Il Festival dell'economia a Trento dal 23 al 26 maggio

SFIDE PER IL FUTURO

INTERVENIRE SUBITO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

di Andrea Illy e Jeffrey Sachs — a pagina 17

RADUNO ECCLESIALE

Il Papa con Benigni alla Giornata dei bambini

Roberto Benigni sarà accanto a Papa Francesco per la Giornata mondiale dei bambini domenica 26 maggio in piazza San Pietro. Il raduno ecclesiale inizierà il giorno prima allo stadio Olimpico. — a pagina 16

IL PIANO

Privatizzazioni a quota 3 miliardi con Eni e Mps

Con la cessione di quasi 92 milioni di azioni Eni per poco meno di 1,4 miliardi comunicata mercoledì, il piano di privatizzazioni avviato lo scorso anno dal Governo arriva a quota 3 miliardi. — a pagina 28

Plus 24

Investimenti

Caccia aperta al valore delle azioni

— Domani con Il Sole 24 Ore

Moda 24

A Milano

La poesia degli abiti Yamamoto in mostra

Angelo Fiaccaento — a pag. 25

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scritto 150€ Festival Economia. Info: ilssole24ore.com/abbonamento Servizio Clienti 02.30.300.600



A Rho. L'impianto sui tetti della Fiera

FOTOVOLTAICO A2A

Sulla Fiera di Rho il più grande impianto a pannelli d'Italia

Giovanna Mancini — a pag. 21

we think outside emu

emu
Official Sponsor

INTERNAZIONALI BNL D'ITALIA



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



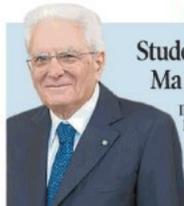
Venerdì 17 maggio 2024
Anno LXXX - Numero 135 - € 1,20

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Coronina 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

San Pasquale Baylon, religioso

A LA SAPIENZA



Studenti contro agenti Ma Mattarella parla

Il presidente Mattarella parla a La Sapienza ribadendo la necessità di un cessate il fuoco a Gaza. Ma gli studenti protestano.

Marsico a pagina 7



PASSAPORTOPOLI

Soldi e pressioni Parla l'ex detenuto E spuntano i politici

Cavaliaro a pagina 8



IL CASO MEDIOLANUM

La rivincita di Silvio su Draghi

... Alla fine Berlusconi aveva ragione: l'acquisizione delle quote Mediolanum bloccata da Bce era legittima.

Giacobino a pagina 13

OScurati

Così Conte mette il bavaglio a Schlein Ecco chi non vuole il confronto tv con Meloni



Salta il duello in Rai
Lo sfogo di Vespa
«Questa par condicio vale solo per me»

... Il 23 maggio non ci sarà nessun confronto tv fra Schlein e Meloni. L'Agcom ha chiesto l'ok dei partiti che è arrivato solo da quattro. Dietro lo stop la volontà di Conte di evitare che Ely sia l'unico capo dell'opposizione.

Romagnoli e Sirignano alle pag. 2 e 3

INTERVISTA A STEFANO SAVI

«Toti è pronto a chiarire tutto ma prolungano la sua agonia»



L'avvocato del governatore
«Le dimissioni non sono all'ordine del giorno»

... «Toti è pronto a essere interrogato per chiarire la sua posizione. Ma il confronto non è stato fissato e così prolungano la sua agonia». A dirlo a Il Tempo è il suo legale, Stefano Savi che denuncia la condizione di incertezza che «tortura» oggi il governatore ligure.

Torchiaro a pagina 4

Il Tempo di Oshø

I pizzardoni si ribellano al nuovo dress code



"Magari" na spomatina ar ciuffo damojela!

"Ma 'n so capelli... Sò piume!"

Zanchi a pagina 17

ILARIA AI DOMICILIARI

Papà Salis l'ingrato per qualche voto in più

Campigli a pagina 4

GIUSTIZIA USA

Forti esce dal carcere A breve il rientro in Italia

a pagina 8

SI AL DECRETO CON LA FIDUCIA

Superbonus, nuove regole: cosa cambia

Adelai e Di Capua a pagina 7

DI AUGUSTO MINZOUNI

Altro che Tangentopoli Questa Italia al contrario va



a pagina 4

DI RICCARDO MAZZONI

Ci serve subito un Lobby Act

a pagina 11

MALAGÒ VERSO LE OLIMPIADI



«Il no a Roma è una cicatrice A Parigi per il record»

Malagò carica l'Italia in vista delle olimpiadi di Parigi: «Obiettivo battere il record di 40 medaglie a Tokyo». E reprimina per il «no» della Raggi a Roma 2024.

Carmellini alle pagine 26 e 27

Produciamo pavimenti che resistono alle mode e al tempo.

Questo è il più solido impegno per un uso sostenibile e rispettoso dei nostri alberi.

IL PARQUET & CO.
STORIA E TRADIZIONE DEL PAVIMENTO DI LEGNO

Il Parquet & Co. srl
Via Savoia, 100 - 22100 Lecco (LC) - Tel. 0341/761111 - www.parquetandco.it

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 11

PARLA IL DS FABIANI

«Sarà una Lazio modello Bayer Immobile resta»

Rocca a pagina 27



a pag. 34

FESTIVAL DEL LAVORO

Il ministro Calderone in un mondo che cambia sempre più in fretta è la formazione a creare il lavoro
D'Alessio a pag. 31

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Intelligenza artificiale - Il testo del ddl bollinato

Superbonus - Il decreto approvato dal Senato

Aree portuali - La sentenza della Cassazione sulla Tari

Comuni - Il quaderno operativo Anci sui tempi di pagamento

Toti: non si capisce quali siano le accuse. Ma l'inchiesta è servita a sgonfiare il caso Puglia
Marco Zacchera a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Il 110% beffa i professionisti

La stretta al superbonus impedirà di incassare i compensi per i lavori già eseguiti. Almeno il 30% degli studi non percepirà gli emolumenti per le attività effettuate

La stretta sul 110% impedirà ai professionisti di incassare compensi per lavori già effettuati. Almeno il 30% degli studi non ha percepito e non percepirà mai gli emolumenti per le attività di progettazione, gli studi di fattibilità o i controlli preventivi realizzati per poter procedere con gli interventi di riqualificazione. Come se non bastasse, i costi per la cessione dei crediti e per le polizze assicurative sono esplosi negli ultimi due anni.
Damiani a pag. 23

ULTRA PREVIDENTI
I tedeschi hanno un difensore civico contro le assicurazioni
Giardina a pag. 12

Per volontà della Schlein il Pd manderà al parlamento Ue due deputati filo putiniani



Mentre i capigruppo in parlamento votano a favore degli aiuti all'Ucraina in guerra, Ely Schlein cerca di mandare in Europa alle prossime elezioni, collocandoli nelle liste in posti strategici, due esponenti no army, i quali ovviamente al parlamento europeo botcheranno chi si schiera a fianco dell'Ucraina che si difende: una difesa che non può avvenire con le belle parole né con le bandiere bianche ma con un apparato militare in grado di frenare l'avanzata dell'invasore. Nessun dubbio, quindi, che se Cecilia Strada, figlia del fondatore di Emergency, a capo della lista Pd nel Nord Ovest, approderà a Bruxelles, il suo voto non andrà al rafforzamento della difesa ucraina.
Valentini a pag. 6



TUTTI IN CAMPO, CON ME!
IN TAVOLA E IN DIGITALE

DIRITTO & ROVESCIO

Mai una nomina a senatore a vita è stata così importante, significativa ed oportuna come quella di Liliana Segre. L'incarico che ha ricoperto ha premiato le sue notevoli qualità umane e intellettuali, ma soprattutto è stata una inascoltabile e commovente voce al campo della grandissima parte del Parlamento italiano. Il lutto per Liliana Segre infatti ha voluto confermare che l'Italia di questo ultimo disastro è rigorosamente contro l'antiamericanismo e vuole ricordare per sempre la tragedia immane della Shoah come massimo orrore compiuto nella Storia, pur fra i tanti tragici. Ebbene, in questi ultimi mesi le dichiarazioni di Segre contro l'antiamericanismo montante in Italia e altrove, sono state registrate, minimizzate o con sufficienza e disdegno. L'altro giorno però Segre si è espressa contro la riforma costituzionale e allora i media, in un solo e fragoroso coro, hanno portato la notizia in prima pagina e ce l'hanno tenuta per più giorni dichiarando la sostanza che Segre è una novella Piero Calamandrei.

Traveler CONCILIO MONDO 2023

MARINEDDA
Hotel Thalasso & SPA
★★★★★
ISOLA ROSSA

MARINEDDA. VENITE A STARE BENE.

DELPHINA
HOTELS & RESORTS
UN AVANZO IN SOSTENIBILITÀ
NELLE MIGLIORI
AGENZIE DI VIAGGIO.

In Gallura ci teniamo alla natura. E la conserviamo intatta, perché per noi, è la bellezza che la Costa Rossa ha da offrire. Tutto nasce dalla natura e lì, ritorna, nelle calette, nei sentieri, nel Centro Thalasso & SPA, mentre con le glicine di una tavola affinata e sana, tra i sentieri, nel Centro Thalasso & SPA, mentre con le glicine di una tavola affinata e sana.

Scopri il Nord Sardegna in una delle Migliori Destinazioni SPA nel Mondo per Concilii World Traveler. L'Hotel Marinedda fa parte di Delphina hotels & resorts, Gruppo alberghiero indipendente più Green al Mondo e Migliore Gruppo Alberghiero italiano al World Travel Awards.

www.delphinahotels.com
Book & Travel

LA NAZIONE

QWEEKEND
L'INTERVISTA
Manuela
Ventura

Speciale
Giornata
Mondiale
dei musei

VENERDÌ 17 maggio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Dopo l'ultima tragedia a Fornaci di Barga

Il lavoro che uccide Indagini sui blocchi del macchinario killer

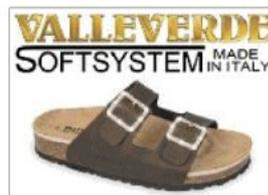
Pacini e Galeotti a pagina 15



Siena riapre un cold case

«Non fu suicidio Nostro figlio è stato ucciso»

Valdesi a pagina 17



Elezioni, trame e rischio violenza in Europa

Dopo l'attentato al premier slovacco, arriva l'allarme della Commissione Ue. **Intervista al politologo Parsi:** «Tante insidie per una democrazia fragile»
Salta il duello tv Meloni-Schlein. I Dem: confronto negato. Soddisfatti gli altri partiti. **Intervista al padre di Ilaria Salis:** «E ora farà la campagna elettorale via web»

Servizi
da p. 4 a p. 7

«Importante il dialogo tra università»

Gaza, Mattarella agli studenti: io per i diritti umani

Servizio a pagina 6

«Per me inizia la rinascita»

Chico Forti scarcerato: arriverà in Italia entro 2 settimane

Jannello a pagina 9

Il 25 e 26 maggio in Vaticano

Benigni con il Papa: un monologo per i bambini

Fabrizio a pagina 12

BOLOGNA, LA TRAGEDIA NELLA SEDE DELLA POLIZIA LOCALE DI ANZOLA L'EX COMANDANTE: «IL COLPO MI È PARTITO PER ERRORE»



Sofia Stefani,
33 anni, la vittima
della tragedia
di Anzola
nel Bolognese

Vigile spara e uccide la ex collega

Una ex vigilessa di 33 anni, Sofia Stefani, è stata uccisa da un colpo alla testa, nella sede del comando della polizia locale di Anzola Emilia, nel Bolognese.

Lo sparo è partito dalla pistola di ordinanza di un collega, Giampiero Gualandi, 63 anni, ex comandante e attualmente in servizio nel corpo. È stato ar-

restato e subito interrogato. La primissima versione data da Gualandi sarebbe stata di un colpo partito per sbaglio.

Orlandi e Trombetta alle pag. 2 e 3

DALLE CITTÀ

Empoli

Grande festa per i baby cronisti Ecco i vincitori a colpi d'inchiesta

Servizi in Cronaca

Empoli

Travolse una donna sul monopattino Presa la pirata

Servizio in Cronaca

Empoli

Tajani in città «La Toscana ha bisogno di noi»

Berti in Cronaca



Maltempo, un disperso in Lombardia

Alluvione, rimborsi per i beni mobili

Servizi alle pagine 10 e 11



Cacciato prima del pestaggio

Fedez, giallo sulla lite in disco

Palma a pagina 13



Squalifica e rischio esonero

Juve, Allegri alle corde

Servizi nel Qs

CALMARE L'ANSIA LIEVE,
PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.



Laila farmaco di origine vegetale,
l'unico con formula Silexan®
(olio essenziale di lavanda 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.



BZ Rebel
Pay per you

la Repubblica

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

BZ Rebel
Pay per you

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

La nostra carta previene da eventuali rischi sulla stampa grazie al nostro servizio PEF

Venerdì 17 maggio 2024

Oggi con il Venerdì

Anno 49° N° 117 - In Italia € 2,50

L'attentato al premier slovacco

Mosca: "Fico vittima della ruffianeria"

Il commento

Il sangue e la disinformazione

di **Alberto D'Argenio**

Proprio alla vigilia dell'attentato al premier slovacco Robert Fico, la Commissione europea ha lanciato l'allarme sulle prossime elezioni continentali. **• a pagina 33**

dal nostro inviato

Fabio Tonacci

LEVICE - A Ludovit Mile non sono bastati quarant'anni per decifrare l'amico Juraj Cintula, che ha sparato cinque colpi di pistola al premier Fico colpendolo quattro volte. Quarant'anni e una convivenza quotidiana, separata solo dai sei piani di questo parallelepipedo grigiastro nella periferia di Levice.

di **Castelletti, Lombardi e Mastrobuoni** **• alle pagine 2,3 e 4**



L'arresto L'attentatore del premier Fico al momento della cattura

Mappamondi

Ucraina, la Nato valuta l'invio di istruttori militari



di **Paolo Mastrolilli**
• a pagina 17

Putin-Xi, gli alleati asimmetrici

di **Marta Dassù**

Vladimir Putin ha perso l'Europa e l'America, decidendo di combattere la sua guerra distruttiva in Ucraina. E si è messo nelle mani della Cina, paese che i russi non hanno mai amato. Il vertice con Xi Jinping, in corso a Pechino, conferma questa deriva di Mosca: da Ovest ad Est. **• a pagina 33**

La Lega Araba: caschi blu a Gaza e conferenza di pace



di **Breber e Caferrì**
• alle pagine 14 e 15

Cannes

Megalopolis Il sogno epico del gigante Coppola

di **Alberto Crespi**



• a pagina 38

LA TANGENTOPOLI LIGURE

Genova, i verbali di Spinelli

Negli interrogatori di garanzia davanti al gip, Aldo e il figlio Roberto raccontano i loro rapporti con Toti "Ci vessava e parlava troppo, anche a vanvera. Gli abbiamo pagato tutto: chiese, palazzi e perfino il festival dei fiori" **Gli appalti Pnrr senza controlli: così si è aperta la strada a corruzione e frodi**

Aldo Spinelli continua a parlare dei soldi versati a Toti. «Abbiamo fatto il Festival della Scienza, il Festival dei Fiori, abbiamo dato i contributi alle chiese, ho fatto il Palazzo di San Lorenzo». Ma il figlio Roberto dice al gip che il padre è "ingestibile" e più volte hanno pensato a un'amministratore di sostegno. Le condizioni psicofisiche del grande elemosiniere al centro dell'inchiesta sulla Tangentopoli ligure, 84 anni, nei prossimi giorni saranno valutate da un consulente di parte. **di Colombo, Filetto, Lignana, Macor e Santelli** **• alle pagine 6,7,8 e 9**

Rai

I veti bloccano il duello tv tra Meloni e Schlein Rissa sulla par condicio

di **Giovanna Vitale**
• a pagina 12

Calcio



L'abisso di Allegri e il tramonto degli allenatori "panchistar"

di **Francesco Saverio Intorcchia**

Il secondo tragico Allegri ha avuto un finale fantozziano, in cui l'allenatore più pagato della Serie A ha dato forma e sostanza al sogno proibito di ogni *traveler*: vinco al Superenalotto, mi licenzio da questo lavoro grigio e me ne vado vomitando rabbia contro colleghi e datore di lavoro. **• a pagina 32. Servizi di Crosetti e Gamba** **• alle pagine 42 e 43**

mdspa.it

Buona Spesa
a chi coltiva le tradizioni

Buona Spesa, Italia!

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

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

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

con Una Storia in 5 minuti €7,49

NZ



LA STORIA
Benigni imborghesito
e l'Angelus con il Papa
PIERGIORGIO ODIFREDDI



La mia prima reazione alla notizia che Benigni concelebrerà con Bergoglio è stata un sobbalzo sulla sedia. Che la trama del film Il Pap'occhio sia diventata realtà? - PAGINA 21

IL CASO
Baby-dipendenza social
La Ue indaga Facebook
GIANLUCA NICOLETTI



Nel Paese delle Meraviglie dei social non si entra gratis. Il biglietto d'ingresso lo paghiamo tutti, con soddisfazione e spesso senza nemmeno rendercene conto. - PAGINA 23

UN'ALTERNATIVA ITALIANA VINCENTE AL TURISMO CENTRALE
980.290.227
CENTROCENTRALIZZABOLI.IT

LA STAMPA

VENERDÌ 17 MAGGIO 2024

UN'ALTERNATIVA ITALIANA VINCENTE AL TURISMO CENTRALE
980.290.227
CENTROCENTRALIZZABOLI.IT

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 135 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



APPROVATA LA FIDUCIA SUL DECRETO, FORZA ITALIA: NOI FEDELI AGLI ALLEATI. MA CONTINUA LO SCONTRO NEL GOVERNO

Superbonus, gelo delle banche

Parla il presidente dell'Abi Patuelli: con la retroattività incalcolabile l'impatto su credito e imprese

IL COMMENTO

Perché all'esame Ue siamo i più impreparati

STEFANO LEPRÌ

Se l'esecutivo fosse più forte grazie alla riforma che ora si discute, il premierato, sarebbe più facile trovare i 20 miliardi che mancano per far tornare i conti dello Stato nel 2025? Dato che penerà a mettere insieme una cifra analoga anche la Repubblica francese, dotata di un presidente con ampi poteri. - PAGINA 21

IL COLLOQUIO

Laverità di Palenzona "Crt senza speranza"

FRANCESCO SPINI



Cosa pensa degli sviluppi nella torinese Crt? «Non ne so niente di Torino». Fabrizio Palenzona spunta a sorpresa a Palazzo Parigi, l'hotel milanese preferito da Madonna e Lady Gaga. Circolano poteri sparsi e dunque lui nuota nel suo acquario: fa cose, vede gente. Tutto come prima, quando era il potente presidente della Fondazione Crt. Un trono da cui è caduto, male, al termine di un blitz di palazzo. Il consiglio, prima che lui si dimettesse, ha sfiduciato il segretario generale Andrea Varese, suo fedelissimo. «Il suo giornale ha dato tutte le informazioni in un certo modo. Era molto informato. A modo suo, ma molto informato». - PAGINA 25

FEMIA, MONTICELLI, OLIVO

«Sul Superbonus siamo stati sorpresi da una norma imprevedibile. La retroattività? Spero che i problemi vengano corretti». L'auspicio è di Antonio Patuelli, presidente dell'Associazione bancaria italiana (Abi), ieri a Torino per la premiazione delle eccellenze del settore bancario. - PAGINE 2-4

"Le sceneggiate di Toti per farsi dare i soldi"

Fregatti e Indice

POLITICA E TV

Se l'Italia ha paura del duello Giorgia-Elly

FLAVIA PERINA

Il voto per il futuro dell'America passerà per almeno due duelli tv. Joe Biden e Donald Trump si sono accordati per un primo confronto sulla Cnn e per un secondo su Abc News. Il voto per il futuro dell'Italia in Europa passerà per non si sa cosa: non sembra più possibile il dibattito tra Giorgia Meloni ed Elly Schlein. - PAGINA 21

LA RIFORMA

Cattaneo: sto con Segre il premierato spaventa

MARIA ROSA TOMASELLO

Un modello costituzionale «che nel mondo non esiste», con un premier dominus del Paese, in grado di controllare tutti gli organi di garanzia. Elena Cattaneo, biologa di fama internazionale, accademica dei Lincei e senatrice a vita, guarda con preoccupazione alla riforma voluta da Giorgia Meloni. - PAGINA 13

LA DENUNCIA DI PEPARINI

Garrison e La Chance "Sì, abusi su chi danza"

FRANCESCA D'ANGELO



Sono storie che nessuno vorrebbe smai ascoltare. Meglio guardare altrove, far finta che vada tutto bene, anche se la sordità è la prima, vera, condanna per le vittime di abusi. Poi però qualcuno chiama i mostri con il proprio nome e da quel momento, non ci si può più voltare dall'altra parte. È quello che è successo ieri quando Giuliano Peparini ha deciso di rompere il silenzio raccontando a La Stampa il lato oscuro della danza: un mondo che non è certo esente dalla piaga degli abusi. Peparini lo ha sperimentato sulla propria pelle da ragazzo. Solo dopo, crescendo, ha decodificato la vera natura di certe situazioni. - PAGINA 25

DOPO LA NOTTE FOLLE DI COPPA ITALIA, LA JUVE PRONTA ALL'ESONERO

AllegriExit
ANTONIO BARILLÀ E GIANLUCA ODDENINO
Il calcio sbrocato di Max
LUCA BOTTURA
Confesso: sono l'autore di Massimiliano Allegri. Negli anni, gli ho suggerito io le esternazioni più plateali. L'altra sera l'ho convinto a dare di matto alla fine della partita con l'Atalanta. - PAGINA 26

IL REPORTAGE

Nella Slovacchia travolta dall'odio L'attentatore di Fico "Non sono pentito"

MONICA PEROSINO



Nemmeno la luce rosa del tramonto riesce a ingentilirne i palazzoni di cemento e nostalgia sovietica di via Mochovska 14, a Levice. BRISOLVA E TORTELLO - PAGINE 9 E 11

LA GUERRA IN UCRAINA

L'incontro Xi-Putin inchino russo alla Cina

ETTORE SEQUI

Putin e Xi si incontrano per la quarta volta dal febbraio 2022. I due presidenti hanno la consapevolezza che la loro vita politica sarà più lunga di quella dei principali leader occidentali. Ma ciò non può nascondere i rispettivi problemi interni e, al di là della proclamata amicizia, la differenza di interessi. - PAGINA 7

IL MEDIO ORIENTE

La madrina dei coloni "Non c'è la Palestina"

FRANCESCA MANNOCCCHI

Daniela Weiss dice che la prima cosa che guarda la mattina appena sveglia è la mappa di Gaza come sarà domani. Ricostruita seguendo i progetti degli architetti con cui collabora, accogliente, prospera, abitata dai coloni e possibilmente senza palestinesi. - PAGINE 10 E 11

TRAVAGLINI GATTINARA
travaglinigattinara.com
travaglinigattinara

BUONGIORNO

A Bruxelles s'è aperto un feroce dibattito poiché in Olanda liberali e socialisti, che avranno il premier, hanno accettato di costituire il governo con l'ultradestra di Geert Wilders. Lo hanno fatto anche per evitare di tornare al voto e peggiorare la situazione, siccome i sondaggi danno Wilders in tumultuosa crescita (la politica è meravigliosa quando ti pone davanti a due soluzioni, entrambe sbagliate). Il dibattito è su soluzioni e liberali, così apertamente traditori dello spirito europeo e delle trazioni politiche cui appartengono. Infatti il programma di governo, in buona parte imposto da Wilders, si propone di deportare gli immigrati senza permesso e di abolire il diritto d'asilo. Accantonato, per ora, il referendum per uscire dalla Ue. Insomma, con l'ultradestra non ci si siede nemmeno a ta-

Terzo Reich

MATTIA FELTRI

volva, altrimenti che si farà dopo il voto europeo? Non vorrei immischiarmi nella contesa, e preferirei concentrarmi sul concetto di ultradestra, in generale così agilmente applicato, anche dai giornali, e nel nostro caso a Wilders. Il quale è un accanito difensore del matrimonio paritario e delle adozioni per coppie gay, della droga libera, del diritto di prostituzione, dell'eutanasia. In confronto, Elly Schlein è pressoché reazionaria. Senz'altro è islamofobo - ha paragonato il Corano a Mein Kampf - e vorrebbe cancellare i musulmani dalla faccia dell'Olanda proprio perché li considera la più seria minaccia alle conquiste civili e libertarie del suo paese. Io cercherò una soluzione un po' più conciliante, diciamo così, ma, su tutto il resto, se lui è di ultradestra qui in Italia prospera il Terzo Reich.

BOAT SHOW
LAKE DREAM
17 - 18 - 19 MAGGIO 2024
MARINA DIVERBELLA
INGRESSO LIBERO





Amundi imita BlackRock: arriva un Etf sul Btp che scade nel 2027

Capponi a pagina 13

Citroën richiama 600 mila auto per un difetto all'airbag. Ma non ha i ricambi

Boeris a pagina 14



A New York la Fifth Avenue costa fino a 24.300 euro/mq

Resta la via più cara al mondo, mentre Soho supera Madison Avenue

Campagna in MF Fashion

Anno XXXVI n. 087

Venerdì 17 Maggio 2024

€2,00 *Classedtori*



TUTTI IN CAMPO... CON ME!

IN EDICOLA E IN DIGITALE

FTSE MIB +0,12% 35.410 DOW JONES +0,14% 39.966** NASDAQ -0,02% 16.738** DAX -0,69% 18.739 SPREAD 131 (-0) €/S 1,0866

IL GOVERNO STUDIA CON GLI OPERATORI LA SOLUZIONE PER IL CASO MILANO

Arriva lo sblocca-cantieri

Lavori fermi in città dopo che la **Procura** ha avviato controlli su 150 pratiche edilizie. La **norma** dovrebbe sanare retroattivamente le ipotesi di abusi per gli **immobiliaristi**

IN VISTA IL FONDO PUBBLICO SALVA-BORSA: INVESTIRÀ IN MIDE SMALL CAP QUOTATE

Dal Maso, Mupelli e Savojardo alle pagine 2 e 5



L'AD MERLI A MF

La mia Erg investirà 1,2 miliardi in 3 anni e aprirà alcuni progetti a nuovi soci

Carosielli a pagina 9

RALLY IN BORSA

Record storico: Dow Jones oltre quota 40.000 punti

Campo a pagina 19

IN ARRIVO DA MASTERCARD

Tamagnini (Fsi) vuole Burlando alla guida di Bancomat

Deugeni a pagina 13



RANA
IL NOSTRO GIRO PASSA PER PESTI MERAVIGLIOSI
 PESTO ALLA CALABRESE
 CON PEPERONI ROSSI E MANDORLE

RANA
 Giro d'Italia
 PESTO ALLA CALABRESE
 CON PEPERONI ROSSI E MANDORLE
 EDIZIONE LIMITATA

Ancora un Giro, ancora più buoni!
 Il gusto travolgente della Calabria racchiuso nei nuovi ravioli ripieni di Pesto alla Calabrese con Peperoni rossi e Mandorle croccanti.

IL GUSTO DI SUPERARSI

Requadro

Primo Piano

Merci, passeggeri e fondi Pnrr: gli investimenti approdano nei porti italiani

Meta Time, Elena Zuccollo

Nello scossone giudiziario che ha colpito la regione Liguria, il porto di Genova può essere considerato uno degli epicentri, visto che agli indagati, dal presidente Toti ad Aldo Spinelli fino a Paolo Signorini ex presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sono state contestate attività strettamente legate a questa infrastruttura. Al centro ci sono concessioni di terminal assegnazioni di aree e diverse ombre sulla diga foranea, struttura pensata per permettere alle grandi navi portacontainer l'ingresso e la manovra in porto. Un'opera da 1,3 miliardi di euro finanziata con 500 milioni dal Pnrr e 100 milioni del Fondo infrastrutture portuali, che dovrebbe essere pronta per il 2026. I porti, insomma, fanno girare l'economia, tanto che in un documento del 2020 a cura di Cdp, si stimava un contributo all'economia nazionale del sistema marittimo pari a circa il 3% del Pil. All'interno del cluster, i porti svolgono un ruolo che prescinde dal valore economico direttamente prodotto, pari a 8,1 miliardi di euro, il 17,5% del totale dell'economia del mare. Più di 1/3 degli scambi commerciali internazionali italiani avviene via mare, una quota seconda in graduatoria solo al trasporto su gomma. Non meno importante è il ruolo dell'Italia nel traffico passeggeri, in cui spicca la dimensione del settore crocieristico, che nel 2019, quindi pre-Covid aveva raggiunto i 12 milioni di passeggeri trasportati, la quota più elevata nel Mediterraneo. Cdp stessa ammette che, negli ultimi anni, il sistema portuale italiano ha perso quote di mercato, soprattutto nei confronti dei competitor che si affacciano sul Mediterraneo, da qui la considerazione che i porti si configurerebbero come destinatari perfetti dei fondi di Next Generation EU, che possono essere considerati l'occasione per superare i limiti strutturali del sistema logistico nazionale e puntare con determinazione al suo rafforzamento strategico. Gli investimenti previsti per lo sviluppo della portualità dal Pnrr, dal Piano nazionale complementare (Pnc) e da risorse nazionali ammontano infatti a 9,2 miliardi di euro, come descritto dal rapporto "Investimenti e riforme del Pnrr per la portualità" Complessivamente, sono stati definiti interventi in 47 porti localizzati in 14 regioni e di competenza di 16 Autorità di sistema portuale (AdSP). Il degli investimenti va ai porti del mezzogiorno, il a quelli del nord e il restante a quelli del centro Italia. A livello regionale, i porti della Liguria e della Sicilia sono i principali beneficiari: alla Liguria sono stati assegnati circa 2,7 miliardi di euro, di cui 600 milioni per la nuova diga foranea di Genova, alla Sicilia circa 1,1 miliardi. Nel 2023 diminuiscono le merci movimentate 360 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2023 (lieve calo del 3% rispetto al III del 2022), Ro-Ro in crescita (+0,6%), e ottime performance per passeggeri e crociere (+16,4% e +54,4%). Ma nello stesso periodo, la movimentazione dei container è diminuita del 4,4%, corrispondente a 8,44 milioni



Nello scossone giudiziario che ha colpito la regione Liguria, il porto di Genova può essere considerato uno degli epicentri, visto che agli indagati, dal presidente Toti ad Aldo Spinelli fino a Paolo Signorini ex presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sono state contestate attività strettamente legate a questa infrastruttura. Al centro ci sono concessioni di terminal assegnazioni di aree e diverse ombre sulla diga foranea, struttura pensata per permettere alle grandi navi portacontainer l'ingresso e la manovra in porto. Un'opera da 1,3 miliardi di euro finanziata con 500 milioni dal Pnrr e 100 milioni del Fondo infrastrutture portuali, che dovrebbe essere pronta per il 2026. I porti, insomma, fanno girare l'economia, tanto che in un documento del 2020 a cura di Cdp, si stimava un contributo all'economia nazionale del sistema marittimo pari a circa il 3% del Pil. All'interno del cluster, i porti svolgono un ruolo che prescinde dal valore economico direttamente prodotto, pari a 8,1 miliardi di euro, il 17,5% del totale dell'economia del mare. Più di 1/3 degli scambi commerciali internazionali italiani avviene via mare, una quota seconda in graduatoria solo al trasporto su gomma. Non meno importante è il ruolo dell'Italia nel traffico passeggeri, in cui spicca la dimensione del settore crocieristico, che nel 2019, quindi pre-Covid aveva raggiunto i 12 milioni di passeggeri trasportati, la quota più elevata nel Mediterraneo. Cdp stessa ammette che, negli ultimi anni, il sistema portuale italiano ha perso quote di mercato, soprattutto nei confronti dei competitor che si affacciano sul Mediterraneo, da qui la considerazione che i porti si configurerebbero come destinatari perfetti dei fondi di Next Generation EU, che possono essere considerati l'occasione per superare i limiti strutturali del sistema logistico nazionale e puntare con determinazione al suo rafforzamento strategico. Gli investimenti previsti per lo sviluppo della portualità dal Pnrr, dal Piano nazionale complementare (Pnc) e da risorse nazionali ammontano infatti a 9,2 miliardi di euro, come descritto dal rapporto "Investimenti e riforme del Pnrr per la portualità" Complessivamente, sono stati definiti interventi in 47 porti localizzati in 14 regioni e di competenza di 16 Autorità di sistema portuale (AdSP). Il degli investimenti va ai porti del mezzogiorno, il a quelli del nord e il restante a quelli del centro Italia. A livello regionale, i porti della Liguria e della Sicilia sono i principali beneficiari: alla Liguria sono stati assegnati circa 2,7 miliardi di euro, di cui 600 milioni per la nuova diga foranea di Genova, alla Sicilia circa 1,1 miliardi. Nel 2023 diminuiscono le merci movimentate 360 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2023 (lieve calo del 3% rispetto al III del 2022), Ro-Ro in crescita (+0,6%), e ottime performance per passeggeri e crociere (+16,4% e +54,4%). Ma nello stesso periodo, la movimentazione dei container è diminuita del 4,4%, corrispondente a 8,44 milioni

Requadro

Primo Piano

di TEU (l'unità di misura usata per i container da 20 piedi). Quasi tutte le 16 Autorità di sistema portuale hanno mostrato una diminuzione nel volume di merci movimentate, a eccezione di quella dello Stretto di Messina (+1,9%) e del Mar di Sicilia Occidentale (+1,7%). Questo lo scenario dal Port infographics 2024 di **Assoport** e Srm, secondo cui il 37% dell'import export italiano nei primi 9 mesi del 2023 (254 miliardi di euro) è trasportato via mare; nel 2003 la quota era del 29%. Secondo il report, Cina e Stati Uniti si confermano primi partner italiani rispettivamente per importazioni ed esportazioni marittime e, sul fronte sostenibilità, il 49% del tonnellaggio attualmente in ordine nei cantieri navali è alimentato a combustibili alternativi, al 2030 il 23% della flotta navale complessiva in acqua sarà alimentata a carburante alternativo e il 40% delle navi ordinate nel 2023 andrà a GNL ed il 24% a metano. L'Italia è quindi sulla strada della decarbonizzazione dello shipping: 126 navi sulle 145 totali ordinate dagli armatori italiani ai cantieri nazionali ed esteri prevedono carburanti alternativi. Il direttore generale di SRM, Massimo Deandrea, dichiarava: "Il trasporto marittimo e la portualità vivono un momento geopolitico complesso connesso alla situazione che stiamo vivendo nel Canale di Suez, ma anche denso di sfide ed opportunità; si ravvisa quanto mai l'esigenza da parte degli operatori di avere informazioni e dati per interpretare e conoscere al meglio i fenomeni in atto. L'obiettivo che ci siamo proposti da tempo, insieme ad **Assoport**, è proprio quello di avere un outlook periodico che possa essere un valido strumento di supporto ai protagonisti della filiera logistica e manifatturiera". Nel 2024 attesi 13,8 mln di passeggeri. Oltre l'aspetto logistico, nel 2024 transiteranno dai porti italiani 13,8 milioni di passeggeri, con 5.187 toccate effettuate da ben 166 navi da crociera. Le previsioni sono state fornite a Miami dal Cemar Agency Network in occasione del Seatrade Cruise Global e riportate dal Magazine dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Al primo posto si conferma Civitavecchia con 3,5 milioni di passeggeri, seguita da Genova (1,7 milioni) e Napoli (1,6 milioni). Tra i primi 10 porti figurano anche Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Tra le compagnie che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri, spicca ancora Msc Crociere che sfiorerà i 4,5 milioni di passeggeri movimentati. Seguiranno Costa Crociere (2,7 milioni), Norwegian Cruise Line (1,2 milioni), Royal Caribbean (1,1 milioni), e Celebrity Cruises (0,8 milioni). Secondo Cemar la crescita proseguirà anche nel 2025, quando i passeggeri movimentati nei porti italiani supereranno certamente i 13,9 milioni. "L'Italia si riconferma prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo - ha detto il presidente di Cemar, Sergio Senesi - La crescita non si arresterà per tutto il biennio 2024-2025, grazie anche a diverse compagnie americane che hanno scelto di posizionare alcune unità nel Mar Mediterraneo durante i mesi invernali. Concludo con un dato molto importante, quello relativo all'età delle 166 navi da crociera che scaleranno i porti italiani nel 2024". Milioni di tonnellate di merce e milioni di passeggeri quindi, per un sistema che pesa sul Pil e che è tra i più esposti alle crisi internazionali. I dati del '23 lo confermano e i fatti di cronaca più recente minano le strutture dal punto di vista gestionale. Non a caso il sindaco di Genova Bucci

Requadro

Primo Piano

ha dichiarato che ' bisogna ripristinare la verità sul porto di Genova ', infrastruttura che assieme al porto di Savona e Vado Ligure rappresenta i Ports of Genoa. Secondo un'intervista di Paolo Piacenza, commissario straordinario AdSP Mar Ligure Occidentale a Sky24, i porti di Genova sono la prima stazione appaltante del paese, che movimentata circa un terzo dei traffici gateway italiani e dunque il principale canale di relazione internazionale per le industrie italiane.

Il Nautilus

Trieste

A Trieste la tappa di Sicurtech sulla sicurezza antincendio nel settore marino

Trieste - Al DoubleTree by Hilton di **Trieste** si è tenuto un convegno di fondamentale importanza per il settore della sicurezza marittima: "Sicurezza Antincendio nel Settore Marino - I Sistemi e le Tecnologie Innovative di Controllo ed Estinzione Incendi". L'evento, che si è svolto martedì 14 maggio dalle 9:00 alle 16:00, e che ha visto la partecipazione di esperti nazionali e figure chiave nell'ambito della sicurezza e tecnologia antincendio aveva l'obiettivo di esplorare e dibattere le ultime innovazioni e regolamentazioni del settore. Relatori e Programma Il convegno è stato inaugurato dai saluti di Silvia Paparella, General Manager di RemtechEXpo, seguiti da importanti interventi istituzionali da parte di Agatino Carrolo, Direttore regionale CNVVF Friuli-Venezia Giulia, Luciano del Prete, Comandante della Capitaneria di **Porto di Trieste**, e altri esponenti di rilievo. La giornata si è articolata in due parti principali. Nella mattinata si sono trattati temi come la gestione della sicurezza antincendio, a cura di Alberto Maiolo, Comandante Provinciale CNVVF **Trieste**, seguito da Diego Tomat della Capitaneria di **Porto di Trieste** che ha discusso il quadro normativo e le prospettive future. Successivamente, esperti come Francesco Liuzzi, della Marina Militare Italiana, hanno parlato delle tecniche antincendio a bordo delle navi militari, Giuseppe Ardito di Confindustria Nautica ha invece illustrato le novità normative in tema di titoli professionali marittimi del diporto. La seconda parte della giornata ha visto protagonisti relatori come Giovanni Apa e Raffaele Signorini di Valvitalia S.p.A., che hanno discusso dell'efficacia e della sostenibilità dei sistemi Water Mist per applicazioni marine. Inoltre, interventi come quello di Gennaro Epifani di Tema Sistemi SPA hanno messo in luce i moderni sistemi di estinzione incendio nel settore marino e Alessandro Fustinoni TRR S.r.l. ha esplorato l'ingegneria degli impianti antincendio. Conclusioni e dibattito Il convegno si è concluso con una tavola rotonda su "Sicurezza Antincendio e Sostenibilità della Navigazione", moderata da Silvio Maranzana, Direttore del Nord Adriatico Magazine, già giornalista de Il Piccolo di **Trieste**. La discussione ha visto protagonisti vari esperti, tra i rappresentati delle Istituzioni e dell'Industria che hanno confrontato le loro visioni su azioni e programmi futuri. Perché è importante di parlare di Antincendio e Navigazione Nello specifico, gli incendi a bordo delle navi rimangono una delle maggiori sfide per l'industria navale. Secondo Allianz gli incendi e le esplosioni sono attualmente i principali fattori di costo nelle attività di gestione dei sinistri. Dati di cui tenere conto anche se le statistiche di lungo periodo dicono che le perdite totali di navi sono diminuite notevolmente negli ultimi dieci anni. Nel 2022, si sono registrate 38 perdite di grandi navi, un netto calo rispetto alle 59 del 2021. Questo trend decrescente si osserva dal 2013, quando le perdite erano state 109. Questi



Il Nautilus

Trieste

dati suggeriscono miglioramenti significativi nella sicurezza marittima, benché i rischi di incendio rimangano tra le principali problematiche per il settore. Informazioni per la partecipazione L'evento, aperto a professionisti del settore, ha avuto la possibilità di accreditamento professionale per gli ingegneri partecipanti. Per maggiori dettagli e iscrizioni, si prega di visitare il sito ufficiale dell'evento. Il convegno ha rappresentato un'opportunità unica per gli operatori del settore marino e per tutti gli interessati alla sicurezza antincendio di aggiornarsi, rete e contribuire al dialogo su uno degli aspetti più critici della sicurezza marittima moderna.

(Sito) Ansa

Venezia

Venezia, navi crociera rinnovano impegno a ridurre emissioni

Ventinueve compagnie crocieristiche hanno rinnovato l'impegno, volontario, a ridurre l'impatto delle emissioni delle navi da crociera che arrivano e ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia e di Chioggia. Con il Venice Blue flag gli armatori si impegnano a utilizzare combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo inferiore allo 0,1% durante la navigazione prima dell'ingresso e in ogni fase di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia, Marghera e Chioggia. Si tratta della tredicesima ratifica, che durerà per un anno, dopo la prima sottoscrizione, nel 2007. "Le compagnie sono da sempre impegnate per la tutela di Venezia e della sua Laguna e il rinnovo del Blue Flag ne è l'ulteriore conferma - ha commentato Francesco Galletti, direttore Italia di Clia, l'associazione che riunisce il 95% delle compagnie crocieristiche mondiali - oltretutto volontaria e con regole più stringenti di quelle in vigore per legge. Tra l'altro, le crociere ora approdano a Marghera come tutte le altre imbarcazioni, ma sono le uniche navi ad assumere tale impegno". Il documento porta le firme dell'assessore all'ambiente del Comune di Venezia, il sindaco di Chioggia, il direttore marittimo del Veneto, il comandante della Capitaneria di porto di Chioggia, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale e di 29 compagnie crocieristiche.



Il Nautilus

Venezia

Blue Flag 2024: Di Blasio (AdSPMAS): "Crocieristica sostenibile per valorizzare i territori e attrarre risorse"

Venezia - A margine della sottoscrizione dell'accordo volontario Blue Flag 2024, tenutasi stamane a Ca' Farsetti a Venezia, il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** Fulvio Lino Di Blasio ha commentato: "La sostenibilità delle attività portuali è per l'**Autorità di Sistema** un obiettivo strategico, oltre che una pratica quotidiana. L'accordo volontario Blue Flag 2024, sottoscritto oggi, è una delle molte espressioni concrete di questo impegno da parte dell'Ente e rappresenta anche un bel modello, consolidato, di collaborazione tra istituzioni e settore privato. Il documento sottoscritto è infatti il risultato di una cooperazione ormai ultradecennale con le amministrazioni comunali di Venezia e, dall'anno scorso, di Chioggia, con le rispettive Capitanerie e le compagnie di navigazione che scalano i nostri porti".

"L'accordo si inserisce pienamente nella politica dell'**Autorità** e della struttura commissariale che mira a conciliare le attività dell'industria crocieristica con gli equilibri dell'ecosistema lagunare, secondo un nuovo paradigma che vede nella programmazione dei flussi turistici anche una risorsa per le comunità locali in termini di creazione di valore e di occupazione, nonché uno stimolo

all'ammodernamento delle infrastrutture in chiave green e di attrazione di finanziamenti e investimenti" "Ricordo, a questo proposito, il tema del cold ironing per le navi da crociera a Chioggia, destinazione in forte crescita, il cui porto era stato inizialmente escluso dai finanziamenti in ambito Pnrr. L'**Autorità** è intervenuta co-finanziando con il 50% la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica e dell'analisi costi benefici per l'infrastrutturazione di due punti di fornitura di energia elettrica, in banchina Saloni. L'attività di progettazione, che rientra nell'ambito dello sviluppo del progetto EALING, è finanziata al 50% da fondi del programma "Meccanismo per collegare l'Europa - CEF" di cui l'AdSPMAS è partner. Il progetto, concluso lo scorso dicembre, prevede la realizzazione di un punto di connessione in media tensione per le crociere con potenza di 4,5 MW e di un punto per fluviali con una potenza di 400kW. I costi di infrastrutturazione cold ironing, presso la banchina Saloni, sono stimati in circa 6 milioni di euro. Mentre nell'ambito della promozione dei nostri scali crocieristici quali destinazioni turistiche d'eccellenza, sostenibili, e basate sulla valorizzazione del patrimonio culturale locale, anche grazie alla partecipazione dell'Ente al progetto europeo ADRIJOURUTES (finanziato dal Programma Italia-Croazia) metteremo a valore oltre 2,6 milioni di euro per sviluppare ulteriormente il percorso già intrapreso dalla Rete Culturale dei Porti Adriatici, uniti dal medesimo obiettivo".



Venezia - A margine della sottoscrizione dell'accordo volontario Blue Flag 2024, tenutasi stamane a Ca' Farsetti a Venezia, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio ha commentato: "La sostenibilità delle attività portuali è per l'Autorità di Sistema un obiettivo strategico, oltre che una pratica quotidiana. L'accordo volontario Blue Flag 2024, sottoscritto oggi, è una delle molte espressioni concrete di questo impegno da parte dell'Ente e rappresenta anche un bel modello, consolidato, di collaborazione tra istituzioni e settore privato. Il documento sottoscritto è infatti il risultato di una cooperazione ormai ultradecennale con le amministrazioni comunali di Venezia e, dall'anno scorso, di Chioggia, con le rispettive Capitanerie e le compagnie di navigazione che scalano i nostri porti". "L'accordo si inserisce pienamente nella politica dell'Autorità e della struttura commissariale che mira a conciliare le attività dell'industria crocieristica con gli equilibri dell'ecosistema lagunare, secondo un nuovo paradigma che vede nella programmazione dei flussi turistici anche una risorsa per le comunità locali in termini di creazione di valore e di occupazione, nonché uno stimolo all'ammodernamento delle infrastrutture in chiave green e di attrazione di finanziamenti e investimenti" "Ricordo, a questo proposito, il tema del cold ironing per le navi da crociera a Chioggia, destinazione in forte crescita, il cui porto era stato inizialmente escluso dai finanziamenti in ambito Pnrr. L'Autorità è intervenuta co-finanziando con il 50% la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica e dell'analisi costi benefici per l'infrastrutturazione di due punti di fornitura di energia elettrica, in banchina Saloni. L'attività di progettazione, che rientra nell'ambito dello sviluppo del progetto EALING, è finanziata al 50% da fondi del programma "Meccanismo per collegare l'Europa - CEF" di cui l'AdSPMAS è partner. Il progetto, concluso lo scorso dicembre, prevede la realizzazione di un punto di

Il Nautilus

Venezia

Navi da crociera nei porti di Venezia e Chioggia: rinnovato l'accordo per ridurre le emissioni

Venice Blue Flag, rinnovata la sottoscrizione dell'accordo, questa mattina a Ca' Farsetti: si tratta di un atto volontario finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Il documento porta le firme dell'assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, del sindaco di Chioggia, del direttore marittimo del Veneto - comandante del Porto di Venezia, del comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, del presidente dell'**Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** - Porti di Venezia e Chioggia e di 29 compagnie crocieristiche. Presenti alla conferenza stampa anche il presidente di Venezia Terminal Passeggeri e, con un video messaggio, il direttore di Clia Italia. Con la Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione si impegnano nuovamente a far funzionare i motori, principali e ausiliari delle navi passeggeri, con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa al momento dell'ormeggio, durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e in ogni fase di manovra all'interno dell'area **portuale** di Venezia, Marghera e Chioggia. Il documento,

sottoscritto per la prima volta nel 2007, è stato ratificato oggi per la tredicesima volta. L'Accordo, che resta volontario e che durerà per un anno intero, ha assunto un valore rilevante soprattutto a seguito del nuovo contesto, modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia e il **sistema portuale** veneto a costruire un nuovo modello di crocieristica, che deve contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo economico. Lo scorso anno i porti di Venezia e Chioggia hanno contato 545mila croceristi; per il 2024 si prevede di chiudere con un +5%: 273 scali per 580mila passeggeri.



Informazioni Marittime

Venezia

Poco zolfo nelle navi, rinnovato il Venice Blue Flag

29 compagnie crocieristiche che scalano Venezia e Chioggia si impegnano a mantenere un tenore di zolfo nel combustibile non superiore allo 0,1 per cento nelle aree portuali Stamattina, nella sede del Comune di Venezia, da parte di 29 compagnie crocieristiche è stata rinnovata la sottoscrizione del Venice Blue Flag. Un accordo finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Con la Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione si impegnano nuovamente a far funzionare i motori, principali e ausiliari delle navi passeggeri, con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa al momento dell'ormeggio, durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e in ogni fase di manovra all'interno dell'area **portuale** di Venezia, Marghera e Chioggia. Il documento porta le firme dell'assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, del sindaco di Chioggia, del direttore marittimo del Veneto - comandante del Porto di Venezia, del comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, del presidente dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del **Mare Adriatico settentrionale** - Porti di Venezia e Chioggia e di 29 compagnie crocieristiche. Presenti alla conferenza stampa anche il presidente di Venezia Terminal Passeggeri e, con un video messaggio, il direttore di Clia Italia. L'accordo Blue Flag è stato sottoscritto per la prima volta nel 2007, è stato ratificato oggi per la tredicesima volta. L'accordo, che resta volontario e che durerà per un anno intero, ha assunto un valore rilevante soprattutto a seguito del nuovo contesto, modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia e il **sistema portuale** veneto a costruire un nuovo modello di crocieristica, che deve contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo economico. Lo scorso anno i porti di Venezia e Chioggia hanno contato 545 mila croceristi; per il 2024 si prevede di chiudere con un più 5 per cento: 273 scali per 580 mila passeggeri. «Le compagnie sono da sempre impegnate per la tutela di Venezia e della sua Laguna e il rinnovo del Blue Flag ne è l'ulteriore conferma, oltretutto volontaria e con regole più stringenti di quelle in vigore per legge», commenta Francesco Galietti, direttore Italia di CLIA, associazione internazionale che raggruppa il 95 per cento delle compagnie crocieristiche del mondo. «Tra l'altro, le crociere ora approdano a Marghera come tutte le altre imbarcazioni, ma sono le uniche navi ad assumere tale impegno. Le crociere rappresentano una parte minima del traffico acqueo in Laguna, ma sono il settore marittimo all'avanguardia della sostenibilità, grazie a continui investimenti in tecnologie ambientali innovative, in nuovi carburanti, alla perenne ricerca di soluzioni



Informazioni Marittime

Venezia

per migliorare le proprie performance ambientali, nonché alla collaborazione con i luoghi di destinazione per un turismo sostenibile». «L'accordo si inserisce pienamente nella politica dell'**Autorità** e della struttura commissariale che mira a conciliare le attività dell'industria crocieristica con gli equilibri dell'ecosistema lagunare, secondo un nuovo paradigma che vede nella programmazione dei flussi turistici anche una risorsa per le comunità locali in termini di creazione di valore e di occupazione, nonché uno stimolo all'ammodernamento delle infrastrutture in chiave green e di attrazione di finanziamenti e investimenti», commenta il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale**, **Fulvio** Lino Di **Blasio**. «Ricordo a questo proposito - continua - il tema del cold ironing per le navi da crociera a Chioggia, destinazione in forte crescita, il cui porto era stato inizialmente escluso dai finanziamenti in ambito Pnrr. L'**Autorità** è intervenuta co-finanziando con il 50% la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica e dell'analisi costi benefici per l'infrastrutturazione di due punti di fornitura di energia elettrica, in banchina Saloni. L'attività di progettazione, che rientra nell'ambito dello sviluppo del progetto EALING, è finanziata al 50% da fondi del programma "Meccanismo per collegare l'Europa - CEF" di cui l'AdSPMAS è partner. Il progetto, concluso lo scorso dicembre, prevede la realizzazione di un punto di connessione in media tensione per le crociere con potenza di 4,5 MW e di un punto per fluviali con una potenza di 400kW. I costi di infrastrutturazione cold ironing, presso la banchina Saloni, sono stimati in circa 6 milioni di euro. Mentre nell'ambito della promozione dei nostri scali crocieristici quali destinazioni turistiche d'eccellenza, sostenibili, e basate sulla valorizzazione del patrimonio culturale locale, anche grazie alla partecipazione dell'Ente al progetto europeo ADRIJOURUTES (finanziato dal Programma Italia-Croazia) metteremo a valore oltre 2,6 milioni di euro per sviluppare ulteriormente il percorso già intrapreso dalla Rete Culturale dei Porti Adriatici, uniti dal medesimo obiettivo». Condividi Tag ambiente crociere Articoli correlati.

Blue Flag 2024: Di Blasio, Crocieristica sostenibile per valorizzare i territori e attrarre risorse

Mag 16, 2024 Venezia - A margine della sottoscrizione dell'accordo volontario Blue Flag 2024, tenutasi stamane a Ca' Farsetti a Venezia, il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** Fulvio Lino Di Blasio ha commentato: "La sostenibilità delle attività portuali è per l'**Autorità di Sistema** un obiettivo strategico, oltre che una pratica quotidiana. L'accordo volontario Blue Flag 2024, sottoscritto oggi, è una delle molte espressioni concrete di questo impegno da parte dell'Ente e rappresenta anche un bel modello, consolidato, di collaborazione tra istituzioni e settore privato. Il documento sottoscritto è infatti il risultato di una cooperazione ormai ultradecennale con le amministrazioni comunali di Venezia e, dall'anno scorso, di Chioggia, con le rispettive Capitanerie e le compagnie di navigazione che scalano i nostri porti". "L'accordo si inserisce pienamente nella politica dell'**Autorità** e della struttura commissariale che mira a conciliare le attività dell'industria crocieristica con gli equilibri dell'ecosistema lagunare, secondo un nuovo paradigma che vede nella programmazione dei flussi turistici anche una risorsa per le comunità locali in termini di creazione di valore e di occupazione, nonché uno stimolo all'ammodernamento delle infrastrutture in chiave green e di attrazione di finanziamenti e investimenti" "Ricordo, a questo proposito, il tema del cold ironing per le navi da crociera a Chioggia, destinazione in forte crescita, il cui porto era stato inizialmente escluso dai finanziamenti in ambito Pnrr. L'**Autorità** è intervenuta co-finanziando con il 50% la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica e dell'analisi costi benefici per l'infrastrutturazione di due punti di fornitura di energia elettrica, in banchina Saloni. L'attività di progettazione, che rientra nell'ambito dello sviluppo del progetto EALING, è finanziata al 50% da fondi del programma "Meccanismo per collegare l'Europa - CEF" di cui l'AdSPMAS è partner. Il progetto, concluso lo scorso dicembre, prevede la realizzazione di un punto di connessione in media tensione per le crociere con potenza di 4,5 MW e di un punto per fluviali con una potenza di 400kW. I costi di infrastrutturazione cold ironing, presso la banchina Saloni, sono stimati in circa 6 milioni di euro. Mentre nell'ambito della promozione dei nostri scali crocieristici quali destinazioni turistiche d'eccellenza, sostenibili, e basate sulla valorizzazione del patrimonio culturale locale, anche grazie alla partecipazione dell'Ente al progetto europeo ADRIJOURUTES (finanziato dal Programma Italia-Croazia) metteremo a valore oltre 2,6 milioni di euro per sviluppare ulteriormente il percorso già intrapreso dalla Rete Culturale dei Porti Adriatici, uniti dal medesimo obiettivo".



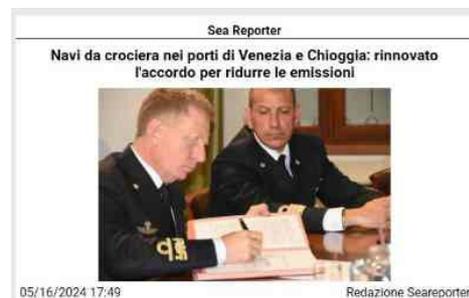
05/16/2024 17:44 Redazione Seareporter

Mag 16, 2024 Venezia - A margine della sottoscrizione dell'accordo volontario Blue Flag 2024, tenutasi stamane a Ca' Farsetti a Venezia, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio ha commentato: "La sostenibilità delle attività portuali è per l'Autorità di Sistema un obiettivo strategico, oltre che una pratica quotidiana. L'accordo volontario Blue Flag 2024, sottoscritto oggi, è una delle molte espressioni concrete di questo impegno da parte dell'Ente e rappresenta anche un bel modello, consolidato, di collaborazione tra istituzioni e settore privato. Il documento sottoscritto è infatti il risultato di una cooperazione ormai ultradecennale con le amministrazioni comunali di Venezia e, dall'anno scorso, di Chioggia, con le rispettive Capitanerie e le compagnie di navigazione che scalano i nostri porti". "L'accordo si inserisce pienamente nella politica dell'Autorità e della struttura commissariale che mira a conciliare le attività dell'industria crocieristica con gli equilibri dell'ecosistema lagunare, secondo un nuovo paradigma che vede nella programmazione dei flussi turistici anche una risorsa per le comunità locali in termini di creazione di valore e di occupazione, nonché uno stimolo all'ammodernamento delle infrastrutture in chiave green e di attrazione di finanziamenti e investimenti" "Ricordo, a questo proposito, il tema del cold ironing per le navi da crociera a Chioggia, destinazione in forte crescita, il cui porto era stato inizialmente escluso dai finanziamenti in ambito Pnrr. L'Autorità è intervenuta co-finanziando con il 50% la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica e dell'analisi costi benefici per l'infrastrutturazione di due punti di fornitura di energia elettrica, in banchina Saloni. L'attività di progettazione, che rientra nell'ambito dello sviluppo del progetto EALING, è finanziata al 50% da fondi del programma "Meccanismo per collegare l'Europa - CEF" di cui l'AdSPMAS è partner. Il progetto, concluso lo scorso dicembre, prevede la realizzazione di un

Navi da crociera nei porti di Venezia e Chioggia: rinnovato l'accordo per ridurre le emissioni

Mag 16, 2024 - Venice Blue Flag, rinnovata la sottoscrizione dell'accordo, questa mattina a Ca' Farsetti: si tratta di un atto volontario finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Il documento porta le firme dell'assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, del sindaco di Chioggia, del direttore marittimo del Veneto - comandante del Porto di Venezia, del comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia e di 29 compagnie crocieristiche. Presenti alla conferenza stampa anche il presidente di Venezia Terminal Passeggeri e, con un video messaggio, il direttore di Clia Italia. Con la Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione si impegnano nuovamente a far funzionare i motori, principali e ausiliari delle navi passeggeri, con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa al momento dell'ormeggio, durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e in ogni fase di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia, Marghera e Chioggia. Il documento,

sottoscritto per la prima volta nel 2007, è stato ratificato oggi per la tredicesima volta. L'Accordo, che resta volontario e che durerà per un anno intero, ha assunto un valore rilevante soprattutto a seguito del nuovo contesto, modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia e il sistema portuale veneto a costruire un nuovo modello di crocieristica, che deve contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo economico. Lo scorso anno i porti di Venezia e Chioggia hanno contato 545mila croceristi; per il 2024 si prevede di chiudere con un +5%: 273 scali per 580mila passeggeri.



05/16/2024 17:49

Redazione Seareporter

Mag 16, 2024 - Venice Blue Flag, rinnovata la sottoscrizione dell'accordo, questa mattina a Ca' Farsetti: si tratta di un atto volontario finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Il documento porta le firme dell'assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, del sindaco di Chioggia, del direttore marittimo del Veneto - comandante del Porto di Venezia, del comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia e di 29 compagnie crocieristiche. Presenti alla conferenza stampa anche il presidente di Venezia Terminal Passeggeri e, con un video messaggio, il direttore di Clia Italia. Con la Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione si impegnano nuovamente a far funzionare i motori, principali e ausiliari delle navi passeggeri, con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa al momento dell'ormeggio, durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e in ogni fase di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia, Marghera e Chioggia. Il documento, sottoscritto per la prima volta nel 2007, è stato ratificato oggi per la tredicesima volta. L'Accordo, che resta volontario e che durerà per un anno intero, ha assunto un valore rilevante soprattutto a seguito del nuovo contesto, modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia e il sistema portuale veneto a costruire un nuovo modello di crocieristica, che deve contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo economico. Lo scorso anno i porti di Venezia e Chioggia hanno contato 545mila croceristi; per il 2024 si prevede di chiudere con un +5%: 273 scali per 580mila passeggeri.

Sottoscrizione Venice Blue Flag: dichiarazione di Galiotti, Direttore Italia di CLIA

Mag 16, 2024 - Questa mattina nella sede del Comune di Venezia da parte di 29 compagnie crocieristiche è stata rinnovata la sottoscrizione del Venice Blue Flag. Un accordo finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Per comodità inoltriamo il comunicato stampa più in basso, a cui aggiungiamo una dichiarazione di Francesco Galiotti, Direttore Italia di CLIA, associazione internazionale che raggruppa il 95% delle compagnie crocieristiche del mondo. " Le compagnie sono da sempre impegnate per la tutela di Venezia e della sua Laguna e il rinnovo del Blue Flag ne è l'ulteriore conferma, oltretutto volontaria e con regole più stringenti di quelle in vigore per legge. Tra l'altro, le **crociere** ora approdano a Marghera come tutte le altre imbarcazioni, ma sono le uniche navi ad assumere tale impegno. Le **crociere** rappresentano una parte minima del traffico acquatico in Laguna, ma sono il settore marittimo all'avanguardia della sostenibilità, grazie a continui investimenti in tecnologie ambientali innovative, in nuovi carburanti, alla perenne ricerca di soluzioni per migliorare le proprie performance ambientali, nonché alla collaborazione con i luoghi di destinazione per un turismo sostenibile ".

Sea Reporter

Sottoscrizione Venice Blue Flag: dichiarazione di Galiotti, Direttore Italia di CLIA



05/16/2024 18:11 Redazione Seareporter

Mag 16, 2024 - Questa mattina nella sede del Comune di Venezia da parte di 29 compagnie crocieristiche è stata rinnovata la sottoscrizione del Venice Blue Flag. Un accordo finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Per comodità inoltriamo il comunicato stampa più in basso, a cui aggiungiamo una dichiarazione di Francesco Galiotti, Direttore Italia di CLIA, associazione internazionale che raggruppa il 95% delle compagnie crocieristiche del mondo. " Le compagnie sono da sempre impegnate per la tutela di Venezia e della sua Laguna e il rinnovo del Blue Flag ne è l'ulteriore conferma, oltretutto volontaria e con regole più stringenti di quelle in vigore per legge. Tra l'altro, le crociere ora approdano a Marghera come tutte le altre imbarcazioni, ma sono le uniche navi ad assumere tale impegno. Le crociere rappresentano una parte minima del traffico acquatico in Laguna, ma sono il settore marittimo all'avanguardia della sostenibilità, grazie a continui investimenti in tecnologie ambientali innovative, in nuovi carburanti, alla perenne ricerca di soluzioni per migliorare le proprie performance ambientali, nonché alla collaborazione con i luoghi di destinazione per un turismo sostenibile ".

Ship Mag

Venezia

Navi da crociera nei porti di Venezia e Chioggia, rinnovato l'accordo per ridurre le emissioni

16 Maggio 2024 Redazione Clia: "Le compagnie sono sempre più impegnate nel nome della sostenibilità ambientale" Venezia - Sono 29 le compagnie crocieristiche che hanno rinnovato l'impegno, volontario, a ridurre l'impatto delle emissioni delle navi da crociera che arrivano e ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia e di Chioggia. Con il Venice Blue flag gli armatori si impegnano a utilizzare combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo inferiore allo 0,1% durante la navigazione prima dell'ingresso e in ogni fase di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia, Marghera e Chioggia. Si tratta della tredicesima ratifica, che durerà per un anno, dopo la prima sottoscrizione, nel 2007. Il documento porta le firme dell'assessore all'ambiente del Comune di Venezia, il sindaco di Chioggia, il direttore marittimo del Veneto, il comandante della Capitaneria di porto di Chioggia, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale e di 29 compagnie crocieristiche. "La crocieristica deve essere sostenibile per valorizzare i territori e attrarre risorse. A Chioggia intanto è pronta la progettazione per l'elettificazione di due banchine finanziata al 50% dall'UE", ha sottolineato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio "Le compagnie sono da sempre impegnate per la tutela di Venezia e della sua Laguna e il rinnovo del Blue Flag ne è l'ulteriore conferma, oltretutto volontaria e con regole più stringenti di quelle in vigore per legge. Tra l'altro, le crociere ora approdano a Marghera come tutte le altre imbarcazioni, ma sono le uniche navi ad assumere tale impegno. Le crociere rappresentano una parte minima del traffico acquatico in Laguna, ma sono il settore marittimo all'avanguardia della sostenibilità, grazie a continui investimenti in tecnologie ambientali innovative, in nuovi carburanti, alla perenne ricerca di soluzioni per migliorare le proprie performance ambientali, nonché alla collaborazione con i luoghi di destinazione per un turismo sostenibile", ha commentato Francesco Galletti, direttore Italia di Clia, l'associazione che riunisce il 95% delle compagnie crocieristiche mondiali.



05/16/2024 16:39
16 Maggio 2024 Redazione Clia: "Le compagnie sono sempre più impegnate nel nome della sostenibilità ambientale" Venezia - Sono 29 le compagnie crocieristiche che hanno rinnovato l'impegno, volontario, a ridurre l'impatto delle emissioni delle navi da crociera che arrivano e ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia e di Chioggia. Con il Venice Blue flag gli armatori si impegnano a utilizzare combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo inferiore allo 0,1% durante la navigazione prima dell'ingresso e in ogni fase di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia, Marghera e Chioggia. Si tratta della tredicesima ratifica, che durerà per un anno, dopo la prima sottoscrizione, nel 2007. Il documento porta le firme dell'assessore all'ambiente del Comune di Venezia, il sindaco di Chioggia, il direttore marittimo del Veneto, il comandante della Capitaneria di porto di Chioggia, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale e di 29 compagnie crocieristiche. "La crocieristica deve essere sostenibile per valorizzare i territori e attrarre risorse. A Chioggia intanto è pronta la progettazione per l'elettificazione di due banchine finanziata al 50% dall'UE", ha sottolineato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio "Le compagnie sono da sempre impegnate per la tutela di Venezia e della sua Laguna e il rinnovo del Blue Flag ne è l'ulteriore conferma, oltretutto volontaria e con regole più stringenti di quelle in vigore per legge. Tra l'altro, le crociere ora approdano a Marghera come tutte le altre imbarcazioni, ma sono le uniche navi ad assumere tale impegno. Le crociere rappresentano una parte minima del traffico acquatico in Laguna, ma sono il settore marittimo all'avanguardia della sostenibilità, grazie a continui investimenti in tecnologie ambientali innovative, in nuovi carburanti, alla perenne ricerca di soluzioni per migliorare le proprie performance ambientali, nonché alla collaborazione con i luoghi di

Shipping Italy

Venezia

Il cold ironing sbarca anche al porto di Chioggia

Porti Le compagnie crocieristiche rinnovano l'impegno a usare nei porti veneti combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in area portuale di Redazione SHIPPING ITALY Anche a Chioggia ci sarà il cold ironing per le navi da crociera. La notizia è emersa a margine del rinnovo dell'accordo Venice Blue Flag. Dell'intesa ha dato notizia il Comune di Venezia spiegando che "si tratta di un atto volontario finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia". Il documento porta le firme dell'assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, del sindaco di Chioggia, del direttore marittimo del Veneto - comandante del Porto di Venezia, del comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia e di 29 compagnie crocieristiche. Presenti alla conferenza stampa anche il presidente di Venezia Terminal Passeggeri e, con un video messaggio, il direttore di Clia Italia. Con la Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione si impegnano nuovamente a far funzionare i motori, principali e ausiliari delle navi passeggeri, con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa al momento dell'ormeggio, durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e in ogni fase di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia, Marghera e Chioggia. Il documento è stato sottoscritto per la prima volta nel 2007. Lo scorso anno i porti di Venezia e Chioggia hanno contato 545mila croceristi; per il 2024 si prevede di chiudere con un +5%: 273 scali per 580mila passeggeri. "La sostenibilità delle attività portuali è per l'Autorità di Sistema un obiettivo strategico, oltre che una pratica quotidiana. L'accordo volontario Blue Flag 2024, sottoscritto oggi, è una delle molte espressioni concrete di questo impegno da parte dell'Ente e rappresenta anche un bel modello, consolidato, di collaborazione tra istituzioni e settore privato" ha commentato il presidente dell'Adsp Fulvio Lino Di Blasio: "Il documento sottoscritto è infatti il risultato di una cooperazione ormai ultradecennale con le amministrazioni comunali di Venezia e, dall'anno scorso, di Chioggia, con le rispettive Capitanerie e le compagnie di navigazione che scalano i nostri porti. Ricordo, a questo proposito, il tema del cold ironing per le navi da crociera a Chioggia, destinazione in forte crescita, il cui porto era stato inizialmente escluso dai finanziamenti in ambito Pnrr. L'Autorità è intervenuta co-finanziando con il 50% la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica e dell'analisi costi benefici per l'infrastrutturazione di due punti di fornitura di energia elettrica, in banchina Saloni. L'attività di progettazione, che rientra nell'ambito dello sviluppo del progetto EALING, è finanziata al 50% da fondi del programma 'Meccanismo per collegare l'Europa - Cef' di cui l'Adsp è partner. Il



05/16/2024 17:38

Nicola Capuzzo

Porti Le compagnie crocieristiche rinnovano l'impegno a usare nei porti veneti combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in area portuale di Redazione SHIPPING ITALY Anche a Chioggia ci sarà il cold ironing per le navi da crociera. La notizia è emersa a margine del rinnovo dell'accordo Venice Blue Flag. Dell'intesa ha dato notizia il Comune di Venezia spiegando che "si tratta di un atto volontario finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia". Il documento porta le firme dell'assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, del sindaco di Chioggia, del direttore marittimo del Veneto - comandante del Porto di Venezia, del comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia e di 29 compagnie crocieristiche. Presenti alla conferenza stampa anche il presidente di Venezia Terminal Passeggeri e, con un video messaggio, il direttore di Clia Italia. Con la Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione si impegnano nuovamente a far funzionare i motori, principali e ausiliari delle navi passeggeri, con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa al momento dell'ormeggio, durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e in ogni fase di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia, Marghera e Chioggia. Il documento è stato sottoscritto per la prima volta nel 2007. Lo scorso anno i porti di Venezia e Chioggia hanno contato 545mila croceristi; per il 2024 si prevede di chiudere con un +5%: 273 scali per 580mila passeggeri. "La sostenibilità delle attività portuali è per l'Autorità di Sistema un obiettivo strategico, oltre che una pratica quotidiana. L'accordo volontario Blue Flag 2024, sottoscritto oggi, è una delle molte espressioni concrete di questo impegno da parte dell'Ente e rappresenta anche un bel modello, consolidato, di collaborazione tra istituzioni e settore privato" ha commentato il

Shipping Italy

Venezia

progetto, concluso lo scorso dicembre, prevede la realizzazione di un punto di connessione in media tensione per le crociere con potenza di 4,5 MW e di un punto per fluviali con una potenza di 400kW. I costi di infrastrutturazione cold ironing, presso la banchina Saloni, sono stimati in circa 6 milioni di euro. Mentre nell'ambito della promozione dei nostri scali crocieristici quali destinazioni turistiche d'eccellenza, sostenibili, e basate sulla valorizzazione del patrimonio culturale locale, anche grazie alla partecipazione dell'Ente al progetto europeo Adrijoroutes (finanziato dal Programma Italia-Croazia) metteremo a valore oltre 2,6 milioni di euro per sviluppare ulteriormente il percorso già intrapreso dalla Rete Culturale dei Porti Adriatici, uniti dal medesimo obiettivo" **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**

Navi da crociera nei porti di Venezia e Chioggia: rinnovato l'accordo per ridurre le emissioni

Venice Blue Flag, rinnovata la sottoscrizione dell'accordo, questa mattina a Ca' Farsetti: si tratta di un atto volontario finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Il documento porta le firme dell'assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, del sindaco di Chioggia, del direttore marittimo del Veneto - comandante del Porto di Venezia, del comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, del presidente dell'**Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** - Porti di Venezia e Chioggia e di 29 compagnie crocieristiche. Presenti alla conferenza stampa anche il presidente di Venezia Terminal Passeggeri e, con un video messaggio, il direttore di Clia Italia. Con la Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione si impegnano nuovamente a far funzionare i motori, principali e ausiliari delle navi passeggeri, con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa al momento dell'ormeggio, durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e in ogni fase di manovra all'interno dell'area **portuale** di Venezia, Marghera e Chioggia. Il documento,

sottoscritto per la prima volta nel 2007, è stato ratificato oggi per la tredicesima volta. L'Accordo, che resta volontario e che durerà per un anno intero, ha assunto un valore rilevante soprattutto a seguito del nuovo contesto, modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia e il **sistema portuale** veneto a costruire un nuovo modello di crocieristica, che deve contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo economico. Lo scorso anno i porti di Venezia e Chioggia hanno contato 545mila croceristi; per il 2024 si prevede di chiudere con un +5%: 273 scali per 580mila passeggeri. Please follow and like us.



05/16/2024 16:29

Venice Blue Flag, rinnovata la sottoscrizione dell'accordo, questa mattina a Ca' Farsetti: si tratta di un atto volontario finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Il documento porta le firme dell'assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, del sindaco di Chioggia, del direttore marittimo del Veneto - comandante del Porto di Venezia, del comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia e di 29 compagnie crocieristiche. Presenti alla conferenza stampa anche il presidente di Venezia Terminal Passeggeri e, con un video messaggio, il direttore di Clia Italia. Con la Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione si impegnano nuovamente a far funzionare i motori, principali e ausiliari delle navi passeggeri, con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa al momento dell'ormeggio, durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e in ogni fase di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia, Marghera e Chioggia. Il documento, sottoscritto per la prima volta nel 2007, è stato ratificato oggi per la tredicesima volta. L'Accordo, che resta volontario e che durerà per un anno intero, ha assunto un valore rilevante soprattutto a seguito del nuovo contesto, modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia e il sistema portuale veneto a costruire un nuovo modello di crocieristica, che deve contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo economico. Lo scorso anno i porti di Venezia e Chioggia hanno contato 545mila croceristi; per il 2024 si prevede di chiudere con un +5%: 273 scali per 580mila passeggeri. Please follow and like us.

Corriere Marittimo

Savona, Vado

Reefer Terminal, entrato in funzione il nuovo gate automatizzato per l'entrata e uscita container

VADO LIGURE - E' entrato in funzione a **Vado** Ligure il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container di Reefer Terminal , maggiore hub della logistica della frutta nel Mediterraneo. Il terminal può accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. L' operatività del nuovo gate , avvenuta nei giorni scorsi, innalza ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro all'interno del terminal vadese. Grazie all 'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita , avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi. Gli interventi effettuati al gate consentono una significativa riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal (il cosiddetto "truck turnaround time") e un miglioramento dell'efficienza operativa complessiva dell'infrastruttura portuale.



Diga: varato il primo cassone, il 24 maggio la posa

A Vado prosegue la costruzione e davanti a **Genova** il consolidamento del terreno con colonne di ghiaia. Ascolta questo articolo ora... "È stato varato il primo cassone prefabbricato della nuova diga foranea del **porto di Genova** tramite l'impianto 'Dario' a Vado ligure. Dopo la posa della prima pietra del 4 maggio 2023, il 24 maggio sarà il primo cassone essere posato sulla dorsale della nuova diga di **Genova**". Lo ha annunciato giovedì 16 maggio sui social il vice ministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi. Si tratta di un parallelepipedo a base trapezoidale "alto 22 metri con due basi di 40 metri e largo 25 metri adagiato alla profondità di 20 metri. Il terreno sottostante è stato consolidato da 280 colonne di ghiaia lunghe 6 metri". Il mese scorso, prima della bufera giudiziaria sulla Regione, quest'ultima aveva dato il via libera a una copertura finanziaria fino a 57 milioni di euro per la nuova diga. L'opera non sembra in discussione, ma, nelle migliaia di pagine contenute nel fascicolo in mano alla procura, la diga, l'opera che con i suoi 1,3 miliardi di euro per la realizzazione è la più imponente tra i progetti del Pnrr, compare più e più volte.



Il Nautilus

Savona, Vado

REEFER TERMINAL: operativo il nuovo Gate automatizzato per il carico e lo scarico di container

Innalzati ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro e ridotti i tempi di accesso e uscita dei mezzi dal terminal. Con l'entrata in funzione del nuovo gate si completa l'automatizzazione di tutti i varchi dedicati ai contenitori del sistema portuale Vado Gateway. È operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container di Reefer Terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo situato a Vado Ligure (Savona), in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. L'entrata in funzione del nuovo gate, avvenuta nei giorni scorsi, innalza ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro all'interno del terminal vadese. Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi. Gli interventi effettuati al gate consentono una significativa riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal (il cosiddetto "truck turnaround time") e un miglioramento dell'efficienza operativa complessiva dell'infrastruttura portuale. «Grazie all'automatizzazione del Reefer Terminal Gate abbiamo semplificato, velocizzandole, le modalità di accesso e di uscita dal nostro terminal ed efficientato lo svolgimento delle attività sul piazzale», afferma Santi Casciano AD - Vado Gateway e Reefer Terminal. «Con questo importante investimento - ha proseguito Casciano - offriamo un servizio migliore agli autotrasportatori incrementando allo stesso tempo il livello di sicurezza sia per gli autisti, sia per i nostri operatori». Nel dettaglio, al momento dell'accesso al gate, le telecamere si attivano rilevando il numero di targa del mezzo. Ciò permette al sistema operativo di confermare la validità del viaggio, eseguire la prenotazione delle operazioni di piazzale e inviare gli ordini di lavoro ai mezzi operativi tramite l'emissione di un ticket che indica le corrette modalità di esecuzione delle attività (tra cui, ad esempio, posizione di carico/scarico e specifica sulla eventuale necessità di servizio di pesatura). Allo stesso modo, in fase di uscita, le telecamere rilevano la targa del mezzo e, contestualmente, il sistema operativo rilascia all'autotrasportatore una ricevuta che attesta il completamento delle operazioni effettuate. «Con l'entrata in funzione del Reefer Terminal Gate - conclude Casciano - si completa l'automatizzazione dei varchi del sistema portuale Vado Gateway per la movimentazione dei container. Un risultato che incrementa ulteriormente la nostra competitività nel panorama dei terminal



Innalzati ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro e ridotti i tempi di accesso e uscita dei mezzi dal terminal. Con l'entrata in funzione del nuovo gate si completa l'automatizzazione di tutti i varchi dedicati ai contenitori del sistema portuale Vado Gateway. È operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container di Reefer Terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo situato a Vado Ligure (Savona), in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. L'entrata in funzione del nuovo gate, avvenuta nei giorni scorsi, innalza ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro all'interno del terminal vadese. Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi. Gli interventi effettuati al gate consentono una significativa riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal (il cosiddetto "truck turnaround time") e un miglioramento dell'efficienza operativa complessiva dell'infrastruttura portuale. «Grazie all'automatizzazione del Reefer Terminal Gate abbiamo semplificato, velocizzandole, le modalità di accesso e di uscita dal nostro terminal ed efficientato lo svolgimento delle attività sul piazzale», afferma Santi Casciano AD - Vado Gateway e Reefer Terminal. «Con questo importante investimento - ha proseguito Casciano - offriamo un servizio migliore agli autotrasportatori incrementando allo stesso tempo il livello di sicurezza sia per gli autisti, sia per i nostri operatori». Nel dettaglio, al momento dell'accesso al gate,

Il Nautilus

Savona, Vado

portuali del Paese».

Informare

Savona, Vado

Operativo il nuovo gate automatizzato al Reefer Terminal di Vado Ligure

Gli autotrasportatori possono svolgere le attività di carico e scarico senza scendere dal veicolo. Al Reefer Terminal, il terminal del porto di **Vado** Ligure specializzato nella logistica della frutta, è diventato operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container che è in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo.

Inoltre, sempre con lo scopo di incrementare la sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi. Nel dettaglio, al momento dell'accesso al gate le telecamere si attivano rilevando il numero di targa del mezzo. Ciò permette al sistema operativo di confermare la validità del viaggio, eseguire la prenotazione delle operazioni di piazzale e inviare gli ordini di lavoro ai mezzi operativi tramite l'emissione di un ticket che indica le corrette modalità di esecuzione delle attività (tra cui, ad esempio, posizione di carico/scarico e specifica sulla eventuale necessità di servizio di pesatura).

Allo stesso modo, in fase di uscita, le telecamere rilevano la targa del mezzo e, contestualmente, il sistema operativo rilascia all'autotrasportatore una ricevuta che attesta il completamento delle operazioni effettuate. «Grazie all'automatizzazione del Reefer Terminal Gate - ha sottolineato Santi Casciano, amministratore delegato di **Vado** Gateway e Reefer Terminal - abbiamo semplificato, velocizzandole, le modalità di accesso e di uscita dal nostro terminal ed efficientato lo svolgimento delle attività sul piazzale. Con questo importante investimento offriamo un servizio migliore agli autotrasportatori incrementando allo stesso tempo il livello di sicurezza sia per gli autisti, sia per i nostri operatori».



Gli autotrasportatori possono svolgere le attività di carico e scarico senza scendere dal veicolo. Al Reefer Terminal, il terminal del porto di Vado Ligure specializzato nella logistica della frutta, è diventato operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container che è in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo. Inoltre, sempre con lo scopo di incrementare la sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi. Nel dettaglio, al momento dell'accesso al gate le telecamere si attivano rilevando il numero di targa del mezzo. Ciò permette al sistema operativo di confermare la validità del viaggio, eseguire la prenotazione delle operazioni di piazzale e inviare gli ordini di lavoro ai mezzi operativi tramite l'emissione di un ticket che indica le corrette modalità di esecuzione delle attività (tra cui, ad esempio, posizione di carico/scarico e specifica sulla eventuale necessità di servizio di pesatura). Allo stesso modo, in fase di uscita, le telecamere rilevano la targa del mezzo e, contestualmente, il sistema operativo rilascia all'autotrasportatore una ricevuta che attesta il completamento delle operazioni effettuate. «Grazie all'automatizzazione del Reefer Terminal Gate - ha sottolineato Santi Casciano, amministratore delegato di Vado Gateway e Reefer Terminal - abbiamo semplificato, velocizzandole, le modalità di accesso e di uscita dal nostro terminal ed efficientato lo svolgimento delle attività sul piazzale. Con questo importante investimento offriamo un servizio migliore agli autotrasportatori».

Informatore Navale

Savona, Vado

REEFER TERMINAL: operativo il nuovo Gate automatizzato per il carico e lo scarico di container

. Innalzati ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro e ridotti i tempi di accesso e uscita dei mezzi dal terminal . . Con l'entrata in funzione del nuovo gate si completa l'automatizzazione di tutti i varchi dedicati ai contenitori del sistema portuale **Vado Gateway** . È operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container di Reefer Terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo situato a **Vado Ligure (Savona)**, in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. L'entrata in funzione del nuovo gate, avvenuta nei giorni scorsi, innalza ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro all'interno del terminal vadese. Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi. Gli interventi effettuati al gate consentono una significativa riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal (il cosiddetto "truck turnaround time") e un miglioramento dell'efficienza operativa complessiva dell'infrastruttura portuale. «Grazie all'automatizzazione del Reefer Terminal Gate abbiamo semplificato, velocizzandole, le modalità di accesso e di uscita dal nostro terminal ed efficientato lo svolgimento delle attività sul piazzale», afferma Santi Casciano AD - **Vado Gateway** e Reefer Terminal. «Con questo importante investimento - ha proseguito Casciano - offriamo un servizio migliore agli autotrasportatori incrementando allo stesso tempo il livello di sicurezza sia per gli autisti, sia per i nostri operatori». Nel dettaglio, al momento dell'accesso al gate, le telecamere si attivano rilevando il numero di targa del mezzo. Ciò permette al sistema operativo di confermare la validità del viaggio, eseguire la prenotazione delle operazioni di piazzale e inviare gli ordini di lavoro ai mezzi operativi tramite l'emissione di un ticket che indica le corrette modalità di esecuzione delle attività (tra cui, ad esempio, posizione di carico/scarico e specifica sulla eventuale necessità di servizio di pesatura). Allo stesso modo, in fase di uscita, le telecamere rilevano la targa del mezzo e, contestualmente, il sistema operativo rilascia all'autotrasportatore una ricevuta che attesta il completamento delle operazioni effettuate. «Con l'entrata in funzione del Reefer Terminal Gate - conclude Casciano - si completa l'automatizzazione dei varchi del sistema portuale **Vado Gateway** per la movimentazione dei container. Un risultato che incrementa ulteriormente la nostra competitività nel panorama dei terminal



. Innalzati ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro e ridotti i tempi di accesso e uscita dei mezzi dal terminal . . Con l'entrata in funzione del nuovo gate si completa l'automatizzazione di tutti i varchi dedicati ai contenitori del sistema portuale **Vado Gateway** . È operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container di Reefer Terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo situato a **Vado Ligure (Savona)**, in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. L'entrata in funzione del nuovo gate, avvenuta nei giorni scorsi, innalza ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro all'interno del terminal vadese. Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi. Gli interventi effettuati al gate consentono una significativa riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal (il cosiddetto "truck turnaround time") e un miglioramento dell'efficienza operativa complessiva dell'infrastruttura portuale. «Grazie all'automatizzazione del Reefer Terminal Gate abbiamo semplificato, velocizzandole, le modalità di accesso e di uscita dal nostro terminal ed efficientato lo svolgimento delle attività sul piazzale», afferma Santi Casciano AD - **Vado Gateway** e Reefer Terminal. «Con questo importante investimento - ha proseguito Casciano - offriamo un servizio migliore agli autotrasportatori incrementando allo stesso tempo il livello di sicurezza sia per gli autisti, sia per i nostri operatori». Nel dettaglio, al momento dell'accesso al gate,

Informatore Navale

Savona, Vado

portuali del Paese».

Informazioni Marittime

Savona, Vado

Completata l'automazione del Reefer Terminal di Vado Ligure

Da oggi sono attivi due nuovi cancelli automatizzati che velocizzano sensibilmente la rotazione dei camion tramite la lettura delle targhe. Sono attivi da oggi i nuovi varchi automatizzati del terminal reefer di **Vado Gateway**, gestito da Maersk, uno dei principali hub logistici per la frutta del Mediterraneo situato a **Vado Ligure**, in provincia di **Savona**. Con l'automazione degli ultimi due cancelli sulle corsie di entrata e di uscita del Reefer Terminal si completa il processo generale di automazione della struttura, garantendo tempi di rotazione dei camion (truck turn time) più sicuri e rapidi nel porto, sia per i contenitori secchi che per quelli refrigerati. Come funzionano i nuovi varchi? Le telecamere di riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) leggono automaticamente la targa del veicolo e recuperano le informazioni necessarie nel sistema operativo del terminale per confermare la validità dell'appuntamento. Vengono quindi avviate le operazioni di piazzale e all'autista viene rilasciato un biglietto che indica la corretta modalità di esecuzione del ritiro o della riconsegna al terminal, inclusa, ad esempio, la posizione di carico/scarico e gli eventuali requisiti di pesatura (VGM). Allo stesso modo, all'uscita dal terminal, le telecamere rilevano la targa del veicolo e il sistema operativo rilascia all'autotrasportatore una ricevuta attestante l'avvenuto completamento delle operazioni effettuate. Nuovi totem consentono ai camionisti di comunicare con il personale del terminal per eventuali problemi. Ciò consente ai camionisti di svolgere le attività necessarie per il carico e lo scarico senza scendere dai veicoli e mantiene il personale del terminal separato in modo sicuro dai veicoli in movimento. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di chiusura dei container sui veicoli. «Grazie all'automazione del Reefer Terminal Gate abbiamo semplificato e velocizzato l'accesso e l'uscita dal nostro terminal e aumentato l'efficienza delle nostre attività di piazzale», afferma Santi Casciano, Amministratore Delegato di **Vado Gateway** e Reefer Terminals. Con questo importante investimento possiamo offrire un servizio migliore agli autotrasportatori, aumentando al tempo stesso il livello di sicurezza sia per gli autisti che per i nostri operatori. Con l'entrata in esercizio del Reefer Terminal Gate si completa l'automazione dei varchi del sistema portuale **Vado Gateway** per la movimentazione dei container. Si tratta di un risultato che accresce ulteriormente la nostra competitività nel panorama dei terminal portuali italiani». Condividi Tag **vado** ligure Articoli correlati.



Da oggi sono attivi due nuovi cancelli automatizzati che velocizzano sensibilmente la rotazione dei camion tramite la lettura delle targhe. Sono attivi da oggi i nuovi varchi automatizzati del terminal reefer di Vado Gateway, gestito da Maersk, uno dei principali hub logistici per la frutta del Mediterraneo situato a Vado Ligure, in provincia di Savona. Con l'automazione degli ultimi due cancelli sulle corsie di entrata e di uscita del Reefer Terminal si completa il processo generale di automazione della struttura, garantendo tempi di rotazione dei camion (truck turn time) più sicuri e rapidi nel porto, sia per i contenitori secchi che per quelli refrigerati. Come funzionano i nuovi varchi? Le telecamere di riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) leggono automaticamente la targa del veicolo e recuperano le informazioni necessarie nel sistema operativo del terminale per confermare la validità dell'appuntamento. Vengono quindi avviate le operazioni di piazzale e all'autista viene rilasciato un biglietto che indica la corretta modalità di esecuzione del ritiro o della riconsegna al terminal, inclusa, ad esempio, la posizione di carico/scarico e gli eventuali requisiti di pesatura (VGM). Allo stesso modo, all'uscita dal terminal, le telecamere rilevano la targa del veicolo e il sistema operativo rilascia all'autotrasportatore una ricevuta attestante l'avvenuto completamento delle operazioni effettuate. Nuovi totem consentono ai camionisti di comunicare con il personale del terminal per eventuali problemi. Ciò consente ai camionisti di svolgere le attività necessarie per il carico e lo scarico senza scendere dai veicoli e mantiene il personale del terminal separato in modo sicuro dai veicoli in movimento. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di chiusura dei container sui veicoli. «Grazie all'automazione del Reefer Terminal Gate abbiamo semplificato e velocizzato l'accesso e l'uscita dal nostro terminal e aumentato l'efficienza delle nostre attività di piazzale», afferma Santi Casciano, Amministratore Delegato di

Vado, varato il primo cassone della nuova diga

Matteo Angeli

Il primo cassone prefabbricato che verrà posato sulla dorsale della nuova diga di Genova è stato varato oggi a Vado Ligure. Si tratta di un parallelepipedo a base trapezoidale alto 22 m, con due basi di 40 m e largo 25 m, adagiato alla profondità di 20 m. Il terreno sottostante è stato consolidato da 280 colonne di ghiaia lunghe 6 m. Nonostante l'inchiesta che ha travolto la Liguria, con l'arresto tra gli altri dell'ex presidente del porto Paolo Emilio Signorini, i domiciliari per il presidente della Regione Giovanni Toti e l'imprenditore Aldo Spinelli e l'indagine aperta anche a carico di Paolo Piacenza, attuale commissario del porto di Genova-Savona, la cerimonia di affondo del primo cassone della diga, il 24 maggio è confermata.



Ship Mag

Savona, Vado

Reefer Terminal, nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container

16 Maggio 2024 Redazione Con la nuova infrastruttura saranno ridotti i tempi di accesso e uscita dei mezzi **Vado** Ligure - È operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container di Reefer Terminal, hub della logistica della frutta a **Vado** Ligure in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. "Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo", spiega l'azienda. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi. Gli interventi effettuati al gate consentono anche una significativa riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal.



Shipping Italy

Savona, Vado

Automatizzato il gate di Reefer Terminal a Vado Ligure

Porti L'intervento porterà a una riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal. È operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container di Reefer Terminal, hub della logistica della frutta situato a **Vado Ligure (Savona)** e controllato da Apm Maersk, in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. "L'entrata in funzione del nuovo gate, avvenuta nei giorni scorsi, innalza ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro all'interno del terminal vadese. Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi" ha spiegato una nota. Gli interventi effettuati al gate consentiranno, negli auspici del terminalista, una riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal (il cosiddetto "truck turnaround time") e un miglioramento dell'efficienza operativa complessiva dell'infrastruttura portuale. "Grazie all'automatizzazione del Reefer Terminal Gate abbiamo semplificato, velocizzandole, le modalità di accesso e di uscita dal nostro terminal ed efficientato lo svolgimento delle attività sul piazzale" ha affermato Santi Casciano amministratore delegato di **Vado Gateway** e Reefer Terminal: "Con questo importante investimento offriamo un servizio migliore agli autotrasportatori incrementando allo stesso tempo il livello di sicurezza sia per gli autisti, sia per i nostri operatori". Nel dettaglio, al momento dell'accesso al gate, le telecamere si attivano rilevando il numero di targa del mezzo. Ciò permette al sistema operativo di confermare la validità del viaggio, eseguire la prenotazione delle operazioni di piazzale e inviare gli ordini di lavoro ai mezzi operativi tramite l'emissione di un ticket che indica le corrette modalità di esecuzione delle attività (tra cui, ad esempio, posizione di carico/scarico e specifica sulla eventuale necessità di servizio di pesatura). Allo stesso modo, in fase di uscita, le telecamere rilevano la targa del mezzo e, contestualmente, il sistema operativo rilascia all'autotrasportatore una ricevuta che attesta il completamento delle operazioni effettuate. "Con l'entrata in funzione del Reefer Terminal Gate - ha concluso Casciano - si completa l'automatizzazione dei varchi del sistema portuale **Vado Gateway** per la movimentazione dei container. Un risultato che incrementa ulteriormente la nostra competitività".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



05/16/2024 12:11

Nicola Capuzzo

Porti L'intervento porterà a una riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal. È operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container di Reefer Terminal, hub della logistica della frutta situato a Vado Ligure (Savona) e controllato da Apm Maersk, in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. "L'entrata in funzione del nuovo gate, avvenuta nei giorni scorsi, innalza ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro all'interno del terminal vadese. Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi" ha spiegato una nota. Gli interventi effettuati al gate consentiranno, negli auspici del terminalista, una riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal (il cosiddetto "truck turnaround time") e un miglioramento dell'efficienza operativa complessiva dell'infrastruttura portuale. "Grazie all'automatizzazione del Reefer Terminal Gate abbiamo semplificato, velocizzandole, le modalità di accesso e di uscita dal nostro terminal ed efficientato lo svolgimento delle attività sul piazzale" ha affermato Santi Casciano amministratore delegato di Vado Gateway e Reefer Terminal: "Con questo importante investimento offriamo un servizio migliore agli autotrasportatori incrementando allo stesso tempo il livello di sicurezza sia per gli autisti, sia per i nostri operatori". Nel dettaglio, al momento dell'accesso al gate, le telecamere si attivano rilevando il numero di targa del mezzo. Ciò permette al sistema operativo di confermare la validità del viaggio, eseguire la prenotazione delle operazioni di piazzale e inviare gli ordini di lavoro ai mezzi operativi tramite l'emissione di un ticket che indica le corrette modalità di esecuzione delle attività (tra cui, ad esempio, posizione di carico/scarico e specifica sulla eventuale necessità di servizio di pesatura). Allo stesso modo, in fase di uscita, le telecamere rilevano la targa del mezzo e, contestualmente, il sistema operativo rilascia all'autotrasportatore una ricevuta che attesta il completamento delle operazioni effettuate. "Con l'entrata in funzione del Reefer Terminal Gate - ha concluso Casciano - si completa l'automatizzazione dei varchi del sistema portuale Vado Gateway per la movimentazione dei container. Un risultato che incrementa ulteriormente la nostra competitività".

Shipping Italy

Savona, Vado

Varato il primo cassone della nuova diga di Genova che procede malgrado le inchieste

Porti Annunciata la posa del primo cassone, mentre le intercettazioni rivelano come il cambio delle condizioni d'appalto fu concesso su richiesta di Webuild per consentirle un rincaro di 500 milioni di euro di Redazione SHIPPING ITALY. Né le nuove problematiche tecniche né le rivelazioni delle carte dell'inchiesta che ha portato all'arresto, fra gli altri, dell'ex presidente del porto nonché commissario all'opera, Paolo Emilio Signorini, sembrano turbare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quanto al prosieguo dei lavori della nuova diga foranea del porto di Genova. Malgrado un ritardo di nove mesi abbondanti sul cronoprogramma, una nota del dicastero ha infatti informato che è stato "varato il primo cassone prefabbricato tramite l'impianto 'Dario' a Vado Ligure. Dopo la posa della prima pietra del 4 maggio 2023, il 24 maggio sarà il primo cassone a essere posato sulla dorsale della nuova diga di Genova. Un parallelepipedo a base trapezoidale alto 22 metri, con due basi di 40 e largo 25 metri, adagiato alla profondità di 20. Il terreno sottostante è stato consolidato da 280 colonne di ghiaia lunghe 6 metri". "Lui stesso dice ma io sono convinto, come dice lui, che il rischio geologico". La frase su clausole e geologia, riportata nelle intercettazioni dell'inchiesta sul governatore ligure Giovanni Toti, è attribuita al patron di Webuild, Pietro Salini, da Signorini, in un dialogo con Aldo e Roberto Spinelli del 7 luglio 2022. E pare far definitivamente luce su una delle zone più buie dell'appalto da 950 milioni di euro per i lavori della nuova diga foranea del porto, oggetto dei rilievi di Anac e di un'inchiesta di due procure (Genova e europea): il cambio, a procedura di partecipazione chiusa, delle condizioni previste dal capitolato, con l'inversione dall'appaltatore all'appaltante del rischio geologico e dei relativi sovraccosti milionari, risulterebbe essere stato chiesto esplicitamente da Salini e concesso da Signorini (e da Marco Bucci nelle vesti di commissario supervisore). Ricapitolando le ultime puntate dell'opera, col pretesto dell'urgenza, nell'autunno 2021 Signorini, che, come detto, agisce sempre con l'avallo di Bucci, non bandisce una gara ma una manifestazione di interesse alla realizzazione dell'opera mediante procedura negoziata. SHIPPING ITALY svelerà come nei mesi successivi il responsabile del project management Piero Silva si fosse dimesso dopo il rifiuto dei due commissari all'opera a rivedere il progetto: un'opera di simili dimensioni su fondali così profondi e instabili rischia di fallire o costare molto di più, diceva Silva, meglio costruire su profondità meno importanti dato che s'otterrebbe comunque il risultato di aumentare la capacità ricettiva del porto. Malgrado sulle criticità geologiche si fossero espressi anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici e, in sede di Via, il Cnr, Signorini tirò dritto. Ma alla scadenza del 30 giugno le cordate invitate (capitanate da Webuild e dall'Eterea di Caltagirone&Gavio) mandarono deserta la procedura. Secondo la versione ufficiale



Porti Annunciata la posa del primo cassone, mentre le intercettazioni rivelano come il cambio delle condizioni d'appalto fu concesso su richiesta di Webuild per consentirle un rincaro di 500 milioni di euro di Redazione SHIPPING ITALY. Né le nuove problematiche tecniche né le rivelazioni delle carte dell'inchiesta che ha portato all'arresto, fra gli altri, dell'ex presidente del porto nonché commissario all'opera, Paolo Emilio Signorini, sembrano turbare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quanto al prosieguo dei lavori della nuova diga foranea del porto di Genova. Malgrado un ritardo di nove mesi abbondanti sul cronoprogramma, una nota del dicastero ha infatti informato che è stato "varato il primo cassone prefabbricato tramite l'impianto 'Dario' a Vado Ligure. Dopo la posa della prima pietra del 4 maggio 2023, il 24 maggio sarà il primo cassone a essere posato sulla dorsale della nuova diga di Genova. Un parallelepipedo a base trapezoidale alto 22 metri, con due basi di 40 e largo 25 metri, adagiato alla profondità di 20. Il terreno sottostante è stato consolidato da 280 colonne di ghiaia lunghe 6 metri". "Lui stesso dice ...ma io sono convinto, come dice lui, che il rischio geologico...". La frase su clausole e geologia, riportata nelle intercettazioni dell'inchiesta sul governatore ligure Giovanni Toti, è attribuita al patron di Webuild, Pietro Salini, da Signorini, in un dialogo con Aldo e Roberto Spinelli del 7 luglio 2022. E pare far definitivamente luce su una delle zone più buie dell'appalto da 950 milioni di euro per i lavori della nuova diga foranea del porto, oggetto dei rilievi di Anac e di un'inchiesta di due procure (Genova e europea): il cambio, a procedura di partecipazione chiusa, delle condizioni previste dal capitolato, con l'inversione dall'appaltatore all'appaltante del rischio geologico e dei relativi sovraccosti milionari, risulterebbe essere stato chiesto esplicitamente da Salini e concesso da Signorini (e da Marco Bucci nelle vesti di commissario supervisore). Ricapitolando le ultime puntate dell'opera, col

Shipping Italy

Savona, Vado

di quei giorni il problema era l'aumento del costo dei materiali legato alla crisi Ucraina. A metà maggio il Governo Draghi raccolse le richieste degli appaltatori italiani col decreto aiuti, che avrebbe coperto il 20% dei rincari. Ma, al di là che fosse ancora da convertire in legge, la misura non bastava a Webuild, come spiegava Toti a Signorini già il 10 giugno riferendogli di una conversazione appena avuta con Salini: "Non l'ho visto particolarmente ostile, lo sa che lo devono fare, però qualcuno gli racconta delle robe, secondo me, parzialmente vere per pararsi il culo, nel senso dice boh quindi va un minimo assicurato". Questa la traduzione di quel che Toti dice a Signorini di aver sentito da Salini (con cui tutti conversano a gara in corso): il decreto non basta, perché copre solo il 20% dei rincari delle spese sostenute nel 2022 (verrà poi rinnovato, al momento fino a tutto il 2024), bisogna assicurarlo. Anche perché era chiaro che fino a 2023 inoltrato non si sarebbe mosso nulla (a fine dell'anno scorso i lavori erano al 2,5%). E certo il 20%, quand'anche riconosciuto, non sarebbe bastato a Webuild. "Lui (cioè Salini, ndr) dice che ci vogliono 400 milioni in più" spiegava infatti Signorini subito dopo la procedura deserta, correggendosi poco dopo: "uno quattro e cinquanta". Un miliardo e 450 milioni, mezzo miliardo in più del valore dell'appalto. Mandata deserta la procedura, insomma, è chiaro che quantomeno Webuild puntasse a una nuova negoziazione, ma a condizioni diverse. Fin dalle prime battute di quel dialogo del resto Signorini dimostrava di aver ben compreso: "Salini mi ha detto m'ha detto perché l'hanno chiamato dicendo il 18% ce l'ha Cdp (Cassa depositi e prestiti, azionista di Webuild, ndr) no? quindi fanno "ma tu decidi di non andare alla gara e non ci dici un cazzo?? Ma come ti??" sai lui è un filibustiere eh". Un concetto che Signorini esplicherà di lì a poco, svelando il trucco pensato da Salini: "io sono convinto, come dice lui, che il rischio geologico". Con un passato da impresario delle opere pubbliche Spinelli coglie al volo il senso: "Ma poi trovi in corso d'opera". Intende gli imprevisti tecnici che consentono all'appaltatore di pretendere varianti al progetto e quindi un maggior esborso dalla stazione appaltante. "Esattamente" conferma Signorini, "poi - aggiunge Spinelli - le somme urgenze vengono fuori per forza Paolo, belin!". Anche perché la sorpresa era prevedibile, dato che il super esperto del progetto l'aveva prospettata mesi prima. Il dialogo rivela almeno altri due aspetti interessanti. Il primo è che quando Spinelli ipotizza che "gli spagnoli e Salini son tutti d'accordo", Signorini conferma, ma non si sbilancia sul fatto che anche Eteria punti al cambio delle condizioni d'appalto in accordo con Webuild e del resto il filo diretto pare solo con Salini: "eh si son messi d'accordo per andar deserti tutt'e due, adesso non ti direi una cosa che non". L'altro dettaglio è che pare intravedere un tentativo del Governo per risolvere l'impasse, come un suggerimento quantomeno a non ripetere la negoziazione solo coi due soggetti in corsa, se non addirittura a fare una gara vera, come Anac dirà poi si sarebbe dovuto fare: "il Ministro mi ha detto Giovannini (Enrico Giovannini, allora ministro delle infrastrutture e dei trasporti) che mette un po' di agitazione" rivela Signorini a Spinelli. Consiglio snobbato e alla negoziazione vengono ammessi solo Webuild e Eteria, il costo del rischio geologico passa allo Stato, e Salini a ottobre s'aggiudica l'appalto da 950 milioni, varianti

Shipping Italy

Savona, Vado

permettendo. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

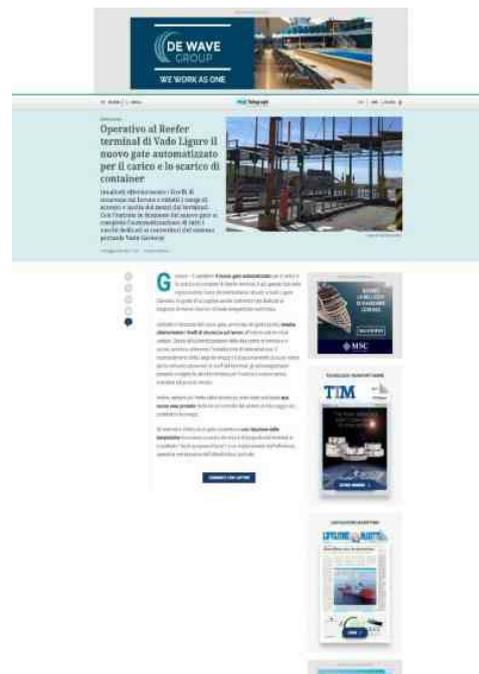
The Medi Telegraph

Savona, Vado

Operativo al Reefer terminal di Vado Ligure il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container

Innalzati ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro e ridotti i tempi di accesso e uscita dei mezzi dal terminal. Con l'entrata in funzione del nuovo gat

Genova - È operativo il nuovo gate automatizzato per il carico e lo scarico di container di Reefer terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo situato a Vado Ligure (Savona), in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. L'entrata in funzione del nuovo gate, avvenuta nei giorni scorsi, innalza ulteriormente i livelli di sicurezza sul lavoro all'interno del terminal vadese. Grazie all'automatizzazione delle due corsie in entrata e in uscita, avvenuta attraverso l'installazione di telecamere per il riconoscimento della targa dei mezzi e il posizionamento di nuovi totem per la comunicazione con lo staff del terminal, gli autotrasportatori possono svolgere le attività richieste per il carico e scarico senza scendere dal proprio mezzo. Inoltre, sempre sul fronte della sicurezza, sono state realizzate due nuove aree protette dedicate al controllo dei sistemi di bloccaggio dei contenitori sui mezzi. Gli interventi effettuati al gate consentono una riduzione delle tempistiche di accesso e uscita dei mezzi di trasporto dal terminal (il cosiddetto 'truck turnaround time') e un miglioramento dell'efficienza operativa complessiva dell'infrastruttura portuale.



Affari Italiani

Genova, Voltri

Genova, da Spinelli ad Aponte: ecco tutti i gruppi che operano nel porto

Le indagini della Procura di **Genova** hanno scoperto gruppi industriali e imprenditori che cercavano di influenzare i progetti infrastrutturali a loro favore. Da Spinelli alla Msc di Aponte, da Gavio a Grimaldi, ecco tutti i gruppi che operano nel **porto** di **Genova**. L'indagine in corso sull'imprenditore Aldo Spinelli, accusato di corruzione in Liguria, ha gettato luce sulla situazione attuale del **porto** di **Genova**, con il rischio concreto di rallentare o addirittura interrompere numerose iniziative infrastrutturali in corso. Secondo Milano Finanza, dopo il disastro, le autorità locali e nazionali si sono trovate di fronte alla necessità di affrontare un'urgente ricostruzione, ma anche di ripensare l'intera infrastruttura portuale per garantire la sicurezza e il futuro sviluppo della zona. Questo ha comportato un'ampia serie di iniziative infrastrutturali, accompagnate da un'intensa attività di pianificazione e regolamentazione. Tuttavia, dietro questa spinta alla ricostruzione si celava una complessa rete di interessi economici e politici. Le indagini condotte dalla Procura di **Genova** hanno rivelato la presenza di importanti gruppi industriali e imprenditori che cercavano di influenzare i progetti infrastrutturali a loro vantaggio. Durante l'indagine sono emerse controversie riguardanti la gestione delle opere "post-Morandi" e l'assegnazione di appalti pubblici. In particolare, ricostruisce Milano Finanza, il ruolo del commissario straordinario Marco Bucci è stato oggetto di critiche, con accuse di favoritismo e incoerenza rispetto agli obiettivi di ripresa e sviluppo del **porto**. Inoltre, si è scoperto che Grandi Navi Veloci è stata coinvolta in una disputa con Spinelli riguardante l'area ex carbonile Enel nel **porto** di **Genova**, estesa per circa 15.000 metri quadrati. Tale controversia è stata facilitata dal fatto che Msc aveva interesse ad acquisire una quota del Gruppo Spinelli (anche se alla fine il 49% è stato venduto a Hapag Lloyd), e entrambe le parti hanno sostenuto con forza il progetto di spostamento della nuova diga per accogliere le grandi navi di ultima generazione in banchina. Nonostante Msc abbia consolidato una solida presenza sotto la Lanterna, controllando diverse aziende, tra cui i rimorchiatori portuali e Stazioni Marittime, e con le sue compagnie di navigazione attive in vari settori, le sue grandi navi portacontainer sono costrette ad ancorare presso i terminal di Psa. Una situazione analoga si verifica al La Spezia Container Terminal, dove Msc detiene una quota di minoranza (il 60% è in mano a Contship Italia). In passato, sono sorte controversie poiché Msc avrebbe richiesto un trattamento preferenziale rispetto ad altre compagnie di navigazione. LEGGI ANCHE: Inchiesta in Liguria e caos sulla diga di **Genova**: ecco cosa c'è dietro Msc, spiega MF, aveva inizialmente pianificato l'acquisto del Terminal Darsena Toscana di Livorno da Schenone e dai fondi Infracapital e Infravia. Tuttavia,



05/16/2024 14:59

Redazione Economia

Le indagini della Procura di Genova hanno scoperto gruppi industriali e imprenditori che cercavano di influenzare i progetti infrastrutturali a loro favore. Da Spinelli alla Msc di Aponte, da Gavio a Grimaldi, ecco tutti i gruppi che operano nel porto di Genova. L'indagine in corso sull'imprenditore Aldo Spinelli, accusato di corruzione in Liguria, ha gettato luce sulla situazione attuale del porto di Genova, con il rischio concreto di rallentare o addirittura interrompere numerose iniziative infrastrutturali in corso. Secondo Milano Finanza, dopo il disastro, le autorità locali e nazionali si sono trovate di fronte alla necessità di affrontare un'urgente ricostruzione, ma anche di ripensare l'intera infrastruttura portuale per garantire la sicurezza e il futuro sviluppo della zona. Questo ha comportato un'ampia serie di iniziative infrastrutturali, accompagnate da un'intensa attività di pianificazione e regolamentazione. Tuttavia, dietro questa spinta alla ricostruzione si celava una complessa rete di interessi economici e politici. Le indagini condotte dalla Procura di Genova hanno rivelato la presenza di importanti gruppi industriali e imprenditori che cercavano di influenzare i progetti infrastrutturali a loro vantaggio. Durante l'indagine sono emerse controversie riguardanti la gestione delle opere "post-Morandi" e l'assegnazione di appalti pubblici. In particolare, ricostruisce Milano Finanza, il ruolo del commissario straordinario Marco Bucci è stato oggetto di critiche, con accuse di favoritismo e incoerenza rispetto agli obiettivi di ripresa e sviluppo del porto. Inoltre, si è scoperto che Grandi Navi Veloci è stata coinvolta in una disputa con Spinelli riguardante l'area ex carbonile Enel nel porto di Genova, estesa per circa 15.000 metri quadrati. Tale controversia è stata facilitata dal fatto

Affari Italiani

Genova, Voltri

L'Autorità Antitrust ha bloccato l'operazione e alla fine il terminal è stato acquisito da Grimaldi Group. Questa situazione potrebbe ripetersi anche per il Terminal San Giorgio di Gavio a **Genova**, oggetto di un'acquisizione da parte di Ignazio Messina & C. (partecipata al 49% da Msc). Tuttavia, l'Autorità Antitrust ha espresso preoccupazioni riguardo all'impatto significativo sull'effettiva concorrenza nel mercato dei servizi terminali per merci su rotabili e in alcuni mercati verticalmente collegati al trasporto marittimo di merci su rotabili. Grimaldi Group, chiosa MF, ha agito per bloccare questa vendita, considerandola una mossa per estrometterlo dal **porto** di **Genova**, favorendo così i traffici di Messina, ma soprattutto di Gnv, e ha utilizzato tutte le azioni legali e politiche a sua disposizione per farlo.

Inchiesta corruzione, Legambiente: "Stop a opere inutili e dannose"

La presa di posizione del direttivo "Le indagini sulla corruzione in Liguria mettono in evidenza una stretta connessione tra le illegalità contestate e i danni all'ambiente". Lo afferma il direttivo di Legambiente che si è riunito e chiede di ripensare tutte le opere coinvolte nella maxi inchiesta sulla corruzione in Liguria. "In questo modello di sviluppo - scrive Legambiente in una nota - l'ambiente è evidentemente considerato un bene sacrificabile sull'altare dell'efficientismo e del denaro che deve girare. Nonostante la modifica costituzionale, votata da tutti i partiti, per cui l'iniziativa economica privata trova un limite nella tutela dell'ambiente, l'idea che viene fuori da questa logica di (sotto)sviluppo è quella che pur di far girare il denaro si possano bypassare le regole poste a tutela dell'ambiente e della legalità". E poi l'attacco al "modello Genova": "Reso necessario dall'urgenza nella ricostruzione del Ponte Morandi - sostiene Legambiente -, è diventato un 'modello Liguria' in cui tutte le opere vengono deregolate, in cui i controlli sono un fastidio che disturbano il manovratore. In questo contesto, che il denaro giri legalmente o illegalmente è quasi irrilevante, è un di più rispetto a un modello di (sotto)sviluppo inaccettabile e dannoso per la nostra Regione". "Per questa ragione - concludono gli ambientalisti - proponiamo di fare un passo indietro e ripensare al mito dell'efficientismo senza regole per andare verso un modello di sviluppo che metta al centro l'ambiente, la partecipazione dei cittadini, il rispetto del territorio e della legalità. In questa indagine vediamo coinvolte molte vicende sulle quali Legambiente si è impegnata: dalla Palmaria, dove non è stato tutelato il bene parco naturale, alla diga del Porto di Genova, progetto mastodontico e impattante, passando per la battaglia a favore delle spiagge libere, che sono un bene scarso in Regione. Per questo chiediamo un serio ripensamento su tutte queste opere, un coinvolgimento e una partecipazione dei cittadini che consenta quel controllo sociale che è il primo e miglior metodo per fermare l'illegalità". Continua a leggere le notizie di GenovaToday , segui la nostra pagina Facebook e iscriviti al nostro canale WhatsApp.



Vado, varato il primo cassone della nuova diga

di Matteo Angeli Il primo cassone prefabbricato che verrà posato sulla dorsale della nuova diga di **Genova** è stato varato oggi a Vado Ligure. Si tratta di un parallelepipedo a base trapezoidale alto 22 m, con due basi di 40 m e largo 25 m, adagiato alla profondità di 20 m. Il terreno sottostante è stato consolidato da 280 colonne di ghiaia lunghe 6 m. Nonostante l'inchiesta che ha travolto la Liguria, con l'arresto tra gli altri dell'ex presidente del **porto** Paolo Emilio Signorini, i domiciliari per il presidente della Regione Giovanni Toti e l'imprenditore Aldo Spinelli e l'indagine aperta anche a carico di Paolo Piacenza, attuale commissario del **porto** di **Genova-Savona**, la cerimonia di affondo del primo cassone della diga, il 24 maggio è confermata.



Corruzione, Toti può tornare libero solo se rassegnerà le dimissioni

Senza incarichi amministrativi il governatore sospeso non potrebbe reiterare il reato. Il legale di Spinelli Vaccaro: "Nessuna corruzione ma solo legittime richieste per sveltire una pratica lenta" × Il tuo browser è obsoleto. GENOVA -

Il presidente sospeso della Regione Liguria Toti potrebbe tornare libero in caso di dimissioni perché senza quell'incarico in linea teorica non potrebbe reiterare il reato e inquinare le prove. Come a dire che il governatore di trova di fronte a una difficile e complicatissima scelta: rinunciare al suo incarico e di fatto chiudere la sua carriera politica, o rimanere ancora alle rigide e pesanti restrizioni degli arresti domiciliari che gli impediscono di avere rapporti con l'esterno, tranne la sua famiglia e il suo legale. Un diktat di fronte al cui viene a trovarsi qualsiasi persona arrestata per reati connessi alla sua carica.

L'opzione di Toti trapela da palazzo di giustizia dove oggi il legale del governatore Stefano Savi ha annunciato che i magistrati titolari delle indagini hanno riferito che incontreranno Toti solo dopo il 27 maggio e non la prossima settimana come sembrava fino a ieri, e come sperava l'indagato. Chi critica l'impianto accusatorio dell'indagine è l'avvocato Alessandro Vaccaro, che insieme ad Andrea Vernazza difende Aldo Spinelli.

Non ci sarebbe nessuna corruzione da parte dell'imprenditore portuale - a dire del legale - che, come si evincerebbe nella madre di tutte le intercettazioni, quando Toti chiama Signorini dalla barca di Spinelli, avrebbe solo cercato di sveltire la fine di pratica regolare avviata molto tempo prima regolare e che nulla a che avrebbe da spartire con i denari che Spinelli ha versato con più tranche al governatore come contributo elettorale. "Questa ipotesi accusatoria a mio giudizio non potrà reggere a un vaglio più approfondito - spiega Vaccaro - Ci si dimentica il fatto che Toti non aveva alcun tipo di potere nei confronti di quella decisione sulla concessione e si dimentica anche di dire che prima di arrivare a quell'ultimo atto vi era stato una lunga istruttoria, collegare i versamenti effettuati in tempi diversi ad un intervento per fare rinnovare quella concessione, che era dovuta, è veramente un azzardo. Non dimentichiamoci che nelle intercettazioni risulta che Aldo Spinelli si era lamentato per la lentezza di dell'approvazione di un documento che di fatto era già pronto e non capiva le motivazioni di questo ingiustificato ritardo, ecco perché ha interessato tutti i soggetti che potevano essere interessate alla risoluzione di questa vicenda". Vaccaro spiega anche la telefonata più importante in cui Toti parlando con Signorini dice "sono buttato sulla sulla barca di Spinelli". "Una telefonata fatta per dire: ma allora che fate? La facciamo o no? Ma non mi sembra che ci sia qualcosa di corruttivo, non mi sembra che vi sia un'imposizione". Vaccaro smentisce anche che Spinelli avrebbe corrotto l'ex presidente dell'autorità portuale Signorini. "Signorini era un amico di Spinelli, come abbiamo saputo. E Spinelli, come può capitare



Senza incarichi amministrativi il governatore sospeso non potrebbe reiterare il reato. Il legale di Spinelli Vaccaro: "Nessuna corruzione ma solo legittime richieste per sveltire una pratica lenta" × Il tuo browser è obsoleto. GENOVA - Il presidente sospeso della Regione Liguria Toti potrebbe tornare libero in caso di dimissioni perché senza quell'incarico in linea teorica non potrebbe reiterare il reato e inquinare le prove. Come a dire che il governatore di trova di fronte a una difficile e complicatissima scelta: rinunciare al suo incarico e di fatto chiudere la sua carriera politica, o rimanere ancora alle rigide e pesanti restrizioni degli arresti domiciliari che gli impediscono di avere rapporti con l'esterno, tranne la sua famiglia e il suo legale. Un diktat di fronte al cui viene a trovarsi qualsiasi persona arrestata per reati connessi alla sua carica. L'opzione di Toti trapela da palazzo di giustizia dove oggi il legale del governatore Stefano Savi ha annunciato che i magistrati titolari delle indagini hanno riferito che incontreranno Toti solo dopo il 27 maggio e non la prossima settimana come sembrava fino a ieri, e come sperava l'indagato. Chi critica l'impianto accusatorio dell'indagine è l'avvocato Alessandro Vaccaro, che insieme ad Andrea Vernazza difende Aldo Spinelli. Non ci sarebbe nessuna corruzione da parte dell'imprenditore portuale - a dire del legale - che, come si evincerebbe nella madre di tutte le intercettazioni, quando Toti chiama Signorini dalla barca di Spinelli, avrebbe solo cercato di sveltire la fine di pratica regolare avviata molto tempo prima regolare e che nulla a che avrebbe da spartire con i denari che Spinelli ha versato con più tranche al governatore come contributo elettorale. "Questa ipotesi accusatoria a mio giudizio non potrà reggere a un vaglio

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

tra amici, si è dichiarato disponibile ad aiutarlo per quelle sue esigenze. Spinelli che, da imprenditore che tutti conosciamo, si è rivolto a tutti coloro che potevano avere conoscenze sul fatto. Tanto è vero che ha invitato anche soggetti diversi che non fanno parte di questa inchiesta ad interessarsi per cercare di capire il ritardo della concessione. Il legale risponde anche a Emma Bonino che ha negato di avere preso contributi da Spinelli: "Emma Bonino fa riferimento al suo ultimo partito, +Europa, mentre Spinelli fa riferimento a tempi lontani, parliamo del Partito Radicale Partito Radicale". L'avvocato sottolinea il trauma subito dall'uomo Spinelli: "Se devo dire un termine il termine dico che mi fa tenerezza perché è una persona di 84 anni che è chiusa in casa da solo e non può vedere i propri parenti, non può avere contatti Internet. Potete immaginare una persona di quell'età che ha subito un trauma giudiziario e non può parlare con il fratello, non può parlare con il figlio, non può parlare con la nuora. Arresti a orologeria? No, la giustizia orologeria non mi piace, la giustizia non ha orari, non ha tempi. In effetti è un'indagine che è durata parecchio tempo e ha evidenziato tante cose, bisogna andare a vedere quali altre cose sono state evidenziate, perché bisognerà approfondire per chiarire l'estraneità del mio assistito ai fatti".

Rai News

Genova, Voltri

Toti prepara la difesa: "Nessun reato e lo dimostrerò"

Il presidente della Liguria sarà interrogato dopo il 27 maggio, la Procura sentirà prima persone non indagate a conoscenza dei fatti, incluso il sindaco di Genova. Ecco lo schema difensivo Verrà fissato nell'ultima settimana di maggio l'interrogatorio davanti ai pm di Giovanni Toti , presidente - sospeso - della Regione Liguria finito ai domiciliari martedì scorso nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione in Liguria, insieme all'imprenditore Aldo Spinelli , al capo di gabinetto della Regione Matteo Cozzani e all'ex presidente del porto di Genova Paolo Emilio Signorini , l'unico in carcere. Lo stesso Toti, che nel primo interrogatorio davanti al gip si era avvalso della facoltà di non rispondere, aveva manifestato la volontà di parlare con gli inquirenti una volta terminata la lettura degli atti, un corpus fitto che ricostruisce l'inchiesta e le intercettazioni da cui derivano le ipotesi di accusa di corruzione elettorale e falso su temi che riguardano i rapporti con il mondo dell'imprenditoria portuale e non e i finanziamenti alle liste a lui riconducibili nell'ambito di una serie di campagne elettorali dal 2020 ad oggi. Come ha spiegato il legale Stefano Savi , che cura la difesa di Toti, quella della settimana del 27 maggio è per lo più un'indicazione di massima circa la calendarizzazione dell'audizione del presidente attesa e che nelle idee delle ultime ore la parte avrebbe voluto veder fissata al più presto ma che viene lievemente slittata compatibilmente con gli impegni già calendarizzati da parte della Procura. I magistrati hanno intenzione di finire nei prossimi giorni la convocazione delle persone non indagate ma 'informate sui fatti', che compaiono nell'inchiesta, per avere un quadro più completo possibile mentre si profila un secondo 'giro' di interrogatori per gli indagati a partire dalla prossima settimana. Intanto nei prossimi giorni dovrebbe essere sentito anche il sindaco di Genova Marco Bucci. Il sindaco di Genova non è indagato ma compare nelle carte dell'inchiesta e potrebbe fornire elementi utili all'indagine, circostanziando una serie di incontri come quelli avvenuti a bordo dello yacht di Aldo Spinelli o le questioni relative ad alcune opere portuali. Paolo Emilio Signorini resta in carcere da 9 giorni, all'interno della struttura circondariale di Marassi e potrebbe essere nuovamente sentito nei prossimi giorni. Al momento non ci sarebbe l'intenzione di un ricorso al Riesame almeno finché non avrà chiarito la sua posizione. Dai domiciliari il governatore prepara la difesa col suo avvocato Nella sua casa di Ameglia in provincia di La Spezia, il governatore sospeso della Liguria, Giovanni Toti , insieme al suo legale Stefano Savi, sta leggendo tutte le carte dell'inchiesta che lo coinvolge e che lo ha portato agli arresti domiciliari, per preparare la difesa rispetto agli addebiti che gli vengono contestati: "Non ho commesso alcun reato. Ora penso ad arrivare all'interrogatorio preparato per dimostrare la correttezza del mio operato". Consegna poche parole al suo avvocato, per dire che



Il presidente della Liguria sarà interrogato dopo il 27 maggio, la Procura sentirà prima persone non indagate a conoscenza dei fatti, incluso il sindaco di Genova. Ecco lo schema difensivo Verrà fissato nell'ultima settimana di maggio l'interrogatorio davanti ai pm di Giovanni Toti , presidente - sospeso - della Regione Liguria finito ai domiciliari martedì scorso nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione in Liguria, insieme all'imprenditore Aldo Spinelli , al capo di gabinetto della Regione Matteo Cozzani e all'ex presidente del porto di Genova Paolo Emilio Signorini , l'unico in carcere. Lo stesso Toti, che nel primo interrogatorio davanti al gip si era avvalso della facoltà di non rispondere, aveva manifestato la volontà di parlare con gli inquirenti una volta terminata la lettura degli atti, un corpus fitto che ricostruisce l'inchiesta e le intercettazioni da cui derivano le ipotesi di accusa di corruzione elettorale e falso su temi che riguardano i rapporti con il mondo dell'imprenditoria portuale e non e i finanziamenti alle liste a lui riconducibili nell'ambito di una serie di campagne elettorali dal 2020 ad oggi. Come ha spiegato il legale Stefano Savi , che cura la difesa di Toti, quella della settimana del 27 maggio è per lo più un'indicazione di massima circa la calendarizzazione dell'audizione del presidente attesa e che nelle idee delle ultime ore la parte avrebbe voluto veder fissata al più presto ma che viene lievemente slittata compatibilmente con gli impegni già calendarizzati da parte della Procura. I magistrati hanno intenzione di finire nei prossimi giorni la convocazione delle persone non indagate ma 'informate sui fatti', che compaiono nell'inchiesta, per avere un quadro più completo possibile mentre si profila un secondo 'giro' di interrogatori per gli indagati a partire dalla prossima settimana. Intanto nei prossimi giorni dovrebbe essere sentito anche il sindaco di Genova Marco Bucci. Il sindaco di Genova non è indagato ma compare nelle carte dell'inchiesta e potrebbe fornire elementi utili all'indagine, circostanziando una serie di incontri come quelli avvenuti a bordo dello yacht di Aldo Spinelli o le questioni

Rai News

Genova, Voltri

non c'entra nulla con le accuse che gli vengono contestate dai magistrati, secondo i quali avrebbe ricevuto finanziamenti per oltre 74mila euro - versati al suo comitato dagli imprenditori in cambio di pratiche e soluzioni che potessero agevolare le loro attività. Toti avrebbe preferito tempi più rapidi per rendere l'esame davanti ai pm, ma "accetta" la decisione della procura e, in base all'esito dell'interrogatorio, chiederà la revoca della misura cautelare. Qualora il confronto dovesse slittare ancora, diventerebbe per lui molto importante trovare una soluzione per comunicare con i suoi referenti politici e con i consiglieri della sua maggioranza a piazza de Ferrari. Si sente addosso anche le pressioni della politica, anche quella a lui più vicina, secondo cui Liguria non può essere amministrata da un governatore "dimezzato". Ma la scelta di come difendersi, da governatore o da privato cittadino, spetta a lui. Secondo la sua versione, riguardo al rinnovo della concessione trentennale per il terminal Rinfuse, non ha agito "a senso unico" per favorire Aldo Spinelli, pure lui ai domiciliari. Il suo intervento, è in sintesi la spiegazione che fornirà agli inquirenti, non solo si inseriva nella scia di quello che aveva proposto l'autorità portuale, compresi i 30 anni, ma aveva anche lo scopo di trovare una soluzione di equilibrio che tenesse conto di tutti gli interessi in modo da evitare ulteriori scontri tra i terminalisti. In più, aggiungerà, la costruzione della diga foranea e il tombamento del pettine del porto avrebbe comunque messo in discussione il terminal Rinfuse (il piano è di trasferirlo a Savona) e portato all'avvio di una procedura di evidenza pubblica. Inoltre Toti sosterrà a sua difesa che l'imprenditore, come oramai assodato e come lui stesso ha messo a verbale davanti al gip Paola Faggioni, ha sempre sovvenzionato tutti gli esponenti dell'arco costituzionale e per raggiungere i suoi scopi ha usato una tecnica "martellante": chiedeva, richiedeva e chiedeva ancora, nel tentativo di ottenere quel che voleva. Tecnica, questa, usata anche per l'operazione di Punta dell'Olmo: risposta di Toti ("vedo cosa posso fare", secondo l'imprenditore) era per silenziare le "insistenze" di Spinelli e nulla di più, in quanto era pacifico che non c'erano le condizioni per privatizzare la spiaggia. Ma di fronte a queste spiegazioni che darà ai pm, come giustificherà il flusso di denaro arrivato al suo comitato elettorale? Aumentano le pressioni della politica, anche quella più vicina al governatore, per le sue dimissioni. "La Liguria non può essere guidata da un presidente dimezzato" Uno dei punti chiave è che i soldi ricevuti, eccetto forse qualche passaggio pubblicitario elettorale, sono sempre stati tutti versati al comitato nel rispetto della legge. Infine oltre a respingere gli addebiti che riguardano la discarica di Savona, parlerà anche della presunta corruzione elettorale: nulla sapeva, sosterrà, dei voti dei clan riesini. Lui fu ospite solo di un pranzo elettorale: è stato invitato ed è andato: "Escludo abbia avuto qualsiasi tipo di utilità", precisa Savi. Il legale ha infatti puntualizzato, in merito al pranzo a Montecarlo di cui ha parlato Spinelli al giudice, che "Toti e sua moglie si erano recati" nel Principato "per motivi di famiglia, che la macchina era la loro e che l'imprenditore "li ha invitati per una rapida colazione. La notte in albergo l'ha pagata il governatore di tasca propria".

Ship Mag

Genova, Voltri

Subito il presidente del porto di Genova

Lo scalo rischia la paralisi, va avviata al più presto la procedura per la designazione. Non si può attendere il varo della riforma della legge 84/94 "Dobbiamo tutti tornare con i piedi per terra e capire cosa succederà. Ho la sensazione che il danno sul porto sarà molto forte. La credibilità che avevamo come sistema portuale non l'abbiamo più. Andremo ancora ai convegni a dire che siamo i più bravi d'Europa? Bisogna rimettere i piedi per terra, capire se le idee di grandezza sono alla portata. Facciamolo un pezzo alla volta. Cerchiamo di capire come possiamo ricostruire un minimo di credibilità. Se ci comportiamo così, forse operatori di container che sono già qui non scapperanno, altrimenti c'è il rischio che scelgano altri porti" Le parole di Rino Canavese, vecchia volpe delle banchine (l'unico nel board dell'Adsp presieduto allora da Paolo Emilio Signorini a votare contro l'indecente concessione trentennale del Terminal rinfuse ad Aldo Spinelli), raccolte da Shipmag, devono far riflettere. Insomma, come abbiamo titolato, "basta frenesie in porto, ritorniamo con i piedi per terra". Se Genova è la città più consociativa d'Italia, il suo porto ne è la massima espressione. Un intreccio inestricabile di rapporti incestuosi fra una classe imprenditoriale ripiegata su se stessa e una classe politica famelica e arruffona che si traduce in giganteschi conflitti di interesse. Tralasciamo le indagini giudiziarie e la doverosa presunzione di innocenza per tutti gli indagati, c'è un fatto indubitabile riguardo al principale scalo italiano, che in questa sede ci interessa: il porto di Genova è senza guida. L'ex presidente Signorini, imposto dal sindaco Marco Bucci in Iren, ha lasciato il posto a un commissario, già segretario generale, Paolo Piacenza, indagato e di fatto depotenziato, anche se per ora non sospeso nelle sue funzioni. Il vertice della burocrazia dell'Authority ha condiviso tutti gli atti della gestione Signorini e ora come commissario dovrebbe gestire lo sviluppo anche delle iniziative sulle quali la magistratura ha aperto le sue inchieste. Si parla in queste ore dell'avvio di una serie di procedure di autotutela che potrebbero annullare atti e delibere per centinaia di milioni. Un cortocircuito amministrativo che contribuirebbe a paralizzare un porto già di per sé praticamente fermo. La prossima settimana, ad esempio, sono previsti tavoli importanti con i terminalisti e l'Autorità di sistema portuale per decidere contratti di lavoro e il piano organico. Saranno confermati? Nessuno sa dirlo. Il governo, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, in particolare, sarebbe intenzionato a realizzare la riforma della legge 84/94 sui porti, prima di ridefinire il puzzle delle Authority italiane in scadenza. La vicenda che riguarda la portualità genovese, oggi commissariata, ci dice invece che, visto che l'annunciata riforma è ancora in divenire, non c'è tempo da perdere. Va detto chiaro: occorre andare immediatamente alla nomina del presidente della Adsp di Genova-Savona-Vado. Va avviata subito la procedura:



Lo scalo rischia la paralisi, va avviata al più presto la procedura per la designazione. Non si può attendere il varo della riforma della legge 84/94 "Dobbiamo tutti tornare con i piedi per terra e capire cosa succederà. Ho la sensazione che il danno sul porto sarà molto forte. La credibilità che avevamo come sistema portuale non l'abbiamo più. Andremo ancora ai convegni a dire che siamo i più bravi d'Europa? Bisogna rimettere i piedi per terra, capire se le idee di grandezza sono alla portata. Facciamolo un pezzo alla volta. Cerchiamo di capire come possiamo ricostruire un minimo di credibilità. Se ci comportiamo così, forse operatori di container che sono già qui non scapperanno, altrimenti c'è il rischio che scelgano altri porti" Le parole di Rino Canavese, vecchia volpe delle banchine (l'unico nel board dell'Adsp presieduto allora da Paolo Emilio Signorini a votare contro l'indecente concessione trentennale del Terminal rinfuse ad Aldo Spinelli), raccolte da Shipmag, devono far riflettere. Insomma, come abbiamo titolato, "basta frenesie in porto, ritorniamo con i piedi per terra". Se Genova è la città più consociativa d'Italia, il suo porto ne è la massima espressione. Un intreccio inestricabile di rapporti incestuosi fra una classe imprenditoriale ripiegata su se stessa e una classe politica famelica e arruffona che si traduce in giganteschi conflitti di interesse. Tralasciamo le indagini giudiziarie e la doverosa presunzione di innocenza per tutti gli indagati, c'è un fatto indubitabile riguardo al principale scalo italiano, che in questa sede ci interessa: il porto di Genova è senza guida. L'ex presidente Signorini, imposto dal sindaco Marco Bucci in Iren, ha lasciato il posto a un commissario, già segretario generale, Paolo Piacenza, indagato e di fatto depotenziato, anche se per ora non sospeso nelle sue funzioni. Il vertice della burocrazia dell'Authority ha condiviso tutti gli atti della gestione Signorini e ora come commissario dovrebbe gestire lo sviluppo anche delle iniziative sulle quali la magistratura ha aperto le sue inchieste. Si parla in queste ore dell'avvio di una serie

Ship Mag

Genova, Voltri

al principale porto nazionale serve un punto fermo, affinché non si fermino la progettazione e gli investimenti . Lasciare il porto nella palude è pericoloso e deleterio. Vi sono temi legati al lavoro portuale che devono essere affrontati su tavoli autorevoli e non traballanti. Aspettare i tempi della politica sarebbe un clamoroso autogol . Il governo individui un presidente refrattario alle intromissioni, alle ingerenze e alle lusinghe di sindaci, governatori, armatori e imprenditori. Un uomo che restituisca autorevolezza, autonomia, prestigio e onore a un'istituzione che non merita di essere finita nel tritacarne delle inchieste giudiziarie. Il porto di Genova non può rimanere in stand by, paralizzato per mesi, se non per anni. Ma c'è anche un'altra questione, strettamente legata a questa. La premessa è che bisogna saper riconoscere gli errori e mettervi riparo: è una buona pratica. Con la riforma a firma del ministro Graziano Delrio si sono aboliti i comitati portuali, sostituiti da comitati di gestione di tre membri (indicati dai comuni - in questo caso Genova e **Savona** - e regione) che affiancano il presidente. La motivazione era legata ai conflitti di interesse che si potevano instaurare. I comitati portuali erano composti invece dai rappresentanti dei lavoratori (i sindacati più rappresentativi), delle associazioni imprenditoriali (operatori portuali, spedizionieri, agenti marittimi, autotrasportatori e armatori, Confindustria). C'erano il rappresentante del ministero, Camera di commercio, comune, area metropolitana, regione, dogana, Ferrovie. Un organismo pletorico? Sicuramente. Da rendere più agile? Senza dubbio. Ma si trattava di una sorta di consiglio comunale del porto, di una camera di compensazione. Gli argomenti venivano trattati in precedenza nelle sedi associative, sia sindacali che imprenditoriali, in sostanza nei corpi intermedi. Gli interessi privati trovavano una prima scrematura e se si accompagnavano con gli interessi generali il comitato portuale votava e approvava, tenendo conto della presenza dei soggetti pubblici. Alla luce di quanto sta emergendo con la vicenda della Adsp di Genova e di **Savona**, possiamo tranquillamente affermare che gli interessi particolari, privati, hanno avuto maggiore facilità nel percorrere scorciatoie. Andando direttamente ad agire sull'organo decisionario senza incontrare un confronto più ampio ed equilibrato. La commissione consultiva, essendo appunto consultiva, non condiziona le scelte della Adsp, lo stesso organismo di Partenariato non ha voce in capitolo su argomenti delicati come quelli affrontati dall'indagine della magistratura in corso. È necessario ristabilire percorsi partecipativi e di trasparenza che sostengano le scelte autoritative, di disciplina, di governo in capo al presidente . Paventare cambiamenti della governance in senso privatistico non può che accrescere i rischi di scelte a favore di singoli interessi. Riabilitare, sfoltoando il numero dei partecipanti, i vecchi comitati portuali, avrebbe, invece, una sua logica. In questo ambito sì, una riforma della legge 84/94 può avere un senso.

Ship Mag

Genova, Voltri

Buferà giudiziaria sul porto di Genova, l'allarme della Culmv: "Rischio paralisi, preoccupati per il lavoro"

Il console Benvenuti: "Serve chiarezza su come va avanti l'Autorità di sistema portuale. Non sappiamo se il Comitato di gestione può essere convocato e deliberare, se il commissario può fare tutte le cose messe in calendario"

Genova - "Sulle vicende giudiziarie genovesi non faccio commenti, ce ne sono fin troppi. Ci sono le fasi istruttorie, gli avvocati, un percorso che va avanti. Non mi compete fare commenti. Ma siamo preoccupati per il lavoro in **porto**".

Il console della Culmv, la Compagnia unica dei lavoratori del **porto** di **Genova**, Antonio Benvenuti, sposa i timori espressi anche dal rappresentante dei terminalisti di Confindustria **Genova**, Beppe Costa, di un blocco dell'attività portuale con la maxi inchiesta che ha portato agli arresti domiciliari il presidente della Regione Giovanni Toti e l'imprenditore Aldo Spinelli e in carcere l'ex presidente del **porto**, passato all'Iren, Paolo Emilio Signorini "Non è che possiamo dire alla giustizia di velocizzarsi, ma non vogliamo che ci siano blocchi, difficoltà, nelle attività e nelle delibere che riguardano il **porto**. Ci sono anche tavoli di riunione previsti, situazioni da affrontare che fanno parte della quotidianità del lavoro, e la mia preoccupazione è che possano avere un

rallentamento, che non si riesca a stare dietro alle vicende amministrative e operative - spiega Benvenuti - E' una preoccupazione legittima che ho colto dalle imprese portuali e faccio mia". Il nodo è l'attività dell'Autorità di sistema portuale, il cui commissario Paolo Piacenza è indagato per abuso d'atti d'ufficio, ma non ha misure interdittive. "Serve chiarezza su come va avanti l'Autorità di sistema portuale - dice Benvenuti - Il lavoro in **porto** va avanti, ma è fatto anche da un ente regolatore che si chiama Autorità di sistema portuale. E' fatto anche di riunioni, delibere, accordi. Oggi non sappiamo se il Comitato di gestione può essere convocato e deliberare, se l'attuale commissario può fare tutte le cose messe in calendario. C'è da aspettare? Ma ci sono cose che devono essere fatte nei tempi". Insomma manca un quadro chiaro. "Se il meccanismo regolatore si interrompe, inevitabilmente si aprirà qualche problema. Non è un processo alle intenzioni, ma una preoccupazione. Nel nostro piccolo, come Compagnia, c'è l'organico **porto**, c'è l'accordo quadro da definire. Noi abbiamo anche l'assemblea di bilancio a breve, ci sono delibere che permettono alcune cose. E abbiamo un rapporto costante con l'Autorità di sistema portuale, l'ufficio del lavoro. Viene meno? Non lo so. Noi continuiamo a trasmettere i dati, manteniamo i nostri impegni. Spero che non ci sia qualcosa che ci impedisca di fare cose che hanno poi riflessi nell'operatività".



Il console Benvenuti: "Serve chiarezza su come va avanti l'Autorità di sistema portuale. Non sappiamo se il Comitato di gestione può essere convocato e deliberare, se il commissario può fare tutte le cose messe in calendario" Genova - "Sulle vicende giudiziarie genovesi non faccio commenti, ce ne sono fin troppi. Ci sono le fasi istruttorie, gli avvocati, un percorso che va avanti. Non mi compete fare commenti. Ma siamo preoccupati per il lavoro in porto". Il console della Culmv, la Compagnia unica dei lavoratori del porto di Genova, Antonio Benvenuti, sposa i timori espressi anche dal rappresentante dei terminalisti di Confindustria Genova, Beppe Costa, di un blocco dell'attività portuale con la maxi inchiesta che ha portato agli arresti domiciliari il presidente della Regione Giovanni Toti e l'imprenditore Aldo Spinelli e in carcere l'ex presidente del porto, passato all'Iren, Paolo Emilio Signorini "Non è che possiamo dire alla giustizia di velocizzarsi, ma non vogliamo che ci siano blocchi, difficoltà, nelle attività e nelle delibere che riguardano il porto. Ci sono anche tavoli di riunione previsti, situazioni da affrontare che fanno parte della quotidianità del lavoro, e la mia preoccupazione è che possano avere un rallentamento, che non si riesca a stare dietro alle vicende amministrative e operative - spiega Benvenuti - E' una preoccupazione legittima che ho colto dalle imprese portuali e faccio mia". Il nodo è l'attività dell'Autorità di sistema portuale, il cui commissario Paolo Piacenza è indagato per abuso d'atti d'ufficio, ma non ha misure interdittive. "Serve chiarezza su come va avanti l'Autorità di sistema portuale - dice Benvenuti - Il lavoro in porto va avanti, ma è fatto anche da un ente regolatore che si chiama Autorità di sistema portuale. E' fatto anche di riunioni, delibere, accordi. Oggi non sappiamo se il Comitato di gestione può essere convocato e deliberare, se l'attuale commissario può fare tutte le cose messe in calendario. C'è da aspettare? Ma ci sono cose che devono essere fatte nei tempi".

Nasce il Dipartimento per le politiche del mare, il governo picconna il Mit sui porti

Vengono spostate sul Ministero del Mare prerogative e competenze del Mit? Parrebbe proprio di sì. O per lo meno si alimenta una confusione di ruoli fra i due dicasteri **Genova** - Raccontano che al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non l'abbiano presa molto bene. Con la pubblicazione lo scorso 15 maggio sulla Gazzetta Ufficiale che sancisce la nascita del ' Dipartimento per le politiche del mare' presso la Presidenza del Consiglio dei ministri , il governo Meloni ha dato una picconata al Mit in favore del dicastero del Mare creato appositamente per il fedelissimo della premier, Nello Musumeci. Il dipartimento sarà strutturato con due uffici dirigenziali di livello generale e quattro uffici di livello dirigenziale non generale e avranno a disposizione 20 fra funzionari e impiegati. Si dà in pratica attuazione alla Direttiva governativa sulle misure di coordinamento delle politiche del mare. Una direttiva attuativa del Piano del Mare predisposto dal Cipom (Comitato interministeriale per le politiche del mare) di cui Shipmag si era occupato lo scorso 22 maggio denunciando il corto circuito istituzionale che si sarebbe venuto a creare. La direttiva indicava le procedure di coordinamento che le diverse amministrazioni dello Stato sono tenute a seguire per dar seguito alle 16 linee direttrici del Piano stesso, tra le quali figurano i porti. Ciascun ministero, per la propria competenza, è infatti tenuto a comunicare preventivamente al Cipom gli obiettivi che intende perseguire nelle materie interessate dalle linee direttrici e a comunicare preventivamente allo stesso Comitato gli schemi di disegni di legge da sottoporre al Consiglio dei ministri, nelle materie interessate dalle linee direttrici del Piano, al fine dell'espressione, da parte dello stesso, di un parere non vincolante. Se nelle intenzioni del governo la costituzione del Cipom e la creazione del Piano del mare servivano per armonizzare e coordinare le politiche dei vari dicasteri sulla Blu Economy, in sostanza si sta delineando una sorta di commissariamento da parte del Cipom dei vari ministeri. Compreso il ministero dei Trasporti retto da Matteo Salvini che, in autonomia, dovrebbe istituzionalmente essere deputato alle politiche portuali. L'aver creato il Dipartimento, chiude il cerchio. Vengono spostate sul Ministero del Mare prerogative e competenze del Mit? Parrebbe proprio di sì. O per lo meno si alimenta una confusione di ruoli fra i due ministeri che non giova di certo al cluster portuale. Che chiede invece semplificazione di competenze e mantenimento del mercato regolato nei porti.



Vengono spostate sul Ministero del Mare prerogative e competenze del Mit? Parrebbe proprio di sì. O per lo meno si alimenta una confusione di ruoli fra i due dicasteri Genova - Raccontano che al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non l'abbiano presa molto bene. Con la pubblicazione lo scorso 15 maggio sulla Gazzetta Ufficiale che sancisce la nascita del ' Dipartimento per le politiche del mare' presso la Presidenza del Consiglio dei ministri , il governo Meloni ha dato una picconata al Mit in favore del dicastero del Mare creato appositamente per il fedelissimo della premier, Nello Musumeci. Il dipartimento sarà strutturato con due uffici dirigenziali di livello generale e quattro uffici di livello dirigenziale non generale e avranno a disposizione 20 fra funzionari e impiegati. Si dà in pratica attuazione alla Direttiva governativa sulle misure di coordinamento delle politiche del mare. Una direttiva attuativa del Piano del Mare predisposto dal Cipom (Comitato interministeriale per le politiche del mare) di cui Shipmag si era occupato lo scorso 22 maggio denunciando il corto circuito istituzionale che si sarebbe venuto a creare. La direttiva indicava le procedure di coordinamento che le diverse amministrazioni dello Stato sono tenute a seguire per dar seguito alle 16 linee direttrici del Piano stesso, tra le quali figurano i porti. Ciascun ministero, per la propria competenza, è infatti tenuto a comunicare preventivamente al Cipom gli obiettivi che intende perseguire nelle materie interessate dalle linee direttrici e a comunicare preventivamente allo stesso Comitato gli schemi di disegni di legge da sottoporre al Consiglio dei ministri, nelle materie interessate dalle linee direttrici del Piano, al fine dell'espressione, da parte dello stesso, di un parere non vincolante. Se nelle intenzioni del governo la costituzione del Cipom e la creazione del Piano del mare servivano per armonizzare e coordinare le politiche dei vari dicasteri sulla Blu Economy, in sostanza si sta delineando una sorta di commissariamento da parte

Shipping Italy

Genova, Voltri

In vista un'estate di fuoco per la ferrovia portuale genovese

Porti A causa dei lavori Pnrr sulla rete l'intero bacino di Sampierdarena sarà bloccato per almeno 45 giorni. Sech senza binari da gennaio, difficoltà in arrivo anche per Psa Pra' Si preannunciano mesi impegnativi per il traffico in entrata e soprattutto uscita dal porto di Genova: la sua capacità ferroviaria sarà infatti fortemente limitata, in particolar modo per il bacino di Sampierdarena. La causa è una serie di interventi sulla rete in larga parte collegati ai lavori previsti dal Pnrr, che, a dispetto degli allarmi lanciati mesi fa dagli operatori, ora Rfi ha messo nero su bianco in un'informativa inviata agli operatori, che SHIPPING ITALY è in grado di riprodurre. I problemi cominceranno da luglio, quando partiranno i lavori di quadruplicamento della linea Borzoli-Ovada che si protrarranno tutto il mese, impattando soprattutto sull'operatività del Terminal Psa Pra', dal momento che in contemporanea prenderà il via il quadruplicamento della tratta Genova Voltri - Genova Borzoli, chiusa anche per ulteriori 12 giorni fra il 4 agosto e il primo settembre. Il clou arriverà a partire dal 27 luglio, quando cominceranno gli interventi per il quadruplicamento della linea Sommergibile e del quadrivio Torbella. Da quella data e fino al 13 settembre infatti i treni con origine/destino Genova Marittima, quella cioè che serve il bacino storico di Sampierdarena, saranno soppressi, mentre quelli con origine o destino Savona Pd, Ge. Voltri, Ventimiglia soppressi o deviati via S. Giuseppe di Cairo laddove possibile in termini di capacità. Una situazione leggermente mitigata, quantomeno per Psa Pra', quando dal 4 agosto riaprirà la linea per Ovada, anche se resteranno le chiusure temporanee, come detto, della Voltri-Borzoli. Particolarmente critica la situazione per il terminal Sech di Sampierdarena, che da gennaio non può utilizzare il terminal (portuale) Rugna, interessato da lavori disposti dall'Autorità di sistema portuale. Per quanto in ritardo, gli interventi sarebbero anche stati terminati, oltre un mese fa, ma il rilascio della nuova autorizzazione è impastoiato a Palazzo San Giorgio, la cui attuale situazione (con l'ex presidente di Adsp Paolo Signorini agli arresti e il commissario straordinario succedutogli Paolo Piacenza indagato per abuso d'ufficio) pare aver congelato anche questa pratica. A quanto apprende SHIPPING ITALY la situazione non sarebbe dissimile in altri settori della rete ferroviaria. Particolarmente problematici saranno le linee fra Milano e Bologna, Bologna e Prato, la Pontremolese e i collegamenti fra Livorno e il Veneto. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Porti A causa dei lavori Pnrr sulla rete l'intero bacino di Sampierdarena sarà bloccato per almeno 45 giorni. Sech senza binari da gennaio, difficoltà in arrivo anche per Psa Pra' Si preannunciano mesi impegnativi per il traffico in entrata e soprattutto uscita dal porto di Genova: la sua capacità ferroviaria sarà infatti fortemente limitata, in particolar modo per il bacino di Sampierdarena. La causa è una serie di interventi sulla rete in larga parte collegati ai lavori previsti dal Pnrr, che, a dispetto degli allarmi lanciati mesi fa dagli operatori, ora Rfi ha messo nero su bianco in un'informativa inviata agli operatori, che SHIPPING ITALY è in grado di riprodurre. I problemi cominceranno da luglio, quando partiranno i lavori di quadruplicamento della linea Borzoli-Ovada che si protrarranno tutto il mese, impattando soprattutto sull'operatività del Terminal Psa Pra', dal momento che in contemporanea prenderà il via il quadruplicamento della tratta Genova Voltri - Genova Borzoli, chiusa anche per ulteriori 12 giorni fra il 4 agosto e il primo settembre. Il clou arriverà a partire dal 27 luglio, quando cominceranno gli interventi per il quadruplicamento della linea Sommergibile e del quadrivio Torbella. Da quella data e fino al 13 settembre infatti i treni con origine/destino Genova Marittima, quella cioè che serve il bacino storico di Sampierdarena, saranno soppressi, mentre quelli con origine o destino Savona Pd, Ge. Voltri, Ventimiglia soppressi o deviati via S. Giuseppe di Cairo laddove possibile in termini di capacità. Una situazione leggermente mitigata, quantomeno per Psa Pra', quando dal 4 agosto riaprirà la linea per Ovada, anche se resteranno le chiusure temporanee, come detto, della Voltri-Borzoli. Particolarmente critica la situazione per il terminal Sech di Sampierdarena, che da gennaio non può utilizzare il terminal (portuale) Rugna, interessato da lavori disposti dall'Autorità di sistema portuale. Per quanto in ritardo, gli interventi sarebbero anche stati terminati, oltre un mese fa, ma il rilascio della nuova autorizzazione è impastoiato a Palazzo San Giorgio, la cui attuale situazione

Shipping Italy

Genova, Voltri

Prosegue la risalita dei noli container Cina-Italia (+11%)

Spedizioni Torna ad avvicinarsi ai 5.000 dollari la tariffa per la spedizione via mare di un box da 40' di REDAZIONE SHIPPING ITALY Prosegue a spron battuto la risalita dei noli container, trainati dallo scatto verso l'alto da quelli delle tratte di esportazione dalla Cina. Dopo l'exploit registrato la scorsa settimana, secondo le rilevazioni di Drewry anche in quella terminata oggi si è assistito a una nuova netta crescita, con un rialzo dell'11% sulle tariffe della rotta Shanghai - **Genova** (a 4.776 dollari), e uno sprint simile visto sulla tratta dallo stesso scalo cinese verso Rotterdam (+12%, a 4.172 dollari). Della stessa entità (+12%) gli incrementi delle tariffe rilevati sulle tratte verso gli Stati Uniti: la Shanghai - Los Angeles arriva così a toccare i 4.476 dollari, mentre in direzione di New York il nolo per la spedizione marittima di un box da 40 piedi raggiunge addirittura i 5.717 dollari. Gli unici cali registrati in questa ultima settimana si osservano sulle tratte di backhaul in direzione della Cina. Nel dettaglio, il costo del viaggio Rotterdam - Shanghai cala del 2% a 679 dollari, mentre quello con partenza da Los Angeles (e arrivo nello stesso porto cinese) flette dell'1% a 692 dollari. Una situazione sostanzialmente stabile è infine quella si riscontra sugli scambi transatlantici, dove le tariffe per la tratta Rotterdam - New York salgono del 2% a 2.209 dollari, mentre quelle in direzione inversa restano invariate a 628 dollari. Nel complesso, sospinto dagli incrementi delle tratte est-ovest, l'indice composito di Drewry vive un rialzo dell'11% nell'ultima settimana, collocandosi a quota 3.511 dollari. Gli analisti hanno concluso la loro disanima segnalando di attendersi che per le spedizioni in uscita dalla Cina i noli salgano ancora spinti da una domanda in crescita, una limitata capacità nonché dalla necessità di riposizionare container vuoti. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Blue design summit, aperta la due-giorni dedicata a superyacht

La Spezia non solo capitale della nautica, ma anche della formazione dei talenti che costruiranno gli yacht del futuro. Si è aperto oggi alla Spezia il Blue Design Summit, due giorni di convegni dedicati al mercato dei superyacht, con l'accento su progettazione, design e refitting. L'iniziativa si svolge nella sede dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, anticipata ieri da alcuni incontri con i grandi cantieri del settore riservati agli studenti del Polo Universitario. Il summit vuole essere "un approfondimento delle azioni nate con il progetto del Miglio Blu, una filiera vincente del made in Italy che unisce industria e formazione - ha detto il sindaco Pierluigi Peracchini -. Abbiamo talenti unici al mondo in questo ambito. Le barche sono sintesi di tecnologia, ricerca, design e chi ne acquista una ha un'attenzione particolare per l'ambiente, consentendo di aprire una moltitudine di opportunità. Intendiamo rafforzare il Miglio blu sotto tutti i punti di vista". Nella prima giornata è stata sottolineata la centralità della Spezia nella formazione in ambito nautico, con la capacità di attirare nuovi talenti. L'università offre percorsi di studi che vanno dallo yacht design alla progettazione navale fino alla meccatronica. Presentato infine lo studio di Superyacht Times 'The State of Yachting' da cui è emerso come i distretti nautici italiani, a partire da quello della Spezia, dovranno essere pronti ad anticipare l'evoluzione di un mercato che si basa su di un numero di clienti potenziali abbastanza piccolo. La tendenza di crescita di lungo periodo è consolidata: la flotta mondiale di yacht superiori a 30 metri è salita del 500% dal 1989, con il numero di 5.878 quest'anno. Il mercato, viene rimarcato nello studio, si muove e si sta esaurendo l'arretrato di ordini dovuto alla crisi Covid: quest'anno per la prima volta dal 2020 il numero di yacht completati e quello di nuovi ordini si sono allineati appena sopra le 200 unità. L'Italia ha rafforzato lo scorso anno la propria posizione sul mercato, con un venduto di 156 nuovi yacht superiori a 30 metri rispetto ai 142 dello scorso anno, unico player in crescita nelle prime sei posizioni a livello mondiale. La due giorni è organizzata da Promostudi e Clickutility Team, promossa da Comune della spezia, "Miglio Blu - La Spezia Nautical District", **l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** e Confindustria La Spezia.



Citta della Spezia

La Spezia

Blue Design Summit: istituzioni e operatori a confronto

Primo giorno di lavori della manifestazione dedicata sul settore dei superyacht. Questa sera la premiazione del Miglio Blu Award, il riconoscimento rivolto ai migliori progetti nautici. Domani proseguono i lavori con focus sull'innovazione e la sostenibilità. Ascolta questo articolo ora... Voice by AI via questa mattina con la sessione di apertura, il Blue Design Summit, il convegno dedicato al mercato dei superyacht, in programma fino a domani 17 maggio presso l'auditorium Bucchioni dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale alla Spezia. Un evento dedicato agli operatori del settore, organizzato da Promostudi e Clickutility Team, promosso dal Comune della Spezia, "Miglio Blu - La Spezia Nautical District", l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e Confindustria La Spezia. L'Italia è il primo esportatore nel mondo di yacht di grandi dimensioni, un primato che il Paese potrà continuare a mantenere se riuscirà a strutturare la propria leadership attraverso la formazione, l'innovazione e la condivisione del know-how. È il quadro di riferimento in cui si inserisce l'evento della Spezia che, come ha spiegato il sindaco Pierluigi Peracchini, "È un approfondimento delle azioni nate con il progetto del Miglio Blu, una filiera vincente del Made in Italy che unisce industria e formazione. Abbiamo talenti unici al mondo in questo ambito. Le barche sono sintesi di tecnologia, ricerca, design e chi ne acquista una ha un'attenzione particolare per l'ambiente, consentendo di aprire una moltitudine di opportunità". Nel corso del convegno è emersa l'importanza della Spezia anche dal punto di vista della formazione in ambito nautico: la città attira talenti da tutto il mondo e offre opportunità di alta qualità ai giovani. I lavori specializzati devono trovare sostegno nel **sistema** della formazione professionale e nella collaborazione con le aziende e con le istituzioni, a partire dall'**Autorità di Sistema Portuale**. L'università, grazie anche all'appoggio di Promostudi, la fondazione guidata da Ugo Salerno e partecipata dalle istituzioni pubbliche da aziende private, offre percorsi di studi focalizzati, dallo yacht design alla progettazione navale sino alla meccatronica. I lavori sono proseguiti con la presentazione dello studio di Superyacht Times "The State of Yachting" da cui è emerso come i distretti nautici italiani, a partire da quello della Spezia, dovranno essere pronti ad anticipare l'evoluzione di un mercato che comunque si basa su di un numero di clienti potenziali abbastanza piccolo. La tendenza di crescita di lungo periodo, è ormai consolidata: la flotta mondiale di yacht superiori a 30 metri è salita del 500% dal 1989, con il numero di 5878 quest'anno. Il mercato comunque si muove continuamente. Si sta esaurendo l'arretrato di ordini dovuto alla crisi pandemica, per cui quest'anno per la prima volta dal 2020 il numero di yacht completati e quello di nuovi ordini si sono allineati appena sopra le 200 unità. L'Italia ha rafforzato lo scorso



05/16/2024 15:08

Primo giorno di lavori della manifestazione dedicata sul settore dei superyacht. Questa sera la premiazione del Miglio Blu Award, il riconoscimento rivolto ai migliori progetti nautici. Domani proseguono i lavori con focus sull'innovazione e la sostenibilità. Ascolta questo articolo ora... Voice by AI via questa mattina con la sessione di apertura, il Blue Design Summit, il convegno dedicato al mercato dei superyacht, in programma fino a domani 17 maggio presso l'auditorium Bucchioni dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale alla Spezia. Un evento dedicato agli operatori del settore, organizzato da Promostudi e Clickutility Team, promosso dal Comune della Spezia, "Miglio Blu - La Spezia Nautical District", l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e Confindustria La Spezia. L'Italia è il primo esportatore nel mondo di yacht di grandi dimensioni, un primato che il Paese potrà continuare a mantenere se riuscirà a strutturare la propria leadership attraverso la formazione, l'innovazione e la condivisione del know-how. È il quadro di riferimento in cui si inserisce l'evento della Spezia che, come ha spiegato il sindaco Pierluigi Peracchini, "È un approfondimento delle azioni nate con il progetto del Miglio Blu, una filiera vincente del Made in Italy che unisce industria e formazione. Abbiamo talenti unici al mondo in questo ambito. Le barche sono sintesi di tecnologia, ricerca, design e chi ne acquista una ha un'attenzione particolare per l'ambiente, consentendo di aprire una moltitudine di opportunità". Nel corso del convegno è emersa l'importanza della Spezia anche dal punto di vista della formazione in ambito nautico: la città attira talenti da tutto il mondo e offre opportunità di alta qualità ai giovani. I lavori specializzati devono trovare sostegno nel sistema della formazione professionale e nella collaborazione con le aziende e con le istituzioni, a partire dall'**Autorità di Sistema Portuale**. L'università, grazie anche all'appoggio di Promostudi, la fondazione guidata da Ugo Salerno e partecipata dalle istituzioni pubbliche da aziende private, offre percorsi di studi

Citta della Spezia

La Spezia

anno la propria posizione sul mercato, con un venduto di 156 nuovi yacht superiori a 30 metri rispetto ai 142 dello scorso anno, unico player in crescita nelle prime sei posizioni a livello mondiale. La mattinata si è conclusa con la discussione con la tavola rotonda sul tema "Il design nautico tra mare e terra" che ha visto protagonisti Alfonso Femia, Francesca Muzio, fondatore di FM Architettura e Luca Dini, presidente and ceo, di Luca Dini Design & Architecture, tre dei più importanti designer nautici, e non solo, a livello mondiale. Dalla discussione è emerso che nel rapporto tra architettura degli edifici e delle barche si può parlare non banalmente di contaminazioni, ma di reciproche influenze, che contrassegnano l'evoluzione dei due campi nel tempo. I lavori proseguiranno nel pomeriggio con le sessioni sulla progettazione e il design di superyacht. Questa sera Blue Design Summit si trasferirà a Villa Marigola a Lerici dove si terrà la cerimonia di del primo Miglio Blu Design Awards che premierà i migliori progetti 2023 / 2024. Più informazioni.

Il Nautilus

La Spezia

Blue Design Summit: istituzioni e operatori proclamano La Spezia la capitale dei superyacht

Primo giorno di lavori della manifestazione dedicata sul settore dei superyacht. Questa sera la premiazione del Miglio Blu Award, il riconoscimento rivolto ai migliori progetti nautici. La Spezia - "Il design ha cambiato le nostre vite e le barche. Questa rivoluzione ha fatto la fortuna dell'industria della nautica e del made in Italy", con questa sintesi del moderatore ha preso inizio questa mattina la sessione di apertura del Blue Design Summit, il convegno dedicato al mercato dei superyacht, in programma fino a domani 17 maggio presso l'auditorium Bucchioni dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** alla Spezia. L'Italia è il primo esportatore nel mondo di yacht di grandi dimensioni, un primato che il Paese potrà continuare a mantenere se riuscirà a strutturare la propria leadership attraverso la formazione, l'innovazione e la condivisione del know-how. È il quadro di riferimento in cui si inserisce l'evento di La Spezia che, come ha spiegato il sindaco Pierluigi Peracchini, "è un approfondimento delle azioni nate con il progetto del Miglio Blu, una filiera vincente del made in Italy che unisce industria e formazione. Abbiamo talenti unici al mondo in questo ambito" - Peracchini ha continuato- "Le barche sono

sintesi di tecnologia, ricerca, design e chi ne acquista una ha un'attenzione particolare per l'ambiente, consentendo di aprire una moltitudine di opportunità. Intendiamo rafforzare il Miglio blu sotto tutti i punti di vista". Nel corso del convegno è emersa l'importanza della Spezia anche dal punto di vista della formazione in ambito nautico: la città attira talenti da tutto il mondo e offre opportunità di alta qualità ai giovani. I lavori specializzati devono trovare sostegno nel **sistema** della formazione professionale e nella collaborazione con le aziende e con le istituzioni, a partire dall'**Autorità di Sistema Portuale**. L'università, grazie anche all'appoggio di Promostudi, la fondazione guidata da Ugo Salerno e partecipata dalle istituzioni pubbliche da aziende private, offre percorsi di studi focalizzati, dallo yacht design alla progettazione navale sino alla mecatronica. I lavori sono proseguiti con la presentazione dello studio di Superyacht Times "The State of Yachting" da cui è emerso come i distretti nautici italiani, a partire da quello della Spezia, dovranno essere pronti ad anticipare l'evoluzione di un mercato che comunque si basa su di un numero di clienti potenziali abbastanza piccolo. La tendenza di crescita di lungo periodo, è ormai consolidata: la flotta mondiale di yacht superiori a 30 metri è salita del 500% dal 1989, con il numero di 5878 quest'anno. Il mercato comunque si muove continuamente. Si sta esaurendo l'arretrato di ordini dovuto alla crisi COVID, per cui quest'anno per la prima volta dal 2020 il numero di yacht completati e quello di nuovi ordini si sono allineati appena sopra le 200 unità. L'Italia ha rafforzato lo scorso anno la propria posizione sul mercato, con un venduto di 156 nuovi yacht superiori a 30 metri rispetto



Il Nautilus
Blue Design Summit: istituzioni e operatori proclamano La Spezia la capitale dei superyacht
05/16/2024 16:32
Primo giorno di lavori della manifestazione dedicata sul settore dei superyacht. Questa sera la premiazione del Miglio Blu Award, il riconoscimento rivolto ai migliori progetti nautici. La Spezia - "Il design ha cambiato le nostre vite e le barche. Questa rivoluzione ha fatto la fortuna dell'industria della nautica e del made in Italy", con questa sintesi del moderatore ha preso inizio questa mattina la sessione di apertura del Blue Design Summit, il convegno dedicato al mercato dei superyacht, in programma fino a domani 17 maggio presso l'auditorium Bucchioni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale alla Spezia. L'Italia è il primo esportatore nel mondo di yacht di grandi dimensioni, un primato che il Paese potrà continuare a mantenere se riuscirà a strutturare la propria leadership attraverso la formazione, l'innovazione e la condivisione del know-how. È il quadro di riferimento in cui si inserisce l'evento di La Spezia che, come ha spiegato il sindaco Pierluigi Peracchini, "è un approfondimento delle azioni nate con il progetto del Miglio Blu, una filiera vincente del made in Italy che unisce industria e formazione. Abbiamo talenti unici al mondo in questo ambito" - Peracchini ha continuato- "Le barche sono sintesi di tecnologia, ricerca, design e chi ne acquista una ha un'attenzione particolare per l'ambiente, consentendo di aprire una moltitudine di opportunità. Intendiamo rafforzare il Miglio blu sotto tutti i punti di vista". Nel corso del convegno è emersa l'importanza della Spezia anche dal punto di vista della formazione in ambito nautico: la città attira talenti da tutto il mondo e offre opportunità di alta qualità ai giovani. I lavori specializzati devono trovare sostegno nel sistema della formazione professionale e nella collaborazione con le aziende e con le istituzioni, a partire dall'Autorità di Sistema Portuale. L'università, grazie anche all'appoggio di Promostudi, la fondazione guidata da Ugo Salerno e partecipata dalle istituzioni pubbliche da aziende private, offre percorsi di studi

Il Nautilus

La Spezia

ai 142 dello scorso anno, unico player in crescita nelle prime sei posizioni a livello mondiale. La mattinata si è conclusa con la discussione con la tavola rotonda sul tema Il design nautico tra mare e terra che ha visto protagonisti Alfonso Femia, Francesca Muzio, fondatore di FM Architettura e Luca Dini, Presidente and CEO, di Luca Dini Design & Architecture, tre dei più importanti designer nautici, e non solo, a livello mondiale. Dalla discussione è emerso che nel rapporto tra architettura degli edifici e delle barche si può parlare non banalmente di contaminazioni, ma di reciproche influenze, che contrassegnano l'evoluzione dei due campi nel tempo. I lavori proseguiranno nel pomeriggio con le sessioni sulla progettazione e il design di superyacht. Questa sera Blue Design Summit si trasferirà a Villa Marigola a Lerici dove si terrà la cerimonia di del primo Miglio Blu Design Awards che premierà i migliori progetti 2023 / 2024. Blue Design Summit è un evento dedicato agli operatori del settore, organizzato da Promostudi e Clickutility Team, promosso dal Comune della spezia, "Miglio Blu - La Spezia Nautical District", l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e Confindustria La Spezia. La partecipazione all'evento è a pagamento o su invito, maggiori informazioni sul sito: www.bluedesignsummit.it/.

Messaggero Marittimo

La Spezia

La Spezia, capitale della nautica

LA SPEZIA La Spezia si conferma capitale della nautica e di una industria innovativa, di eccellenza e tecnologia, anche nel campo del design. Ne è convinto il presidente dell'AdSp del mar Ligure orientale Mario Sommariva che oggi ospita, nell'Auditorium Bucchioni la parte centrale di Blue Design Summit, la prima edizione di un evento che vuole mettere insieme i migliori cantieri di yacht e superyacht italiani per parlare di design applicato al settore nautico, ma anche dell'intero mercato e della sua evoluzione. I processi produttivi e industriali legati alla nautica hanno bisogno di lavoratori ma anche di politiche di accoglienza perché tanti di loro arrivano da altre nazioni anche extracomunitarie sottolinea il presidente. Centrale anche il tema della formazione alla quale l'AdSp si dedica promuovendo iniziative come quella di oggi e soprattutto supportando quanto necessario per uno sviluppo delle maestranze specializzate nel settore nautico. Di formazione e attenzione ai giovani parla anche il segretario generale Federica Montaresi ai nostri microfoni sottolineando che il settore della nautica rappresenta l'opportunità di lavoro per giovani che già si trovano sul territorio, o per tutti quelli che si sono formati altrove ma vogliono ritornare perché qui c'è l'eccellenza del settore. Abbiamo voluto promuovere questo evento perché siamo convinti si tratti di un settore strategico quello della nautica. Come Autorità di Sistema portuale siamo all'interno del Miglio blu che racchiude diverse eccellenze italiane. Non è solo un brand ma rappresenta un tema di sviluppo del territorio. All'interno delle aree della AdSp si inseriscono le attività di diverse di queste eccellenze a cui il segretario generale fa riferimento. A Dicembre 2023 abbiamo rinnovato concessioni importanti con una prospettiva di sviluppo e un progetto industriale forte per tre aziende che rappresentano l'eccellenza mondiale: Baglietto, San Lorenzo e Italian Sea Group, che siamo certi possano dare una forte impronta per lo sviluppo futuro. Cosa è il Miglio blu In poco più di un miglio marino, nell'area compresa tra il Molo Pagliari e il Muggiano alla Spezia, sono concentrate le maggiori eccellenze della nautica mondiali. In questa zona producono yacht e mega yacht i più prestigiosi brand della cantieristica da diporto. Quattro dei primi cinque cantieri italiani che costruiscono imbarcazioni superiori ai 24 metri operano sul territorio e di questi, due sono classificati nelle prime tre posizioni mondiali di settore. Sempre lungo questo miglio hanno sede importanti enti di ricerca internazionali quali la Nato con il Cmre e il Centro di Supporto e Sperimentazione Navale, Ccssn Marina Militare e un porto turistico, Porto Lotti, capace di fornire tutti i servizi necessari ai diportisti.



Al via Blue Design Summit: La Spezia al centro del settore dei superyacht

Mag 16, 2024 La Spezia - "Il design ha cambiato le nostre vite e le barche. Questa rivoluzione ha fatto la fortuna dell'industria della nautica e del made in Italy", con questa sintesi del moderatore ha preso inizio questa mattina la sessione di apertura del Blue Design Summit il convegno dedicato al mercato dei superyacht, in programma fino a domani 17 maggio presso l'auditorium Bucchioni dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** alla Spezia. L'Italia è il primo esportatore nel mondo di yacht di grandi dimensioni, un primato che il Paese potrà continuare a mantenere se riuscirà a strutturare la propria leadership attraverso la formazione, l'innovazione e la condivisione del know-how. È il quadro di riferimento in cui si inserisce l'evento di La Spezia che, come ha spiegato il sindaco Pierluigi Peracchini "è un approfondimento delle azioni nate con il progetto del Miglio Blu, una filiera vincente del made in Italy che unisce industria e formazione. Abbiamo talenti unici al mondo in questo ambito" - Peracchini ha continuato - "Le barche sono sintesi di tecnologia, ricerca, design e chi ne acquista una ha un'attenzione particolare per l'ambiente, consentendo di aprire una moltitudine di opportunità.

Intendiamo rafforzare il Miglio blu sotto tutti i punti di vista ". Nel corso del convegno è emersa l'importanza della Spezia anche dal punto di vista della formazione in ambito nautico: la città attira talenti da tutto il mondo e offre opportunità di alta qualità ai giovani. I lavori specializzati devono trovare sostegno nel **sistema** della formazione professionale e nella collaborazione con le aziende e con le istituzioni, a partire dall'**Autorità di Sistema Portuale**. L'università, grazie anche all'appoggio di Promostudi, la fondazione guidata da Ugo Salerno e partecipata dalle istituzioni pubbliche da aziende private, offre percorsi di studi focalizzati, dallo yacht design alla progettazione navale sino alla mecatronica. I lavori sono proseguiti con la presentazione dello studio di Superyacht Times " The State of Yachting " da cui è emerso come i distretti nautici italiani, a partire da quello della Spezia, dovranno essere pronti ad anticipare l'evoluzione di un mercato che comunque si basa su di un numero di clienti potenziali abbastanza piccolo. La tendenza di crescita di lungo periodo, è ormai consolidata: la flotta mondiale di yacht superiori a 30 metri è salita del 500% dal 1989, con il numero di 5878 quest'anno. Il mercato comunque si muove continuamente. Si sta esaurendo l'arretrato di ordini dovuto alla crisi COVID, per cui quest'anno per la prima volta dal 2020 il numero di yacht completati e quello di nuovi ordini si sono allineati appena sopra le 200 unità. L'Italia ha rafforzato lo scorso anno la propria posizione sul mercato, con un venduto di 156 nuovi yacht superiori a 30 metri rispetto ai 142 dello scorso anno, unico player in crescita nelle prime sei posizioni a livello mondiale. La mattinata si è conclusa con la discussione con la tavola rotonda



Mag 16, 2024 La Spezia - "Il design ha cambiato le nostre vite e le barche. Questa rivoluzione ha fatto la fortuna dell'industria della nautica e del made in Italy", con questa sintesi del moderatore ha preso inizio questa mattina la sessione di apertura del Blue Design Summit il convegno dedicato al mercato dei superyacht, in programma fino a domani 17 maggio presso l'auditorium Bucchioni dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** alla Spezia. L'Italia è il primo esportatore nel mondo di yacht di grandi dimensioni, un primato che il Paese potrà continuare a mantenere se riuscirà a strutturare la propria leadership attraverso la formazione, l'innovazione e la condivisione del know-how. È il quadro di riferimento in cui si inserisce l'evento di La Spezia che, come ha spiegato il sindaco Pierluigi Peracchini "è un approfondimento delle azioni nate con il progetto del Miglio Blu, una filiera vincente del made in Italy che unisce industria e formazione. Abbiamo talenti unici al mondo in questo ambito" - Peracchini ha continuato - "Le barche sono sintesi di tecnologia, ricerca, design e chi ne acquista una ha un'attenzione particolare per l'ambiente, consentendo di aprire una moltitudine di opportunità. Intendiamo rafforzare il Miglio blu sotto tutti i punti di vista ". Nel corso del convegno è emersa l'importanza della Spezia anche dal punto di vista della formazione in ambito nautico: la città attira talenti da tutto il mondo e offre opportunità di alta qualità ai giovani. I lavori specializzati devono trovare sostegno nel sistema della formazione professionale e nella collaborazione con le aziende e con le istituzioni, a partire dall'**Autorità di Sistema Portuale**. L'università, grazie anche all'appoggio di Promostudi, la fondazione guidata da Ugo Salerno e partecipata dalle istituzioni pubbliche da aziende private, offre percorsi di studi focalizzati, dallo yacht design alla progettazione navale sino alla mecatronica. I lavori sono proseguiti con la presentazione dello studio di Superyacht Times " The State of Yachting " da cui è

Sea Reporter

La Spezia

sul tema Il design nautico tra mare e terra che ha visto protagonisti Alfonso Femia, Francesca Muzio, fondatore di FM Architettura e Luca Dini, Presidente and CEO, di Luca Dini Design & Architecture, tre dei più importanti designer nautici, e non solo, a livello mondiale. Dalla discussione è emerso che nel rapporto tra architettura degli edifici e delle barche si può parlare non banalmente di contaminazioni, ma di reciproche influenze, che contrassegnano l'evoluzione dei due campi nel tempo. I lavori proseguiranno nel pomeriggio con le sessioni sulla progettazione e il design di superyacht. Questa sera Blue Design Summit si trasferirà a Villa Marigola a Lerici dove si terrà la cerimonia di del primo Miglio Blu Design Awards che premierà i migliori progetti 2023 / 2024.

Arte e libri alla Pallavicini 22 Art Gallery di Ravenna. Sabato 18 maggio Ilaria Cerioli presenta il suo romanzo "Rita dagli occhi neri"

di Redazione - 16 Maggio 2024 - 11:34 Commenta Stampa Invia notizia 1 min Per la rassegna "Pomeriggio letterario di CARP", sabato 18 maggio alle 18 nello spazio espositivo Pallavicini 22 Art Gallery, in viale Giorgio Pallavicini 22 a Ravenna, è in programma la presentazione del nuovo libro di Ilaria Cerioli "Rita dagli occhi neri". La scrittrice sarà in dialogo con Luana Vacchi e Luca Maggio. Lo scorso sabato nello spazio espositivo Pallavicini22 Art Gallery a Ravenna è stata inaugurata la personale di Marisa Zattini "Anatomie Notturne", a cura di Roberto Pagnani. L'esposizione rimarrà allestita fino a domenica 26 maggio e sarà aperta al pubblico dal martedì al sabato feriali dalle 16 alle 19. Finissage domenica 26 maggio dalle 18 alle 20. Ingresso libero. La mostra, promossa e organizzata da CARP Associazione di Promozione Sociale in collaborazione con lo Spazio Espositivo PALLAVICINI 22 Art Gallery, con l'Archivio Collezione Ghigi-Pagnani e con Felsina Factory, si avvale del patrocinio dell'Assemblea legislativa Regione Emilia-Romagna del Comune di Ravenna Assessorato alla Cultura, dell'Accademia di Belle Arti di Ravenna, dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale.



05/16/2024 11:37 Ilaria Cerioli

di Redazione - 16 Maggio 2024 - 11:34 Commenta Stampa Invia notizia 1 min Per la rassegna "Pomeriggio letterario di CARP", sabato 18 maggio alle 18 nello spazio espositivo Pallavicini 22 Art Gallery, in viale Giorgio Pallavicini 22 a Ravenna, è in programma la presentazione del nuovo libro di Ilaria Cerioli "Rita dagli occhi neri". La scrittrice sarà in dialogo con Luana Vacchi e Luca Maggio. Lo scorso sabato nello spazio espositivo Pallavicini22 Art Gallery a Ravenna è stata inaugurata la personale di Marisa Zattini "Anatomie Notturne", a cura di Roberto Pagnani. L'esposizione rimarrà allestita fino a domenica 26 maggio e sarà aperta al pubblico dal martedì al sabato feriali dalle 16 alle 19. Finissage domenica 26 maggio dalle 18 alle 20. Ingresso libero. La mostra, promossa e organizzata da CARP Associazione di Promozione Sociale in collaborazione con lo Spazio Espositivo PALLAVICINI 22 Art Gallery, con l'Archivio Collezione Ghigi-Pagnani e con Felsina Factory, si avvale del patrocinio dell'Assemblea legislativa Regione Emilia-Romagna del Comune di Ravenna Assessorato alla Cultura, dell'Accademia di Belle Arti di Ravenna, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale.

Avvisi di garanzia AdSp Livorno: granitico silenzio

LIVORNO I maligni e i malpensanti, che non mancano mai, ritengono che la cortina di granitico silenzio che avvolge la notizia di alcuni avvisi di garanzia che avrebbero colpito l'AdSp del mar Tirreno settentrionale in numero cabalisticamente perfetto rappresenti, di per sé, la più esplicita delle conferme di veridicità di quanto da noi riportato giorni or sono. E' pensabile che, pur con tutto il comprensibile imbarazzo, l'ufficio stampa dell'Authority labronica che sappiamo essere più che degnamente retta con la dovuta serietà e competenza possa dare in qualche modo conto di quanto è possibile e legittimo conoscere su ciò che starebbe accadendo nell'amministrazione portuale, vale a dire di quella che, a buon diritto, può essere considerata l'industria più cospicua della città e del territorio livornese e, forse, anche dell'intera Toscana.

 Messaggero Marittimo.it
16 Maggio 2024 - Redazione

Avvisi di garanzia AdSp Livorno: granitico silenzio



LIVORNO - I maligni e i malpensanti, che non mancano mai, ritengono che la cortina di granitico silenzio che avvolge la notizia di alcuni avvisi di garanzia che avrebbero colpito l'AdSp del mar Tirreno settentrionale in numero cabalisticamente "perfetto" rappresenti, di per sé, la più esplicita delle conferme di veridicità di quanto da noi riportato giorni or sono.

E' pensabile che, pur con tutto il comprensibile imbarazzo, l'ufficio stampa dell'Authority labronica - che sappiamo essere più che degnamente retta con la dovuta serietà e competenza - possa dare in qualche modo conto di quanto è possibile e legittimo conoscere su ciò che starebbe accadendo nell'amministrazione portuale, vale a dire di quella che, a buon diritto, può essere considerata l'industria più cospicua della città e del territorio livornese e, forse, anche dell'intera Toscana.

<https://www.messaggeromarittimo.it/avvisi-di-garanzia-ads-livorno-granitico-silenzio/> | 16 Maggio 2024 - Redazione

(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Salvini: "Il porto commerciale di Fiumicino porta sviluppo e lavoro"

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 e la vice-presidente della Regione Lazio Roberta Angelilli.



Grimaldi: «Civitavecchia è per noi casa»

Guido Grimaldi, direttore del gruppo, lo ha confermato alla presentazione della partnership con Trenitalia. Nuovi investimenti con la concessione a Logiport della darsena traghetti IL VIDEO Daria Geggi **CIVITAVECCHIA** - Il gruppo Grimaldi continua ad investire e a credere fortemente su **Civitavecchia**. Lo ha confermato nei giorni scorsi Guido Grimaldi, direttore del Gruppo e presidente di Alis - associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, realtà associativa di riferimento del popolo del trasporto e della logistica - a margine della presentazione della nuova partnership con Trenitalia per il 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. L'iniziativa è stata presentata a bordo della Cruise Barcelona, «primo traghetto a zero emissioni in **porto** - ha aggiunto Grimaldi - rimanendo nel solco della sostenibilità». «**Civitavecchia** è per noi casa, **porto** fondamentale per tratte nazionali ed internazionali - ha confermato Grimaldi - abbiamo scommesso vent'anni fa con il collegamento per Barcellona, passando da **Porto** Torres, unica via tra Sardegna e Spagna». Ma non basta, perché Grimaldi ha assicurato: «Continueremo ad investire a livello infrastrutturale su questo meraviglioso **porto**». Il riferimento è alla concessione demaniale - attraverso la società Logiport - della nuova darsena traghetti nel **porto** di **Civitavecchia**. La società del Gruppo Grimaldi Napoli gestirà per 4 anni le banchine 27, 28, 29 e 30 dello scalo, con i piazzali retrostanti, compresa la ex "palazzina polizze". LA PARTNERSHIP CON TRENITALIA «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 aggiunto 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». «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**,



Guido Grimaldi, direttore del gruppo, lo ha confermato alla presentazione della partnership con Trenitalia. Nuovi investimenti con la concessione a Logiport della darsena traghetti IL VIDEO Daria Geggi **CIVITAVECCHIA** - Il gruppo Grimaldi continua ad investire e a credere fortemente su **Civitavecchia**. Lo ha confermato nei giorni scorsi Guido Grimaldi, direttore del Gruppo e presidente di Alis - associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, realtà associativa di riferimento del popolo del trasporto e della logistica - a margine della presentazione della nuova partnership con Trenitalia per il 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. L'iniziativa è stata presentata a bordo della Cruise Barcelona, «primo traghetto a zero emissioni in porto - ha aggiunto Grimaldi - rimanendo nel solco della sostenibilità». «Civitavecchia è per noi casa, porto fondamentale per tratte nazionali ed internazionali - ha confermato Grimaldi - abbiamo scommesso vent'anni fa con il collegamento per Barcellona, passando da Porto Torres, unica via tra Sardegna e Spagna». Ma non basta, perché Grimaldi ha assicurato: «Continueremo ad investire a livello infrastrutturale su questo meraviglioso porto». Il riferimento è alla concessione demaniale - attraverso la società Logiport - della nuova darsena traghetti nel porto di Civitavecchia. La società del Gruppo Grimaldi Napoli gestirà per 4 anni le banchine 27, 28, 29 e 30 dello scalo, con i piazzali retrostanti, compresa la ex "palazzina polizze". LA PARTNERSHIP CON TRENITALIA «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 aggiunto Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director di Grimaldi Group - l'intermodalità è oggi strategica

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Napoli-Cagliari, Napoli-Palermo e viceversa. Sarà disponibile prossimamente anche per i collegamenti Livorno-Olbia e Livorno-Palermo». L'obiettivo è quello di estendere il servizio anche alla Spagna e alla Grecia.
©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Accordo Pas, la soddisfazione della politica

Redazione web CIVITAVECCHIA - Soddisfazione è stata espressa da diversi esponenti politici a seguito della firma del rinnovo della convenzione Pas per il triennio 2024-2024, così come stabilito a dicembre dal decreto del presidente dell'Adsp Pino Musolino. «Grazie alla determinazione e alla responsabilità dimostrate dall'Autorità di Sistema Portuale e dal Presidente Pino Musolino, la convenzione con la Pas è stata rinnovata, assicurando così un futuro lavorativo stabile per oltre 60 famiglie della nostra comunità. È stato un momento di incertezza che finalmente si è risolto positivamente - ha commentato il candidato sindaco del centrodestra Massimiliano Grasso - grazie anche al prezioso contributo di tutti coloro che hanno lavorato per questo obiettivo. Non è un caso se il tema che ho scelto per la mia campagna elettorale come candidato sindaco di Civitavecchia sia proprio quello dello Sviluppo e su di esso si incentra il mio programma. Il lavoro ed il benessere delle famiglie è parte integrante dello Sviluppo per una città migliore e per il futuro dei cittadini. Ora è il momento di continuare su questa strada, impegnandosi per garantire servizi efficienti al nostro porto e assicurando che la società possa progredire senza intoppi. È un risultato che va celebrato, ma anche un impegno per il futuro - ha concluso - insieme possiamo costruire una Civitavecchia più forte e prospera per tutti». «La notizia della firma dell'accordo raggiunto fra Pas e Autorità portuale è motivo di grande soddisfazione - ha sottolineato il candidato sindaco del centrosinistra Marco Piendibene - dopo mesi di tensione finalmente si è addivenuti all'intesa, che scongiura l'affidamento del servizio al settore privato, mantenendo la società in house e per questo vanno ringraziate tutte le parti in causa, a partire dal Presidente Musolino, che hanno dimostrato senso di responsabilità nella gestione del conflitto, a volte anche molto aspro. Oltre alla soddisfazione per la salvaguardia dei livelli occupazionali e per avere riportato il sereno fra i lavoratori, c'è anche quella di aver mantenuto la pace sociale nel porto; a mio avviso, questo è da sempre l'elemento determinante che ha reso possibile la crescita dell'importanza del nostro scalo nell'economia nazionale: in questo senso il nostro porto può essere considerato un modello che occorre preservare per continuare a crescere ed è anche per questo che considero l'intesa raggiunta di un'importanza strategica». «Ricordo con grande chiarezza quel consiglio comunale aperto, un momento cruciale in cui sembrava che i preziosi servizi offerti dalla Pas fossero destinati all'esternalizzazione - ha aggiunto il candidato sindaco del M5S Vincenzo D'Antò - in quell'occasione, siamo stati l'unica forza politica a manifestare immediatamente e con determinazione la nostra ferma opposizione. Lo abbiamo fatto non solo per difendere quei baluardi sempre più rari che rappresentano il servizio pubblico, ma anche per proteggere i lavoratori, già colpiti da un contratto nazionale tra i più svantaggiati. La giornata di ieri ha segnato un traguardo



Redazione web CIVITAVECCHIA - Soddisfazione è stata espressa da diversi esponenti politici a seguito della firma del rinnovo della convenzione Pas per il triennio 2024-2024, così come stabilito a dicembre dal decreto del presidente dell'Adsp Pino Musolino. «Grazie alla determinazione e alla responsabilità dimostrate dall'Autorità di Sistema Portuale e dal Presidente Pino Musolino, la convenzione con la Pas è stata rinnovata, assicurando così un futuro lavorativo stabile per oltre 60 famiglie della nostra comunità. È stato un momento di incertezza che finalmente si è risolto positivamente - ha commentato il candidato sindaco del centrodestra Massimiliano Grasso - grazie anche al prezioso contributo di tutti coloro che hanno lavorato per questo obiettivo. Non è un caso se il tema che ho scelto per la mia campagna elettorale come candidato sindaco di Civitavecchia sia proprio quello dello Sviluppo e su di esso si incentra il mio programma. Il lavoro ed il benessere delle famiglie è parte integrante dello Sviluppo per una città migliore e per il futuro dei cittadini. Ora è il momento di continuare su questa strada, impegnandosi per garantire servizi efficienti al nostro porto e assicurando che la società possa progredire senza intoppi. È un risultato che va celebrato, ma anche un impegno per il futuro - ha concluso - insieme possiamo costruire una Civitavecchia più forte e prospera per tutti». «La notizia della firma dell'accordo raggiunto fra Pas e Autorità portuale è motivo di grande soddisfazione - ha sottolineato il candidato sindaco del centrosinistra Marco Piendibene - dopo mesi di tensione finalmente si è addivenuti all'intesa, che scongiura l'affidamento del servizio al settore privato, mantenendo la società in house e per questo vanno ringraziate tutte le parti in causa, a partire dal Presidente Musolino, che hanno dimostrato senso di responsabilità nella gestione del conflitto, a volte anche molto aspro. Oltre alla soddisfazione per la salvaguardia dei livelli occupazionali e per avere riportato il sereno fra i lavoratori, c'è anche quella di aver mantenuto la pace

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

importante: è stata posta la parola fine a questo procedimento, sancendo finalmente che la PAS è e rimarrà un servizio in-house. Questo risultato è una vittoria per tutti noi, per la comunità portuale che beneficia di questi servizi essenziali e per i lavoratori che dedicano il loro impegno quotidiano a far sì che la PAS continui a operare con la dedizione e l'eccellenza che la contraddistinguono. Questo successo non sarebbe stato possibile senza la determinazione del Presidente Pino Musolino, che ci sentiamo di ringraziare per non aver mai mollato. Un ringraziamento va anche ai sindacati e ai lavoratori, che ci hanno creduto fino alla fine e hanno svolto un lavoro fondamentale. È un momento di orgoglio e gratitudine, e insieme possiamo guardare al futuro con rinnovata speranza e fiducia». «L'ipotesi che si andasse verso una ingiustificata privatizzazione del servizio di vigilanza e sicurezza in porto - hanno poi ricordato dal circolo locale del Pd - aveva legittimamente provocato ansia e preoccupazione tra i lavoratori. Con la firma della Convenzione per i prossimi cinque anni i servizi rimarranno affidati alla società in house. Questa decisione invia un messaggio positivo che riporta tranquillità tra il personale dipendente della PAS, che temeva, e noi con loro, che un processo di esternalizzazione, con cessione ai privati, avrebbe avuto senza dubbio conseguenze negative, sui livelli occupazionali e sulle condizioni contrattuali. Le manifestazioni promosse, nel corso del tempo dai lavoratori e dalle loro Organizzazioni Sindacali hanno raccolto il favore ed il consenso di Istituzioni e partiti, tra cui il nostro e ne ha favorito l'esito positivo. Infatti, ciò ha contribuito senz'altro a catalizzare l'attenzione attorno ad una questione che richiedeva che venissero compiute scelte che avessero aderenza con gli interessi concreti della collettività. In questo senso va segnalato con favore il percorso responsabile scelto dall'Adsp. Dunque, si possono trarre le seguenti indicazioni. L'impegno dei lavoratori, che non cede alla rassegnazione, guidato dalle organizzazioni sindacali, sostenuto da valide ragioni e da un ampio e unitario fronte di solidarietà può condurre a soluzioni positive. L'altra conclusione alla quale si perviene è che la scelta delle privatizzazioni dei servizi quando ha uno sfondo ideologico, non sostenuto da concrete ragioni, non corrisponde all'interesse pubblico. L'auspicio è che quanto avvenuto per la Pas possa essere di scuola per tutte le situazioni analoghe, nelle quali spesso, purtroppo, si scelgono facili scorciatoie senza preoccuparsi delle possibili conseguenze sociali».

Scilipoti: «Il ministro Salvini prenda posizione sul porto crocieristico a Fiumicino»

Redazione web CIVITAVECCHIA - «Ho letto con attenzione le dichiarazioni del Ministro Salvini alla posa della prima pietra del porto commerciale di Fiumicino. Su un punto concordo con lui: Civitavecchia e il suo network **portuale** sono e dovranno necessariamente essere centrali nello scacchiere economico nazionale. Così come l'**autorità** di **sistema portuale** deve rimanere il referente unico e prioritario quando si parla di portualità, pianificazione, sicurezza del lavoro». È quanto evidenziato dal presidente della Compagnia **portuale** Patrizio Scilipoti che sollecita il ministro Salvini a prendere una posizione chiara e netta sul molo crocieristico di Fiumicino. «Un'opera privata, senza alcuna autorizzazione da parte dell'**autorità** di **sistema**, non presente in alcun piano dei porti - ha ricordato Scilipoti - una infrastruttura che non ha alcuna ragione di esistere se non per gli interessi puramente economici di qualcuno».



Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

TUTTI IN FORMA CON GRIMALDI DANCE FIT CRUISE

Dal 15 al 18 giugno torna la vacanza del benessere nel sole del Mediterraneo. È finalmente arrivato il momento di pensare all'estate, che è sempre sinonimo di vacanza, relax e benessere. Per la stagione 2024 Grimaldi Lines Tour Operator annuncia il ritorno di uno degli eventi più attesi di tutto il Mar Mediterraneo: Grimaldi Dance Fit Cruise, il grande viaggio all'insegna del fitness e del benessere, in programma sulla rotta **Civitavecchia**-Barcellona e viceversa dal 15 al 18 giugno prossimi, organizzato in collaborazione con Never Give Up Events. Saranno quattro giorni indimenticabili di divertimento e di amicizia, alla ricerca della forma fisica perfetta. A bordo un team di professionisti, riconosciuti a livello nazionale e internazionale, trasformerà i ponti della nave in una grande palestra a cielo aperto, proponendo sessioni di zumba, raggaton, super jump, pilates, yoga e molto altro ancora. Al calar del sole, prenderanno avvio le lunghe notti di divertimento, con i dj set a cura di Cristian D'Eliseo. A terra, ad accogliere i partecipanti sarà come sempre l'allegria di Barcellona, animata ad ogni ora del giorno e della notte, con i giovani che affollano le spiagge della Barceloneta, i turisti che passeggiano lungo le Ramblas o il Paseo de Gracia, le famiglie che trascorrono la giornata al Parc Guell. I prezzi per partecipare a Grimaldi Dance Fit Cruise partono da 299 euro a persona (269 euro per prenotazioni entro il 28 maggio) e comprendono: viaggio a/r da **Civitavecchia** a Barcellona con sistemazione in cabina quadrupla interna, diritti fissi e costi EU ETS, pernottamento a bordo durante la sosta in porto, 3 prime colazioni, 2 pranzi e 2 cene presso il self-service di bordo, attività come da programma, assicurazione Europ Assistance. Grimaldi Dance Fit Cruise giunge quest'anno alla sua XIII edizione, dopo aver coinvolto in 12 anni oltre 5.000 appassionati di fitness e viaggi. La nave Cruise Barcelona, ammiraglia della flotta Grimaldi Lines, che ospiterà questa tredicesima edizione, è la location ideale per questa tipologia di viaggio. Oltre a cabine molto confortevoli, la nave offre servizi di qualità, tra cui il ristorante panoramico, il self-service per pranzi e cene più informali, la grande piscina con solarium e soprattutto l'area fitness perfettamente attrezzata. I punti di ritrovo per il divertimento serale sono invece lo Smilla's Club, il casinò e la discoteca. Le due gemelle Cruise Roma e Cruise Barcelona sono inoltre le prime navi del Mediterraneo a zero emissioni in porto, grazie ad un sistema di batterie al litio che entra in funzione durante le soste in banchina, in modo da tutelare al massimo l'ambiente che ci circonda.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grimaldi: «Civitavecchia è per noi casa»

CIVITAVECCHIA - Il gruppo Grimaldi continua ad investire e a credere fortemente su **Civitavecchia**. Lo ha confermato nei giorni scorsi Guido Grimaldi, direttore del Gruppo e presidente di Alis - associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, realtà associativa di riferimento del popolo del trasporto e della logistica - a margine della presentazione della nuova partnership con Trenitalia per il 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. L'iniziativa è stata presentata a bordo della Cruise Barcelona, «primo traghetto a zero emissioni in **porto** - ha aggiunto Grimaldi - rimanendo nel solco della sostenibilità». «**Civitavecchia** è per noi casa, **porto** fondamentale per tratte nazionali ed internazionali - ha confermato Grimaldi - abbiamo scommesso vent'anni fa con il collegamento per Barcellona, passando da **Porto** Torres, unica via tra Sardegna e Spagna». Ma non basta, perché Grimaldi ha assicurato: «Continueremo ad investire a livello infrastrutturale su questo meraviglioso **porto**». Il riferimento è alla concessione demaniale - attraverso la società Logiport - della nuova darsena traghetti nel **porto** di **Civitavecchia**. La società del Gruppo Grimaldi Napoli gestirà per 4 anni le banchine 27, 28, 29 e 30 dello scalo, con i piazzali retrostanti, compresa la ex "palazzina polizze". LA PARTNERSHIP CON TRENITALIA «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 aggiunto 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». «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». L'obiettivo è quello di estendere il servizio anche alla Spagna e



CIVITAVECCHIA - Il gruppo Grimaldi continua ad investire e a credere fortemente su Civitavecchia. Lo ha confermato nei giorni scorsi Guido Grimaldi, direttore del Gruppo e presidente di Alis - associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, realtà associativa di riferimento del popolo del trasporto e della logistica - a margine della presentazione della nuova partnership con Trenitalia per il 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. L'iniziativa è stata presentata a bordo della Cruise Barcelona, «primo traghetto a zero emissioni in porto - ha aggiunto Grimaldi - rimanendo nel solco della sostenibilità». «Civitavecchia è per noi casa, porto fondamentale per tratte nazionali ed internazionali - ha confermato Grimaldi - abbiamo scommesso vent'anni fa con il collegamento per Barcellona, passando da Porto Torres, unica via tra Sardegna e Spagna». Ma non basta, perché Grimaldi ha assicurato: «Continueremo ad investire a livello infrastrutturale su questo meraviglioso porto». Il riferimento è alla concessione demaniale - attraverso la società Logiport - della nuova darsena traghetti nel porto di Civitavecchia. La società del Gruppo Grimaldi Napoli gestirà per 4 anni le banchine 27, 28, 29 e 30 dello scalo, con i piazzali retrostanti, compresa la ex "palazzina polizze". LA PARTNERSHIP CON TRENITALIA «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 aggiunto 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». «Siamo orgogliosi della partnership con

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

alla Grecia. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Accordo Pas, la soddisfazione della politica

CIVITAVECCHIA - Soddisfazione è stata espressa da diversi esponenti politici a seguito della firma del rinnovo della convenzione Pas per il triennio 2024-2024, così come stabilito a dicembre dal decreto del presidente dell'Adsp Pino Musolino. «La notizia della firma dell'accordo raggiunto fra Pas e **Autorità portuale** è motivo di grande soddisfazione - ha commentato il candidato sindaco del centrosinistra Marco Piendibene - dopo mesi di tensione finalmente si è addivenuti all'intesa, che scongiura l'affidamento del servizio al settore privato, mantenendo la società in house e per questo vanno ringraziate tutte le parti in causa, a partire dal Presidente Musolino, che hanno dimostrato senso di responsabilità nella gestione del conflitto, a volte anche molto aspro. Oltre alla soddisfazione per la salvaguardia dei livelli occupazionali e per avere riportato il sereno fra i lavoratori, c'è anche quella di aver mantenuto la pace sociale nel porto; a mio avviso, questo è da sempre l'elemento determinante che ha reso possibile la crescita dell'importanza del nostro scalo nell'economia nazionale: in questo senso il nostro porto può essere considerato un modello che occorre preservare per continuare a crescere ed è anche per questo che considero l'intesa raggiunta di un' importanza strategica». «Ricordo con grande chiarezza quel consiglio comunale aperto, un momento cruciale in cui sembrava che i preziosi servizi offerti dalla Pas fossero destinati all'esternalizzazione - ha aggiunto il candidato sindaco del M5S Vincenzo D'Antò - in quell'occasione, siamo stati l'unica forza politica a manifestare immediatamente e con determinazione la nostra ferma opposizione. Lo abbiamo fatto non solo per difendere quei baluardi sempre più rari che rappresentano il servizio pubblico, ma anche per proteggere i lavoratori, già colpiti da un contratto nazionale tra i più svantaggiati. La giornata di ieri ha segnato un traguardo importante: è stata posta la parola fine a questo procedimento, sancendo finalmente che la PAS è e rimarrà un servizio in-house. Questo risultato è una vittoria per tutti noi, per la comunità **portuale** che beneficia di questi servizi essenziali e per i lavoratori che dedicano il loro impegno quotidiano a far sì che la PAS continui a operare con la dedizione e l'eccellenza che la contraddistinguono. Questo successo non sarebbe stato possibile senza la determinazione del Presidente Pino Musolino, che ci sentiamo di ringraziare per non aver mai mollato. Un ringraziamento va anche ai sindacati e ai lavoratori, che ci hanno creduto fino alla fine e hanno svolto un lavoro fondamentale. È un momento di orgoglio e gratitudine, e insieme possiamo guardare al futuro con rinnovata speranza e fiducia». «L'ipotesi che si andasse verso una ingiustificata privatizzazione del servizio di vigilanza e sicurezza in porto - hanno poi ricordato dal circolo locale del Pd - aveva legittimamente provocato ansia e preoccupazione tra i lavoratori. Con la firma della Convenzione per i prossimi cinque anni i servizi rimarranno affidati alla società in house. Questa decisione



CIVITAVECCHIA - Soddisfazione è stata espressa da diversi esponenti politici a seguito della firma del rinnovo della convenzione Pas per il triennio 2024-2024, così come stabilito a dicembre dal decreto del presidente dell'Adsp Pino Musolino. «La notizia della firma dell'accordo raggiunto fra Pas e Autorità portuale è motivo di grande soddisfazione - ha commentato il candidato sindaco del centrosinistra Marco Piendibene - dopo mesi di tensione finalmente si è addivenuti all'intesa, che scongiura l'affidamento del servizio al settore privato, mantenendo la società in house e per questo vanno ringraziate tutte le parti in causa, a partire dal Presidente Musolino, che hanno dimostrato senso di responsabilità nella gestione del conflitto, a volte anche molto aspro. Oltre alla soddisfazione per la salvaguardia dei livelli occupazionali e per avere riportato il sereno fra i lavoratori, c'è anche quella di aver mantenuto la pace sociale nel porto; a mio avviso, questo è da sempre l'elemento determinante che ha reso possibile la crescita dell'importanza del nostro scalo nell'economia nazionale: in questo senso il nostro porto può essere considerato un modello che occorre preservare per continuare a crescere ed è anche per questo che considero l'intesa raggiunta di un' importanza strategica». «Ricordo con grande chiarezza quel consiglio comunale aperto, un momento cruciale in cui sembrava che i preziosi servizi offerti dalla Pas fossero destinati all'esternalizzazione - ha aggiunto il candidato sindaco del M5S Vincenzo D'Antò - in quell'occasione, siamo stati l'unica forza politica a manifestare immediatamente e con determinazione la nostra ferma opposizione. Lo abbiamo fatto non solo per difendere quei baluardi sempre più rari che rappresentano il servizio pubblico, ma anche per proteggere i lavoratori, già colpiti da un contratto nazionale tra i più svantaggiati. La giornata di ieri ha segnato un traguardo importante: è stata posta la parola fine a questo procedimento, sancendo finalmente che la PAS è e rimarrà un servizio in-house. Questo risultato è una vittoria per tutti noi, per la comunità portuale che beneficia di

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

invia un messaggio positivo che riporta tranquillità tra il personale dipendente della PAS, che temeva, e noi con loro, che un processo di esternalizzazione, con cessione ai privati, avrebbe avuto senza dubbio conseguenze negative, sui livelli occupazionali e sulle condizioni contrattuali. Le manifestazioni promosse, nel corso del tempo dai lavoratori e dalle loro Organizzazioni Sindacali hanno raccolto il favore ed il consenso di Istituzioni e partiti, tra cui il nostro e ne ha favorito l'esito positivo. Infatti, ciò ha contribuito senz'altro a catalizzare l'attenzione attorno ad una questione che richiedeva che venissero compiute scelte che avessero aderenza con gli interessi concreti della collettività. In questo senso va segnalato con favore il percorso responsabile scelto dall'Adsp. Dunque, si possono trarre le seguenti indicazioni. L'impegno dei lavoratori, che non cede alla rassegnazione, guidato dalle organizzazioni sindacali, sostenuto da valide ragioni e da un ampio e unitario fronte di solidarietà può condurre a soluzioni positive. L'altra conclusione alla quale si perviene è che la scelta delle privatizzazioni dei servizi quando ha uno sfondo ideologico, non sostenuto da concrete ragioni, non corrisponde all'interesse pubblico. L'auspicio è che quanto avvenuto per la Pas possa essere di scuola per tutte le situazioni analoghe, nelle quali spesso, purtroppo, si scelgono facili scorciatoie senza preoccuparsi delle possibili conseguenze sociali». Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Scilipoti: «Il ministro Salvini prenda posizione sul porto crocieristico a Fiumicino»

CIVITAVECCHIA - «Ho letto con attenzione le dichiarazioni del Ministro Salvini alla posa della prima pietra del porto commerciale di Fiumicino. Su un punto concordo con lui: Civitavecchia e il suo network **portuale** sono e dovranno necessariamente essere centrali nello scacchiere economico nazionale. Così come l'**autorità di sistema portuale** deve rimanere il referente unico e prioritario quando si parla di portualità, pianificazione, sicurezza del lavoro». È quanto evidenziato dal presidente della Compagnia **portuale** Patrizio Scilipoti che sollecita il ministro Salvini a prendere una posizione chiara e netta sul molo crocieristico di Fiumicino. «Un'opera privata, senza alcuna autorizzazione da parte dell'**autorità di sistema**, non presente in alcun piano dei porti - ha ricordato Scilipoti - una infrastruttura che non ha alcuna ragione di esistere se non per gli interessi puramente economici di qualcuno». Commenti.



Civitavecchia accoglie i migranti salvati da 'Medici senza Frontiere'

Oggi lo sbarco di 43 persone, soccorse in mare, tre giorni fa, dalla Geo Barents mentre navigavano su un barchino di legno. Provengono da Bangladesh, Siria ed Egitto. Sono tutti uomini, ci sono anche 2 minori non accompagnati Sbarco questa mattina a Civitavecchia per la Geo Barents, la nave di Medici Senza Frontiere che, lunedì mattina, ha salvato 43 migranti in mare, in acque internazionali, a largo della Libia. Sono tutti uomini, ci sono anche 2 minori non accompagnati. Soccorsi dall'Unità Navale della ONG, battente bandiera norvegese, provengono dal Bangladesh, dalla Siria e dall'Egitto. Le autorità italiane hanno disposto che lo scalo di accoglienza fosse il porto di Civitavecchia, dove stamattina le persone soccorse verranno sottoposte a controlli sanitari e di polizia. Viaggiavano su un barchino di legno.



Informazioni Marittime

Napoli

Guardia Costiera, fermo amministrativo per due navi nel porto di Napoli

Rilevate numerose deficienze relative sia ad aspetti strutturali sia alle condizioni di vita a bordo. A pochi giorni dal fermo di una nave da carico tipo bulk carrier (trasportante grano) battente bandiera delle Bahamas, gli uomini della Capitaneria di **Porto** - Guardia Costiera di **Napoli**, agli ordini dell'ammiraglio Pietro Vella, hanno emesso un provvedimento di fermo amministrativo per una container ship di bandiera liberiana in sosta nel **porto** di **Napoli** per operazioni commerciali, avente una lunghezza di 260 metri e di 48.800 tonnellate di stazza. A bordo delle due unità, riferisce in una nota la Guardia Costiera, "sono state rilevate numerose deficienze, delle quali alcune particolarmente gravi, attinenti sia ad aspetti strutturali sia problematiche relative alle condizioni di vita a bordo. Le carenze riscontrate riguardano in generale la sicurezza della navigazione, il rispetto di regolamenti comunitari sullo smaltimento di navi, l'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo. Le navi detenute hanno terminato le operazioni commerciali di sbarco, ma sono state autorizzate a lasciare il **porto** del capoluogo campano solo successivamente ad un'ulteriore ispezione di verifica volta all'accertamento della rettifica delle carenze riscontrate". Condividi Tag porti **napoli** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Guardia Costiera, fermo amministrativo per due navi nel porto di Napoli



05/16/2024 08:48

Rilevate numerose deficienze relative sia ad aspetti strutturali sia alle condizioni di vita a bordo. A pochi giorni dal fermo di una nave da carico tipo bulk carrier (trasportante grano) battente bandiera delle Bahamas, gli uomini della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Napoli, agli ordini dell'ammiraglio Pietro Vella, hanno emesso un provvedimento di fermo amministrativo per una container ship di bandiera liberiana in sosta nel porto di Napoli per operazioni commerciali, avente una lunghezza di 260 metri e di 48.800 tonnellate di stazza. A bordo delle due unità, riferisce in una nota la Guardia Costiera, "sono state rilevate numerose deficienze, delle quali alcune particolarmente gravi, attinenti sia ad aspetti strutturali sia problematiche relative alle condizioni di vita a bordo. Le carenze riscontrate riguardano in generale la sicurezza della navigazione, il rispetto di regolamenti comunitari sullo smaltimento di navi, l'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo. Le navi detenute hanno terminato le operazioni commerciali di sbarco, ma sono state autorizzate a lasciare il porto del capoluogo campano solo successivamente ad un'ulteriore ispezione di verifica volta all'accertamento della rettifica delle carenze riscontrate". Condividi Tag porti **napoli** Articoli correlati.

Napoli Village

Napoli

Porto di Napoli, Musella (Fita CNA Campania): "Lo sciopero va avanti dopo il vertice flop. Ultimatum alla prefettura"

NAPOLI - «Un vertice infruttuoso nel quale non è stata affrontata in maniera risolutiva nessuna delle problematiche che abbiamo rappresentato in questi giorni. E' per questo motivo che il nostro sciopero va avanti». A dichiararlo è Attilio Musella, segretario Fita-CNA Campania a margine dell'incontro avuto questa mattina con i responsabili del **Porto** di **Napoli**. La riunione nasce da una richiesta di convocazione avanzata da Fita CNA che lamenta condizioni improponibili per gli autotrasportatori dei container che operano nel **Porto** di **Napoli** che sono in sciopero da inizio settimana. Sotto i riflettori, in particolare, è la Conateco che gestisce pressoché la totalità del carico e scarico dei container. «Gli autisti sono costretti a code di quattro cinque ore per completare il loro lavoro molto spesso dopo aver fatto lunghi viaggi dal Lazio o dalla Puglia - ha specificato Musella - la normativa europea impone che gli autisti siano al volante per un numero determinato di ore per evitare che ci possano essere cali di attenzione alla guida che possono causare incidenti. Troppo spesso, per l'incapacità del **Porto** di gestire queste attività, i lavoratori si ritrovano a lambire questi limiti con tutti i rischi che ne possono derivare».

Musella evidenzia come la situazione potrebbe addirittura peggiorare nelle prossime settimane. «Se il presente è grigio, il futuro è nero - ha specificato - sono in programma, infatti, degli interventi al **Porto** che determineranno delle chiusure e, di conseguenza ulteriori rallentamenti. L'incapacità di programmazione da parte di chi gestisce il **Porto** crea un clima di grande tensione e disagio tra gli operatori. E' per questo che abbiamo chiesto un incontro urgente alla prefettura per cercare di trovare delle soluzioni utili a limitare i disagi che stiamo vivendo. Se tale convocazione non dovesse arrivare entro l'inizio della prossima settimana il nostro sciopero si trasferirà nel cuore di **Napoli**, paralizzando l'intera città. E' nostra intenzione spostarci con i tir in centro per sensibilizzare l'opinione pubblica sulla nostra situazione».



NAPOLI - «Un vertice infruttuoso nel quale non è stata affrontata in maniera risolutiva nessuna delle problematiche che abbiamo rappresentato in questi giorni. E' per questo motivo che il nostro sciopero va avanti». A dichiararlo è Attilio Musella, segretario Fita-CNA Campania a margine dell'incontro avuto questa mattina con i responsabili del Porto di Napoli. La riunione nasce da una richiesta di convocazione avanzata da Fita CNA che lamenta condizioni improponibili per gli autotrasportatori dei container che operano nel Porto di Napoli che sono in sciopero da inizio settimana. Sotto i riflettori, in particolare, è la Conateco che gestisce pressoché la totalità del carico e scarico dei container. «Gli autisti sono costretti a code di quattro cinque ore per completare il loro lavoro molto spesso dopo aver fatto lunghi viaggi dal Lazio o dalla Puglia - ha specificato Musella - la normativa europea impone che gli autisti siano al volante per un numero determinato di ore per evitare che ci possano essere cali di attenzione alla guida che possono causare incidenti. Troppo spesso, per l'incapacità del Porto di gestire queste attività, i lavoratori si ritrovano a lambire questi limiti con tutti i rischi che ne possono derivare». Musella evidenzia come la situazione potrebbe addirittura peggiorare nelle prossime settimane. «Se il presente è grigio, il futuro è nero - ha specificato - sono in programma, infatti, degli interventi al Porto che determineranno delle chiusure e, di conseguenza ulteriori rallentamenti. L'incapacità di programmazione da parte di chi gestisce il Porto crea un clima di grande tensione e disagio tra gli operatori. E' per questo che abbiamo chiesto un incontro urgente alla prefettura per cercare di trovare delle soluzioni utili a limitare i disagi che stiamo vivendo. Se tale convocazione non dovesse arrivare entro l'inizio della prossima settimana il nostro sciopero si trasferirà nel cuore di Napoli, paralizzando l'intera città. E' nostra intenzione spostarci con i tir in centro per sensibilizzare l'opinione pubblica sulla

Nautica: Le nuove professioni, sfide e opportunità nel diportismo

La sfida della normativa al mondo della formazione.

SALERNO - " Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico ", è il titolo del convegno promosso dal Propeller Cub di **Salerno** in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori, svolto presso la Stazione Marittima del **porto** di **Salerno**. L'iniziativa ha affrontato vari aspetti d'interesse del nuovo quadro regolatorio, in particolare in merito alla riforma dei Titoli professionali del diporto. Il decreto del 13 dicembre 2023, n.227, delinea i profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio e sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale) puntando a colmare i vuoti della normativa precedente. La disciplina dei tre ruoli di Ufficiale di navigazione (del diporto), Ufficiale di macchina (del diporto), Ufficiale di navigazione (del diporto di II^a classe) introduce un innovativo percorso di professionalizzazione. Il suo obiettivo è garantire maggiore competitività al comparto, rispondendo alle esigenze del crescente mercato legato alle unità da diporto minori, ambito nel quale molte società di noleggio si vedono costrette a rinunciare al servizio con equipaggio a causa della carenza di personale qualificato. Dalla discussione è emerso, innanzitutto, la sfida posta dalla normativa al mondo della formazione. Quest'ultimo dovrà adeguarsi e rispondere operativamente alle esigenze innovative inquadrate dalla riforma. «Sviluppo dell'economia del mare e formazione professionale non possono prescindere l'uno dall'altra,» ha sottolineato Antonio Bufalari, segretario generale di Assonautica - «Il nuovo decreto introduce importanti misure di semplificazione che vanno coniugate con un maggior supporto al sistema degli ITS». Per centrare un obiettivo che potrebbe avere ricadute economiche notevoli - si stima infatti la creazione di fino a 3.000 nuovi posti di lavoro - bisognerà affrontare ad ogni modo le contraddizioni, emerse da tutti gli interventi, ancora presenti nel testo normativo. Fermo restando la necessità di attendere i contenuti dei decreti attuativi sono state espresse non poche perplessità, in particolare sulla possibilità di riconoscere un titolo abilitante senza l'espressa necessità di esperienze pregresse nel settore. «Oggi per condurre navi da diporto oltre i 24 metri è necessario possedere la patente nautica da almeno tre anni» - ha spiegato il contrammiraglio Maurizio Trogu, Delegato Reg. Campania- Basilicata LNI - «Per come è scritto il decreto, invece, c'è la possibilità di conseguire lo stesso titolo abilitante, a parità di requisiti, a soli diciotto anni. Una contraddizione che non ha senso, cui si aggiunge un altro fattore critico. Essendo le nuove figure escluse dal perimetro della STCW esse potranno operare solo in Italia. Un controsenso anche sotto l'aspetto delle possibilità occupazionali». Salvatore Gambardella, presidente di AIATP ha sottolineato il legame tra formazione e sicurezza. «La sicurezza dei passeggeri a bordo è il primo requisito delle attività



La sfida della normativa al mondo della formazione. SALERNO - " Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico ", è il titolo del convegno promosso dal Propeller Cub di Salerno in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori, svolto presso la Stazione Marittima del porto di Salerno. L'iniziativa ha affrontato vari aspetti d'interesse del nuovo quadro regolatorio, in particolare in merito alla riforma dei Titoli professionali del diporto. Il decreto del 13 dicembre 2023, n.227, delinea i profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio e sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale) puntando a colmare i vuoti della normativa precedente. La disciplina dei tre ruoli di Ufficiale di navigazione (del diporto), Ufficiale di macchina (del diporto), Ufficiale di navigazione (del diporto di II^a classe) introduce un innovativo percorso di professionalizzazione. Il suo obiettivo è garantire maggiore competitività al comparto, rispondendo alle esigenze del crescente mercato legato alle unità da diporto minori, ambito nel quale molte società di noleggio si vedono costrette a rinunciare al servizio con equipaggio a causa della carenza di personale qualificato. Dalla discussione è emerso, innanzitutto, la sfida posta dalla normativa al mondo della formazione. Quest'ultimo dovrà adeguarsi e rispondere operativamente alle esigenze innovative inquadrate dalla riforma. «Sviluppo dell'economia del mare e formazione professionale non possono prescindere l'uno dall'altra,» ha sottolineato Antonio Bufalari, segretario generale di Assonautica - «Il nuovo decreto introduce importanti misure di semplificazione che vanno coniugate con un maggior supporto al sistema degli ITS». Per centrare un obiettivo che potrebbe avere ricadute economiche notevoli - si stima infatti la creazione di fino a 3.000 nuovi posti di lavoro - bisognerà affrontare ad ogni modo le contraddizioni, emerse da

Corriere Marittimo

Salerno

da diporto, siano esse condotte su grandi gruppi di persone, come nel caso del trasporto passeggeri, o su un numero minore, come nel caso del charter, vera e propria attività d'elite. Non si può pensare di affidare la conduzione di un'unità da diporto a un diciottenne senza nessuna esperienza operativa». Un rischio che potrebbe moltiplicarsi in considerazione del fenomeno «fuori controllo» del noleggio occasionale. «Pensato come una misura anticrisi nel 2005 si è trasformato ormai in un'attività commerciale parallela che contribuisce ad abbassare i livelli di sicurezza complessiva nei tratti di mare più trafficati a livello turistico. Credo sia arrivato il momento di cancellare questa misura».

Il Nautilus

Salerno

Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico

La recente riforma dei Titoli professionali del diporto rappresenta un'importante novità per il settore della nautica. Il decreto del 13 dicembre 2023, n.227, delinea, in particolare, i profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio e sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale) puntando a colmare i vuoti della normativa precedente. La disciplina dei tre ruoli di Ufficiale di navigazione (del diporto), Ufficiale di macchina (del diporto), Ufficiale di navigazione (del diporto di II^a classe) introduce un innovativo percorso di professionalizzazione. Il suo obiettivo è garantire maggiore competitività al comparto, rispondendo alle esigenze del crescente mercato legato alle unità da diporto minori, ambito nel quale molte società di noleggio si vedono costrette a rinunciare al servizio con equipaggio a causa della carenza di personale qualificato. In attesa della pubblicazione dei decreti attuativi il Propeller Cub di **Salerno**, in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori, ha promosso un convegno ("Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico", Stazione Marittima **porto di Salerno**) per discutere vari aspetti d'interesse legati al nuovo quadro regolatorio. Dalla discussione è emerso, innanzitutto, la sfida posta dalla normativa al mondo della formazione. Quest'ultimo dovrà adeguarsi e rispondere operativamente alle esigenze innovative inquadrate dalla riforma. «Sviluppo dell'economia del mare e formazione professionale non possono prescindere l'uno dall'altra,» ha sottolineato Antonio Bufalari, segretario generale di Assonautica. «Il nuovo decreto introduce importanti misure di semplificazione che vanno coniugate con un maggior supporto al sistema degli ITS». Per essere "nazione di mare" servono investimenti per favorire lo sviluppo delle "professioni del diporto", a cominciare dall'analisi dei fabbisogni del settore, con «presupposti normativi - ha continuato - in grado di individuare, per intercettare al meglio le esigenze delle imprese, i ruoli operativi anche a terra». Sul tema specifico le realtà formative sul territorio si stanno già preparando. Daniela Novi, Dirigente dell'ITS Nautico Giovanni XXIII di **Salerno**, ha illustrato le novità, anche a livello didattico, che saranno introdotte nella prossima programmazione. «La richiesta di figure legate al diporto è incessante e coinvolge in modo crescente anche il mondo femminile. Per primi in Italia introdurremo percorsi di competenze nautiche utili, sfruttando la possibilità di organizzare attività opzionali per specializzazioni ulteriori previste dalla riforma Gelmini. Dallo scorporo del monte orario lezioni attiveremo, ad esempio, un corso di 15 ore continuative per esercitazioni barche a vela e catamarani, con traversata anche in notturna». Sulla stessa lunghezza d'onda anche IMAT, il maggior Centro di addestramento marittimi nazionale. Il responsabile dell'area didattica da



05/16/2024 16:48

La recente riforma dei Titoli professionali del diporto rappresenta un'importante novità per il settore della nautica. Il decreto del 13 dicembre 2023, n.227, delinea, in particolare, i profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio e sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale) puntando a colmare i vuoti della normativa precedente. La disciplina dei tre ruoli di Ufficiale di navigazione (del diporto), Ufficiale di macchina (del diporto), Ufficiale di navigazione (del diporto di II^a classe) introduce un innovativo percorso di professionalizzazione. Il suo obiettivo è garantire maggiore competitività al comparto, rispondendo alle esigenze del crescente mercato legato alle unità da diporto minori, ambito nel quale molte società di noleggio si vedono costrette a rinunciare al servizio con equipaggio a causa della carenza di personale qualificato. In attesa della pubblicazione dei decreti attuativi il Propeller Cub di Salerno, in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori, ha promosso un convegno ("Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico", Stazione Marittima porto di Salerno) per discutere vari aspetti d'interesse legati al nuovo quadro regolatorio. Dalla discussione è emerso, innanzitutto, la sfida posta dalla normativa al mondo della formazione. Quest'ultimo dovrà adeguarsi e rispondere operativamente alle esigenze innovative inquadrate dalla riforma. «Sviluppo dell'economia del mare e formazione professionale non possono prescindere l'uno dall'altra,» ha sottolineato Antonio Bufalari, segretario generale di Assonautica. «Il nuovo decreto introduce importanti misure di semplificazione che vanno coniugate con un maggior supporto al sistema degli ITS». Per essere "nazione di mare" servono investimenti per favorire lo sviluppo delle "professioni del diporto", a cominciare dall'analisi dei fabbisogni del

Il Nautilus

Salerno

diporto dell'Academy, Antonino D'Alesio reputa la normativa come «un inizio per regolamentare figure professionale che, ad oggi, sono riconosciute ufficialmente solo in Inghilterra, attraverso i cosiddetti corsi "hot master"». «Ora c'è la possibilità di introdurre percorsi del genere anche in Italia. In attesa delle linee guida per i programmi esecutivi IMAT si sta organizzando per realizzare moduli didattici che prevedano in combinata lezioni teoriche in aula ed esercitazioni dal vivo». Per centrare un obiettivo che potrebbe avere ricadute economiche notevoli - si stima infatti la creazione di fino a 3.000 nuovi posti di lavoro - bisognerà affrontare ad ogni modo le contraddizioni, emerse da tutti gli interventi, ancora presenti nel testo normativo. Fermo restando la necessità di attendere i contenuti dei decreti attuativi sono state espresse non poche perplessità, in particolare sulla possibilità di riconoscere un titolo abilitante senza l'espressa necessità di esperienze pregresse nel settore. A spiegare nel merito la contraddizione il Contrammiraglio Maurizio Trogu, Delegato Reg. Campania- Basilicata LNI. «Oggi per condurre navi da diporto oltre i 24 metri è necessario possedere la patente nautica da almeno tre anni. Per come è scritto il decreto, invece, c'è la possibilità di conseguire lo stesso titolo abilitante, a parità di requisiti, a soli diciotto anni. Una contraddizione che non ha senso, cui si aggiunge un altro fattore critico. Essendo le nuove figure escluse dal perimetro della STCW esse potranno operare solo in Italia. Un controsenso anche sotto l'aspetto delle possibilità occupazionali». Perplessità condivise anche da Salvatore Gambardella, presidente di AIATP che sottolinea il nesso tra formazione e sicurezza. «La sicurezza dei passeggeri a bordo è il primo requisito delle attività da diporto, siano esse condotte su grandi gruppi di persone, come nel caso del trasporto passeggeri, o su un numero minore, come nel caso del charter, vera e propria attività d'élite. Non si può pensare di affidare la conduzione di un'unità da diporto a un diciottenne senza nessuna esperienza operativa». Un rischio che potrebbe moltiplicarsi in considerazione del fenomeno «fuori controllo» del noleggio occasionale. «Pensato come una misura anticrisi nel 2005 si è trasformato ormai in un'attività commerciale parallela che contribuisce ad abbassare i livelli di sicurezza complessiva nei tratti di mare più trafficati a livello turistico. Credo sia arrivato il momento di cancellare questa misura».

Nuove professioni nel diportismo, focus sulla riforma a Salerno: ora serve una formazione all'altezza

La recente riforma dei Titoli professionali del diporto rappresenta un'importante novità per il settore della nautica. Il decreto del 13 dicembre 2023, n.227, delinea, in particolare, i profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio e sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale) puntando a colmare i vuoti della normativa precedente. La disciplina dei tre ruoli di Ufficiale di navigazione (del diporto), Ufficiale di macchina (del diporto), Ufficiale di navigazione (del diporto di II^a classe) introduce un innovativo percorso di professionalizzazione. Il suo obiettivo è garantire maggiore competitività al comparto, rispondendo alle esigenze del crescente mercato legato alle unità da diporto minori, ambito nel quale molte società di noleggio si vedono costrette a rinunciare al servizio con equipaggio a causa della carenza di personale qualificato. In attesa della pubblicazione dei decreti attuativi, il Propeller Cub di **Salerno**, in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori, ha promosso un convegno ("Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico", Stazione Marittima **porto di Salerno**) per discutere vari aspetti d'interesse legati al nuovo quadro regolatorio. Dalla discussione è emerso, innanzitutto, la sfida posta dalla normativa al mondo della formazione. Quest'ultimo dovrà adeguarsi e rispondere operativamente alle esigenze innovative inquadrate dalla riforma. "Sviluppo dell'economia del mare e formazione professionale non possono prescindere l'uno dall'altra - ha sottolineato Antonio Bufalari, segretario generale di Assonautica -. Il nuovo decreto introduce importanti misure di semplificazione che vanno coniugate con un maggior supporto al sistema degli ITS". "Per essere nazione di mare servono investimenti per favorire lo sviluppo delle "professioni del diporto", a cominciare dall'analisi dei fabbisogni del settore, con "presupposti normativi - ha continuato - in grado di individuare, per intercettare al meglio le esigenze delle imprese, i ruoli operativi anche a terra". Sul tema specifico le realtà formative sul territorio si stanno già preparando. Daniela Novi, Dirigente dell'Its Nautico Giovanni XXIII di **Salerno**, ha illustrato le novità, anche a livello didattico, che saranno introdotte nella prossima programmazione. "La richiesta di figure legate al diporto è incessante e coinvolge in modo crescente anche il mondo femminile. Per primi in Italia introdurremo percorsi di competenze nautiche utili, sfruttando la possibilità di organizzare attività opzionali per specializzazioni ulteriori previste dalla riforma Gelmini. Dallo scorporo del monte orario lezioni attiveremo, ad esempio, un corso di 15 ore continuative per esercitazioni barche a vela e catamarani, con traversata anche in notturna". Sulla stessa lunghezza d'onda anche Imat, il maggior Centro di addestramento marittimi nazionale. Il responsabile dell'area didattica da diporto



La recente riforma dei Titoli professionali del diporto rappresenta un'importante novità per il settore della nautica. Il decreto del 13 dicembre 2023, n.227, delinea, in particolare, i profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio e sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale) puntando a colmare i vuoti della normativa precedente. La disciplina dei tre ruoli di Ufficiale di navigazione (del diporto), Ufficiale di macchina (del diporto), Ufficiale di navigazione (del diporto di II^a classe) introduce un innovativo percorso di professionalizzazione. Il suo obiettivo è garantire maggiore competitività al comparto, rispondendo alle esigenze del crescente mercato legato alle unità da diporto minori, ambito nel quale molte società di noleggio si vedono costrette a rinunciare al servizio con equipaggio a causa della carenza di personale qualificato. In attesa della pubblicazione dei decreti attuativi, il Propeller Cub di Salerno, in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori, ha promosso un convegno ("Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico", Stazione Marittima porto di Salerno) per discutere vari aspetti d'interesse legati al nuovo quadro regolatorio. Dalla discussione è emerso, innanzitutto, la sfida posta dalla normativa al mondo della formazione. Quest'ultimo dovrà adeguarsi e rispondere operativamente alle esigenze innovative inquadrate dalla riforma. "Sviluppo dell'economia del mare e formazione professionale non possono prescindere l'uno dall'altra - ha sottolineato Antonio Bufalari, segretario generale di Assonautica -. Il nuovo decreto introduce importanti misure di semplificazione che vanno coniugate con un maggior supporto al sistema degli ITS". "Per essere nazione di mare servono investimenti per favorire lo sviluppo delle "professioni del diporto", a cominciare dall'analisi dei fabbisogni del

Ildenaro.it

Salerno

dell'Academy, Antonino D'Alesio reputa la normativa come "un inizio per regolamentare figure professionale che, ad oggi, sono riconosciute ufficialmente solo in Inghilterra, attraverso i cosiddetti corsi hot master. Ora c'è la possibilità di introdurre percorsi del genere anche in Italia. In attesa delle linee guida per i programmi esecutivi Imat si sta organizzando per realizzare moduli didattici che prevedano in combinata lezioni teoriche in aula ed esercitazioni dal vivo". Per centrare un obiettivo che potrebbe avere ricadute economiche notevoli - si stima infatti la creazione di fino a 3.000 nuovi posti di lavoro - bisognerà affrontare ad ogni modo le contraddizioni, emerse da tutti gli interventi, ancora presenti nel testo normativo. Fermo restando la necessità di attendere i contenuti dei decreti attuativi sono state espresse non poche perplessità, in particolare sulla possibilità di riconoscere un titolo abilitante senza l'espressa necessità di esperienze pregresse nel settore. A spiegare nel merito la contraddizione il Contrammiraglio Maurizio Trogu, Delegato Regione Campania- Basilicata Lni. "Oggi per condurre navi da diporto oltre i 24 metri è necessario possedere la patente nautica da almeno tre anni. Per come è scritto il decreto, invece, c'è la possibilità di conseguire lo stesso titolo abilitante, a parità di requisiti, a soli diciotto anni. Una contraddizione che non ha senso, cui si aggiunge un altro fattore critico. Essendo le nuove figure escluse dal perimetro della Stwc esse potranno operare solo in Italia. Un controsenso anche sotto l'aspetto delle possibilità occupazionali". Perplessità condivise anche da Salvatore Gambardella, presidente di Aiatp che sottolinea il nesso tra formazione e sicurezza. «La sicurezza dei passeggeri a bordo è il primo requisito delle attività da diporto, siano esse condotte su grandi gruppi di persone, come nel caso del trasporto passeggeri, o su un numero minore, come nel caso del charter, vera e propria attività d'élite. Non si può pensare di affidare la conduzione di un'unità da diporto a un diciottenne senza nessuna esperienza operativa". Un rischio che potrebbe moltiplicarsi in considerazione del fenomeno «fuori controllo» del noleggio occasionale. "Pensato come una misura anticrisi nel 2005 si è trasformato ormai in un'attività commerciale parallela che contribuisce ad abbassare i livelli di sicurezza complessiva nei tratti di mare più trafficati a livello turistico. Credo sia arrivato il momento di cancellare questa misura". Per Info: propellersalerno@gmail.com.

Nuovi profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto

Mag 16, 2024 - La recente riforma dei Titoli professionali del diporto rappresenta un'importante novità per il settore della nautica. Il decreto del 13 dicembre 2023, n.227 , delinea, in particolare, i profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio e sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale) puntando a colmare i vuoti della normativa precedente. La disciplina dei tre ruoli di Ufficiale di navigazione (del diporto), Ufficiale di macchina (del diporto), Ufficiale di navigazione (del diporto di II^a classe) introduce un innovativo percorso di professionalizzazione. Il suo obiettivo è garantire maggiore competitività al comparto, rispondendo alle esigenze del crescente mercato legato alle unità da diporto minori, ambito nel quale molte società di noleggio si vedono costrette a rinunciare al servizio con equipaggio a causa della carenza di personale qualificato. In attesa della pubblicazione dei decreti attuativi il Propeller Cub di **Salerno** , in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori , ha promosso un convegno "Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico" , Stazione Marittima **porto** di **Salerno**) per discutere vari aspetti d'interesse legati al nuovo quadro regolatorio. Dalla discussione è emerso, innanzitutto, la sfida posta dalla normativa al mondo della formazione. Quest'ultimo dovrà adeguarsi e rispondere operativamente alle esigenze innovative inquadrate dalla riforma. «Sviluppo dell'economia del mare e formazione professionale non possono prescindere l'uno dall'altra,» ha sottolineato Antonio Bufalari , segretario generale di Assonautica. «Il nuovo decreto introduce importanti misure di semplificazione che vanno coniugate con un maggior supporto al sistema degli ITS». Per essere "nazione di mare" servono investimenti per favorire lo sviluppo delle "professioni del diporto" , a cominciare dall'analisi dei fabbisogni del settore, con «presupposti normativi - ha continuato - in grado di individuare, per intercettare al meglio le esigenze delle imprese, i ruoli operativi anche a terra». Sul tema specifico le realtà formative sul territorio si stanno già preparando. Daniela Novi , Dirigente dell'ITS Nautico Giovanni XXIII di **Salerno**, ha illustrato le novità, anche a livello didattico, che saranno introdotte nella prossima programmazione. «La richiesta di figure legate al diporto è incessante e coinvolge in modo crescente anche il mondo femminile. Per primi in Italia introdurremo percorsi di competenze nautiche utili, sfruttando la possibilità di organizzare attività opzionali per specializzazioni ulteriori previste dalla riforma Gelmini. Dallo scorporo del monte orario lezioni attiveremo, ad esempio, un corso di 15 ore continuative per esercitazioni barche a vela e catamarani, con traversata anche in notturna». Sulla stessa lunghezza d'onda anche IMAT , il maggior Centro di addestramento marittimi nazionale.



Mag 16, 2024 - La recente riforma dei Titoli professionali del diporto rappresenta un'importante novità per il settore della nautica. Il decreto del 13 dicembre 2023, n.227 , delinea, in particolare, i profili professionali per il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio e sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale) puntando a colmare i vuoti della normativa precedente. La disciplina dei tre ruoli di Ufficiale di navigazione (del diporto), Ufficiale di macchina (del diporto), Ufficiale di navigazione (del diporto di II^a classe) introduce un innovativo percorso di professionalizzazione. Il suo obiettivo è garantire maggiore competitività al comparto, rispondendo alle esigenze del crescente mercato legato alle unità da diporto minori, ambito nel quale molte società di noleggio si vedono costrette a rinunciare al servizio con equipaggio a causa della carenza di personale qualificato. In attesa della pubblicazione dei decreti attuativi il Propeller Cub di Salerno , in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori , ha promosso un convegno "Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico" , Stazione Marittima porto di Salerno) per discutere vari aspetti d'interesse legati al nuovo quadro regolatorio. Dalla discussione è emerso, innanzitutto, la sfida posta dalla normativa al mondo della formazione. Quest'ultimo dovrà adeguarsi e rispondere operativamente alle esigenze innovative inquadrate dalla riforma. «Sviluppo dell'economia del mare e formazione professionale non possono prescindere l'uno dall'altra,» ha sottolineato Antonio Bufalari , segretario generale di Assonautica. «Il nuovo decreto introduce importanti misure di semplificazione che vanno coniugate con un maggior supporto al sistema degli ITS». Per essere "nazione di mare" servono investimenti per favorire lo sviluppo delle "professioni del diporto" , a cominciare dall'analisi dei

Sea Reporter

Salerno

Il responsabile dell'area didattica da diporto dell' Academy Antonino D'Alesio reputa la normativa come «un inizio per regolamentare figure professionale che, ad oggi, sono riconosciute ufficialmente solo in Inghilterra, attraverso i cosiddetti corsi "hot master" ». «Ora c'è la possibilità di introdurre percorsi del genere anche in Italia. In attesa delle linee guida per i programmi esecutivi IMAT si sta organizzando per realizzare moduli didattici che prevedano in combinata lezioni teoriche in aula ed esercitazioni dal vivo». Per centrare un obiettivo che potrebbe avere ricadute economiche notevoli - si stima infatti la creazione di a 3.000 nuovi posti di lavoro - bisognerà affrontare ad ogni modo le contraddizioni, emerse da tutti gli interventi, ancora presenti nel testo normativo. Fermo restando la necessità di attendere i contenuti dei decreti attuativi sono state espresse non poche perplessità, in particolare sulla possibilità di riconoscere un titolo abilitante senza l'espressa necessità di esperienze pregresse nel settore. A spiegare nel merito la contraddizione il Contrammiraglio Maurizio Trogu , Delegato Reg. Campania-Basilicata LNI. «Oggi per condurre navi da diporto oltre i 24 metri è necessario possedere la patente nautica da almeno tre anni. Per come è scritto il decreto, invece, c'è la possibilità di conseguire lo stesso titolo abilitante, a parità di requisiti, a soli diciotto anni. Una contraddizione che non ha senso, cui si aggiunge un altro fattore critico. Essendo le nuove figure escluse dal perimetro della STCW esse potranno operare solo in Italia. Un controsenso anche sotto l'aspetto delle possibilità occupazionali». Perplessità condivise anche da Salvatore Gambardella , presidente di AIATP che sottolinea il nesso tra formazione e sicurezza. «La sicurezza dei passeggeri a bordo è il primo requisito delle attività da diporto, siano esse condotte su grandi gruppi di persone, come nel caso del trasporto passeggeri, o su un numero minore, come nel caso del charter, vera e propria attività d'elite. Non si può pensare di affidare la conduzione di un'unità da diporto a un diciottenne senza nessuna esperienza operativa». Un rischio che potrebbe moltiplicarsi in considerazione del fenomeno «fuori controllo» del noleggio occasionale. «Pensato come una misura anticrisi nel 2005 si è trasformato ormai in un'attività commerciale parallela che contribuisce ad abbassare i livelli di sicurezza complessiva nei tratti di mare più trafficati a livello turistico. Credo sia arrivato il momento di cancellare questa misura».

Brindisi Report

Brindisi

Traffico illecito transfrontaliero di rifiuti: sequestri e denunce nel porto

Tre autoarticolati erano pronti per essere imbarcati con destinazione Bulgaria, passando per la Grecia. Controlli dei carabinieri e dell'agenzia delle Dogane e dei Monopoli BRINDISI - Sequestro di tre autoarticolati, di circa 70 tonnellate di rifiuti trasportati e denuncia a piede libero di tre cittadini bulgari per il reato di traffico illecito transfrontaliero di rifiuti. Questo è l'esito di un'operazione intrapresa ieri mattina, 15 maggio, presso l'area portuale di Costa Morena a Brindisi, dai carabinieri del Nucleo operativo ecologico di Lecce coadiuvati dai funzionari doganali dell'agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Tre autoarticolati, tutti di immatricolazione e condotti da cittadini bulgari, erano pronti per essere imbarcati con destinazione Bulgaria via Grecia. A seguito dell'ispezione dei carichi, si è accertato che i rifiuti in procinto di essere esportati, invece che essere costituiti da "plastica e gomma" come riportato dai relativi documenti di trasporto, erano invece formati da vari polimeri (poliuretano, polistirolo, pvc e così via) frammisti e miscelati a diverse impurità quali legno, indumenti, inerti da demolizione ed altro. Dopo le verifiche è scattata la denuncia della Procura della Repubblica di Brindisi.



Shipping Italy

Brindisi

Aggiudicati i lavori per il nodo intermodale Rfi di Brindisi

Porti Entro il 2026 l'attivazione dell'opera, che include la realizzazione di quattro binari da 750 metri di REDAZIONE SHIPPING ITALY Secondo Sea Intelligence la dinamica delle partenze cancellate sulle rotte fra Asia e Europa, indotta dalla crisi del Mar Rosso, Navi 15 Maggio 2024 Dopo una rapida ascesa alla fine del 2023, con le quote di carbonio che si aggiravano sopra gli 80 euro, Economia 14 Maggio 2024 Politica&Associazioni 13 Maggio 2024

La 'normalizzazione' dei trasporti intorno all'Africa potrebbe liberare stiva pari al 4% di quella globale, che andrà ad aggiungersi a Economia 11 Maggio 2024

Rfi ha annunciato di avere aggiudicato la gara per la realizzazione del nodo intermodale di **Brindisi**. L'appalto, del valore di 33 milioni di euro, in parte

finanziati dal Pnrr, è andato a un raggruppamento di imprese composto da Ici Italiana Costruzioni Infrastrutture ed Esim e dal raggruppamento temporaneo

di professionisti costituito da Progin e 3Ba. L'aggiudicazione "segna un successo per Rete Ferroviaria Italiana e l'intermodalità dell'infrastruttura", ha commentato Gianpiero Strisciuglio, Ad e Direttore Generale di Rfi. L'opera, ha

aggiunto, ha l'obiettivo di "allontanare il traffico delle merci dal tessuto urbano, con i suoi binari centralizzati arrivo e partenza treni merci, incentivando quindi anche le relazioni tra il **Porto** di **Brindisi**

e il Mediterraneo". I lavori permetteranno inoltre "un collegamento sempre più efficiente con la linea adriatica, un collegamento che consentirà di avvicinare il Mezzogiorno al resto d'Europa". L'obiettivo dell'opera, spiega ancora Rfi, è "quello di convogliare il traffico delle merci sui raccordi e la banchina portuale di Costa Morena tramite la dorsale Asil esistente- e di snellire le attività di terminalizzazione dei treni a servizio del **porto**, della zona industriale e, in futuro, della Piastra Logistica Intermodale retroportuale". Nel concreto, il progetto - la cui "attivazione" è prevista nel 2026 - prevede il completamento e l'attrezzaggio tecnologico della nuova stazione **Brindisi** Intermodale, che avrà quattro binari centralizzati a modulo 750 metri per arrivo e partenza treni merci, così come il suo collegamento ferroviario con la Direttrice Adriatica tramite una nuova linea elettrificata a binario unico, con allaccio del nuovo Bivio (PC) **Brindisi** Sud. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Porti Entro il 2026 l'attivazione dell'opera, che include la realizzazione di quattro binari da 750 metri di REDAZIONE SHIPPING ITALY Secondo Sea Intelligence la dinamica delle partenze cancellate sulle rotte fra Asia e Europa, indotta dalla crisi del Mar Rosso... Navi 15 Maggio 2024 Dopo una rapida ascesa alla fine del 2023, con le quote di carbonio che si aggiravano sopra gli 80 euro... Economia 14 Maggio 2024 Politica&Associazioni 13 Maggio 2024 La 'normalizzazione' dei trasporti intorno all'Africa potrebbe liberare stiva pari al 4% di quella globale, che andrà ad aggiungersi a... Economia 11 Maggio 2024 Rfi ha annunciato di avere aggiudicato la gara per la realizzazione del nodo intermodale di Brindisi. L'appalto, del valore di 33 milioni di euro, in parte finanziati dal Pnrr, è andato a un raggruppamento di imprese composto da Ici Italiana Costruzioni Infrastrutture ed Esim e dal raggruppamento temporaneo di professionisti costituito da Progin e 3Ba. L'aggiudicazione "segna un successo per Rete Ferroviaria Italiana e l'intermodalità dell'infrastruttura", ha commentato Gianpiero Strisciuglio, Ad e Direttore Generale di Rfi. L'opera, ha aggiunto, ha l'obiettivo di "allontanare il traffico delle merci dal tessuto urbano, con i suoi binari centralizzati arrivo e partenza treni merci, incentivando quindi anche le relazioni tra il Porto di Brindisi e il Mediterraneo". I lavori permetteranno inoltre "un collegamento sempre più efficiente con la linea adriatica, un collegamento che consentirà di avvicinare il Mezzogiorno al resto d'Europa". L'obiettivo dell'opera, spiega ancora Rfi, è "quello di convogliare il traffico delle merci sui raccordi e la banchina portuale di Costa Morena tramite la dorsale Asil esistente- e di snellire le attività di terminalizzazione dei treni a servizio del porto, della zona industriale e, in futuro, della Piastra Logistica Intermodale retroportuale". Nel concreto, il progetto - la cui "attivazione" è prevista nel 2026 - prevede il completamento e l'attrezzaggio tecnologico della nuova stazione Brindisi Intermodale, che avrà quattro binari centralizzati a modulo 750 metri per arrivo e

CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

II COORDINAMENTO GIÙ LE MANI DAL PORTO è fuori dalla competizione elettorale

In questo periodo convulsivo di campagna elettorale (senza esclusione di colpi), il COORDINAMENTO GIÙ LE MANI DAL PORTO comunica alla cittadinanza quanto segue: Pubblicità il Coordinamento, com'è risaputo, è nato con l'obbiettivo ben preciso di difendere una strategica infrastruttura del territorio della Sibaritide, appunto il Porto di Corigliano Calabro, che costituisce una porta d'ingresso privilegiata per la città di Corigliano-Rossano e di tutto il nostro territorio. Il coordinamento, com'è altrettanto noto, nasce APOLITICO e APARTITICO. Con chiarezza e fermezza, si ribadisce che il COORDINAMENTO GIÙ LE MANI DAL PORTO, non ha assolutamente espresso né sostiene candidati e/o forze politiche impegnati nelle attuali competizioni elettorali! Ogni tentativo fatto da candidati, sia alle amministrative che alle europee, di appropriarsi del lavoro "LIBERO" e "COMPETENTE" del COORDINAMENTO GIÙ LE MANI DAL PORTO, altro non è che un meschino tentativo di strumentalizzazione e sciacallaggio. Meschina e scorretta è anche l'utilizzazione, a fini elettorali, dei contatti del coordinamento e dei suoi iscritti, al mero fine di procacciarsi voti. E' del tutto evidente, specie a chi segue il lavoro del Coordinamento, che, con biasimevole disonestà intellettuale, si millanta credito "appropriandosi" del lavoro altrui. Il Coordinamento prende le distanze e condanna tali atteggiamenti, continuando a smentire con fermezza ogni tentativo di strumentalizzazione. Tanto dovuto per chiarezza e trasparenza, il Comitato augura a tutti libero voto.

CoriglianoCalabro

II COORDINAMENTO GIÙ LE MANI DAL PORTO è fuori dalla competizione elettorale



05/16/2024 13:57 Comunicato Stampa

In questo periodo convulsivo di campagna elettorale (senza esclusione di colpi), il COORDINAMENTO GIÙ LE MANI DAL PORTO comunica alla cittadinanza quanto segue: Pubblicità il Coordinamento, com'è risaputo, è nato con l'obbiettivo ben preciso di difendere una strategica infrastruttura del territorio della Sibaritide, appunto il Porto di Corigliano Calabro, che costituisce una porta d'ingresso privilegiata per la città di Corigliano-Rossano e di tutto il nostro territorio. Il coordinamento, com'è altrettanto noto, nasce APOLITICO e APARTITICO. Con chiarezza e fermezza, si ribadisce che il COORDINAMENTO GIÙ LE MANI DAL PORTO, non ha assolutamente espresso né sostiene candidati e/o forze politiche impegnati nelle attuali competizioni elettorali! Ogni tentativo fatto da candidati, sia alle amministrative che alle europee, di appropriarsi del lavoro "LIBERO" e "COMPETENTE" del COORDINAMENTO GIÙ LE MANI DAL PORTO, altro non è che un meschino tentativo di strumentalizzazione e sciacallaggio. Meschina e scorretta è anche l'utilizzazione, a fini elettorali, dei contatti del coordinamento e dei suoi iscritti, al mero fine di procacciarsi voti. E' del tutto evidente, specie a chi segue il lavoro del Coordinamento, che, con biasimevole disonestà intellettuale, si millanta credito "appropriandosi" del lavoro altrui. Il Coordinamento prende le distanze e condanna tali atteggiamenti, continuando a smentire con fermezza ogni tentativo di strumentalizzazione. Tanto dovuto per chiarezza e trasparenza, il Comitato augura a tutti libero voto.

Corriere Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, partite le nuove locomotive Traxx Universal DC di Mercitalia Rail

GIOIA TAURO - Sono già operative le nuove locomotive Traxx Universal DC del Polo Logistica del Gruppo FS, consegnate nei giorni scorsi da Alstom a Mercitalia Rail, che effettuano il collegamento tra il porto di Gioia Tauro e la Campania a supporto dell'import/export del settore della produzione di automotive nazionale. Il servizio permette un'operatività di integrazione di ultimo miglio ferroviario, con l'importante innovazione che il collegamento viene effettuato con aree non elettrificate senza l'ausilio di locomotive da manovra. Il Polo Logistica è il raggruppamento delle società del Gruppo FS Italiane che operano nel trasporto merci e nella logistica, guidato da Mercitalia Logistics. Mercitalia Rail è la società del Polo Mercitalia (Gruppo FS Italiane) specializzata nei servizi di trazione ferroviaria: Ogni servizio permette di trasportare circa 200 autovetture prodotte in Campania e che giungono nello scalo calabrese per essere esportate negli Stati Uniti, attraverso le navi di Grimaldi Group. I servizi fanno parte dell'offerta di Mercitalia Rail a supporto del settore dell'automotive, che nel 2023 ha visto oltre 2.700 treni dedicati, con un incremento del 10% sul 2022, per un totale di circa 300mila vetture.

Mercitalia Rail, società del Polo Logistica Gruppo FS Italiane, è la principale impresa ferroviaria in Italia per il trasporto e la logistica delle merci. Campania e settore Automotive La Campania ha un ruolo strategico nell'industria dell'Automotive nazionale, nella regione sono presenti oltre 450 imprese che operano nel settore; la maggior parte delle imprese regionali è attiva nel campo della: fabbricazione di componenti in gomma e materie plastiche (4%); fabbricazione di componenti idrauliche sistemi fluidodinamici, trasmissione idrostatica, apparecchiature elettriche ed elettroniche (56%); fabbricazione di autoveicoli e loro motori (42%). In Campania sono inoltre presenti importanti centri di ricerca aziendali, come quelli di Stellantis. Inoltre, è presente un grande patrimonio culturale immateriale per ricercatori e competenze sviluppate nel campo dell'Ingegneria dei Sistemi di Trasporto. Sabrina De Filippis, amministratore delegato di Mercitalia Logistics, ha dichiarato: "Grazie alla messa sui binari di queste nuove locomotive diamo una svolta qualitativa ai servizi offerti nel porto di Gioia Tauro - ha detto - Le innovative Traxx Universal DC con modulo Last Mile rappresentano un importante passo in avanti per l'integrazione ferro-mare previsto anche dal piano industriale del Polo Logistica. Una combinazione fondamentale per aumentare la quota di traffico intermodale delle merci attraverso una rete di trasporto sostenibile e ad alta efficienza, a sostegno delle economie del sud e dell'import/export italiano". Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha sottolineato: "Continua il nostro impegno a sostegno dell'intermodalità, affinché il porto di Gioia Tauro assuma un sempre più spiccato ruolo di hub logistico



GIOIA TAURO - Sono già operative le nuove locomotive Traxx Universal™ DC del Polo Logistica del Gruppo FS, consegnate nei giorni scorsi da Alstom a Mercitalia Rail, che effettuano il collegamento tra il porto di Gioia Tauro e la Campania a supporto dell'import/export del settore della produzione di automotive nazionale. Il servizio permette un'operatività di integrazione di ultimo miglio ferroviario, con l'importante innovazione che il collegamento viene effettuato con aree non elettrificate senza l'ausilio di locomotive da manovra. Il Polo Logistica è il raggruppamento delle società del Gruppo FS Italiane che operano nel trasporto merci e nella logistica, guidato da Mercitalia Logistics. Mercitalia Rail è la società del Polo Mercitalia (Gruppo FS Italiane) specializzata nei servizi di trazione ferroviaria: Ogni servizio permette di trasportare circa 200 autovetture prodotte in Campania e che giungono nello scalo calabrese per essere esportate negli Stati Uniti, attraverso le navi di Grimaldi Group. I servizi fanno parte dell'offerta di Mercitalia Rail a supporto del settore dell'automotive, che nel 2023 ha visto oltre 2.700 treni dedicati, con un incremento del 10% sul 2022, per un totale di circa 300mila vetture. Mercitalia Rail, società del Polo Logistica Gruppo FS Italiane, è la principale impresa ferroviaria in Italia per il trasporto e la logistica delle merci. Campania e settore Automotive La Campania ha un ruolo strategico nell'industria dell'Automotive nazionale, nella regione sono presenti oltre 450 imprese che operano nel settore; la maggior parte delle imprese regionali è attiva nel campo della: fabbricazione di componenti in gomma e materie plastiche (4%); fabbricazione di componenti idrauliche sistemi fluidodinamici, trasmissione idrostatica, apparecchiature elettriche ed elettroniche (56%); fabbricazione di autoveicoli e loro motori (42%). In Campania sono inoltre presenti importanti centri di ricerca aziendali, come quelli di Stellantis. Inoltre, è presente un grande

Corriere Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

di riferimento per l'intero Mezzogiorno".

Polo logistica FS: operative tra Campania e porto di Gioia Tauro le nuove loco Traxx Universal DC

(FERPRESS) Roma, 16 MAG Le nuove locomotive Traxx Universal DC del Polo Logistica del Gruppo FS sono operative da oggi tra la Campania e il porto di Gioia Tauro.



Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Ponte, il Pd: "si sta compiendo un grande inganno a carico della Città di Villa. Lo ribadiamo, non c'è un vero progetto, non c'è un'idea di sviluppo, ci sono solo esigenze elettoralistiche della Lega Nord"

"Appare evidente il fallimento di qualsiasi atteggiamento teso a rivendicare collaborazione con il Ministero guidato dall'On. Salvini e con la Società Stretto di Messina diretta dall'a.d. Pietro Ciucci che, è evidente, hanno preteso "terzietà" solo per non avere intoppi nelle procedure attuate in spregio di un reale coinvolgimento dei territori interessati". Enzo Musolino, Segretario cittadino del Partito Democratico di Villa San Giovanni. "È ormai chiaro a tutti - per noi era chiaro fin dall'inizio dell'accelerazione sull'Opera - che si sta compiendo un grande inganno a carico della Città di Villa. Lo ribadiamo, non c'è un vero progetto, non c'è un'idea di sviluppo, ci sono solo esigenze elettoralistiche della Lega Nord", prosegue la nota. "Villa, Messina e lo Stretto sono svendute per interessi di bottega" "Villa, Messina e lo Stretto sono svendute per interessi di bottega: le prossime elezioni europee, il consenso elettorale estorto con una narrazione semplicistica e disinformata, vale più del futuro dei villesi, dei messinesi, dei reggini e tutta la procedura posta in essere condurrà, inoltre, all'affossamento delle speranze di rilancio del **Porto** di Gioia Tauro. Non si sta lavorando, infatti, per costruire un Ponte ma per innalzare un "muro" lungo lo Stretto che non consentirà il passaggio delle navi di ultima generazione, destinando "Gioia Tauro" al nanismo ed eliminando le rotte turistiche delle Grandi Navi sullo Stretto. I danni ambientali e sulla salute dei cittadini incombono, inoltre, come una spada di Damocle, nell'apparente indifferenza dei politici nazionali e locali di Centrodestra: tutte le fasi poste in essere mirano a d anestetizzare il territorio, a "privatizzare" la questione, a negare ruolo ai Consigli Comunali. Cosa fare dunque ora? È sempre più indispensabile reagire con forza - senza credere alla apparente "sospensione" tattica auto impostasi dalla Società Stretto di Messina solo per riorganizzare le forze in vista della prossima e definitiva accelerazione di settembre - concretizzando sempre meglio quel "dibattito pubblico" negatoci dalla "leggina" (sostanzialmente è un atto amministrativo) voluta da Salvini. Dibattito pubblico, va detto con orgoglio, che nella Città di Villa, in via sostitutiva, è stato introdotto sin da subito - sin da quando i "ben informati" ci consigliavano di stare in silenzio, di attendere, di non informare i cittadini - dal Partito Democratico, dagli altri partiti progressisti e ambientalisti, dallo storico e plurale Movimento No Ponte", evidenzia la nota. "Urge un deliberato che sancisca formalmente i limiti dannosi per il territorio del Progetto Webuild" "È opportuno, ora, che il Consiglio Comunale vellese - in maggioranza nopontista - produca, in aggiunta alle importanti iniziative fin qui poste in essere, un deliberato di Aula che sancisca formalmente i limiti dannosi per il territorio del Progetto Webuild/Società Stretto di Messina, affermando - sulla scorta dell'applicazione del "principio di precauzione" - la sospensione di tutti gli atti propedeutici ad una futura cantierizzazione,



Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

con trasmissione della decisione dell'Aula Consiliare ai Parlamentari, al Governo, ai Consiglieri Regionali, al Presidente della Repubblica. Occorre inoltre, ripensare la partecipazione del Comune di Villa alla finora inutile e controproducente Conferenza di Servizi Istruttoria (finalizzata alla approvazione del "Progetto che non c'è" da parte del Cipess) che in maniera paradossale continua i propri lavori nonostante il Ministero dell'Ambiente - nel contesto della procedura Via Vas - abbia ormai prescritto integrazioni essenziali al Progetto, per poter solo cominciare a ragionarne davvero con serietà ", rimarca la nota. "La conferenza dei servizi va sospesa" "La stessa Amministrazione vellese, in queste ore, insieme alla CM di Reggio, ha meritoriamente seguito questa strada, chiedendo al Ministero delle Infrastrutture la sospensione della predetta "conferenza dei servizi", *accogliendo sostanzialmente le richieste in tal senso prodotte, a Reggio, dal Movimento "La Strada" di Saverio Pazzano e, a Villa, dal Circolo PD.* Come è possibile, infatti, che un progetto certificato come carente dagli organi ministeriali possa continuare ad essere oggetto, in altra sede, di un esame nel merito? La conferenza dei servizi, quindi, va immediatamente sospesa! Salvini si rassegni! Il Comune di Villa - ma anche quello di Messina e la Città Metropolitana di Reggio - dovrebbero, ancora, con sempre più forza, annunciare l'impossibilità di ogni pronuncia su contenuti oggetto di modifica e variazione, affermare un *NO secco* a documenti, ad elaborati, a carte prodotte solo per confondere, per obnubilare menti e coscienze", sottolinea la nota. "Numerose carenze indicate dal Ministero dell'Ambiente" "Le carenze indicate dal Ministero dell'Ambiente, e prima ancora dalla commissione degli esperti della stessa Società Stretto di Messina, infatti, non riguardano solo i contenuti relativi alla procedura Via/Vas ma segnalano deficit, storture, abbagli, malintesi, sviste, "illeggibilità", che, senz'altro, rivestono un ruolo notevole su tutti i tavoli istituzionali che hanno il compito - per le diverse procedure in atto - di esprimersi su un'Opera che non c'è, che non è stata mai davvero oggetto di studio. Un "mostro" di cartapesta, la cui "ombra" pericolosissima minaccia di oscurare, di inquinare, di pregiudicare, di fuorviare, di contaminare, di infettare la buona Politica, la buona Amministrazione, la trasparenza e l'imparzialità dell'agire pubblico, a tutti i livelli. Tutti rischi già segnalati - anche dal Partito Democratico (va riconosciuta l'opera meritoria del Comitato "Titengostretto") - alla Procura della Repubblica di Roma, a quella di Reggio Calabria, con esposti sempre suscettibili, come sta accadendo in queste ore, di importanti integrazioni riferite a dinamiche propriamente locali" , conclude la nota.

LiveSicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, a Catania favorevoli e contrari a confronto

CATANIA - "Il Ponte sullo Stretto di **Messina** : saperi a confronto. Territorio, infrastrutture, ambiente, affidabilità", è il titolo della due giorni di dibattito , non solo accademico, che si terrà sabato 18 maggio dalle 9 alle 18.30 e domenica 19 dalle 9 alle 13.30, nella Sala C3 delle Ciminiere di Catania. A organizzarlo è l'associazione ambientalista Zero Waste Sicilia , con il patrocinio gratuito della Città Metropolitana di Catania e del suo sindaco metropolitano Enzo Trantino , in collaborazione con le associazioni Antimafia e Legalità Italia Nostra Sicilia Legambiente Sicilia e Auser L'alto livello delle competenze interrogate (le Università di Venezia, Palermo, Reggio Calabria, Napoli, **Messina**, Catania ed Enna) ha consentito di coinvolgere gli ordini professionali Architetti Pianificatori e Paesaggisti di Catania e Fondazione APPCT, e l'ordine regionale dei Geologi di Sicilia, che hanno concesso il patrocinio e crediti formativi alle rispettive categorie, tutte vivacemente coinvolte nel dibattito di ogni sessione che prendono, tra gli altri, anche i saluti del presidente dell'Autorità Portuale del Mare della Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina Spazio a favorevoli e contrari Grazie alla componente del Comitato Scientifico di ZWS, la professoressa Zaira Dato , già Ordinario di Composizione Architettonica e Progettazione Urbana dell'Università di Catania, è stato possibile individuare studiosi ed esperti competenti tanto tra quelli che si dichiarano sfavorevoli alla realizzazione del ponte (EUROLINK e gli altri) tanto tra i favorevoli L'obiettivo è trattare il tema sulla base delle discipline che lo riguardano e con gli occhi puntati al territorio siciliano e calabrese, ragionando in termini di fattibilità, affidabilità sismica, accessibilità e infrastrutturazione, tutela attiva, promozione del territorio; il tutto mantenendosi al di fuori della propaganda Tre sessioni Le tre sessioni del convegno, a partire da sabato 18 maggio alle 9, dopo i saluti istituzionali, e fino a domenica alle 13.30, punteranno alle macro-questioni legate al ponte , da quella strutturale e geologica a quella giuridica, da quella tecnico -ambientale a quella trasportistica, economica e paesaggistica. A moderare i lavori sarà la giornalista e founder della newsletter Civilia Italia, Rosa Maria Di Natale nell'intera giornata di sabato, e del giornalista Giuseppe Lazzaro Danzuso , domenica mattina. La prima La prima sessione vedrà tra i relatori i due geologi Valerio Agnesi di UniPA -da remoto- e il presidente regionale dell'ordine dei Geologi di Sicilia, Mauro Corrao ; gli ingegneri strutturisti Enzo Siviero (IUAV) -da remoto-, Santi Rizzo UniPA, Antonino Russo e Francesco Russo dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria, quest'ultimo ingegnere trasportista. La seconda La sessione pomeridiana del sabato dalle 15 alle 18,30, vedrà il confronto non solo degli ingegneri strutturisti Mario De Miranda e Antonino Risitano , già preside della facoltà d'ingegneria a Catania, dell'economista Carmela Elita Schillaci , già preside della Facoltà di Economia



CATANIA - "Il Ponte sullo Stretto di Messina : saperi a confronto. Territorio, infrastrutture, ambiente, affidabilità", è il titolo della due giorni di dibattito , non solo accademico, che si terrà sabato 18 maggio dalle 9 alle 18.30 e domenica 19 dalle 9 alle 13.30, nella Sala C3 delle Ciminiere di Catania. A organizzarlo è l'associazione ambientalista Zero Waste Sicilia , con il patrocinio gratuito della Città Metropolitana di Catania e del suo sindaco metropolitano Enzo Trantino , in collaborazione con le associazioni Antimafia e Legalità Italia Nostra Sicilia Legambiente Sicilia e Auser L'alto livello delle competenze interrogate (le Università di Venezia, Palermo, Reggio Calabria, Napoli, **Messina**, Catania ed Enna) ha consentito di coinvolgere gli ordini professionali Architetti Pianificatori e Paesaggisti di Catania e Fondazione APPCT, e l'ordine regionale dei Geologi di Sicilia, che hanno concesso il patrocinio e crediti formativi alle rispettive categorie, tutte vivacemente coinvolte nel dibattito di ogni sessione che prendono, tra gli altri, anche i saluti del presidente dell'Autorità Portuale del Mare della Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina Spazio a favorevoli e contrari Grazie alla componente del Comitato Scientifico di ZWS, la professoressa Zaira Dato , già Ordinario di Composizione Architettonica e Progettazione Urbana dell'Università di Catania, è stato possibile individuare studiosi ed esperti competenti tanto tra quelli che si dichiarano sfavorevoli alla realizzazione del ponte (EUROLINK e gli altri) tanto tra i favorevoli L'obiettivo è trattare il tema sulla base delle discipline che lo riguardano e con gli occhi puntati al territorio siciliano e calabrese, ragionando in termini di fattibilità, affidabilità sismica, accessibilità e infrastrutturazione, tutela attiva, promozione del territorio; il tutto mantenendosi al di fuori della propaganda Tre sessioni Le tre sessioni del convegno, a partire da sabato 18 maggio alle 9, dopo i saluti istituzionali, e fino a domenica alle 13.30, punteranno alle macro-questioni legate al ponte , da quella strutturale e geologica a quella giuridica, da quella tecnico -ambientale a quella trasportistica, economica e paesaggistica. A moderare i lavori sarà la giornalista e founder della newsletter Civilia Italia, Rosa Maria Di Natale nell'intera giornata di sabato, e del giornalista Giuseppe Lazzaro Danzuso , domenica mattina. La prima La prima sessione vedrà tra i relatori i due geologi Valerio Agnesi di UniPA -da remoto- e il presidente regionale dell'ordine dei Geologi di Sicilia, Mauro Corrao ; gli ingegneri strutturisti Enzo Siviero (IUAV) -da remoto-, Santi Rizzo UniPA, Antonino Russo e Francesco Russo dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria, quest'ultimo ingegnere trasportista. La seconda La sessione pomeridiana del sabato dalle 15 alle 18,30, vedrà il confronto non solo degli ingegneri strutturisti Mario De Miranda e Antonino Risitano , già preside della facoltà d'ingegneria a Catania, dell'economista Carmela Elita Schillaci , già preside della Facoltà di Economia

LiveSicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

e Commercio (UniCT) e del sociologo dell'ambiente e del territorio Aurelio Angelini (UniKore/Enna), dell'architetto Luigi Longhitano già presid. Ordine Arch. P.P.C. di CT e dell'avvocato Enzo Guarnera, presidente di Antimafia e Legalità. La terza La terza sessione che si terrà dalle 9 alle 13.30 di domenica, vedrà il dibattito tra gli ingegneri trasportisti Massimo Di Gangi (UniME), Matteo Ignaccolo, direttore del Dicar UniCT, con l'ing. strutturista Federico Mazzolani UniNA -da remoto-. l'architetto Leandro Janni , presidente di Italia Nostra -Sicilia, Tommaso Castronovo presidente di Legambiente Sicilia, Giampiero Trizzino , componente del direttivo ZWS, la professoressa Zaira Dato nella duplice veste tecnica (UniCT) e scientifico-organizzativa per Zero Waste Sicilia.

Piano da 95 milioni per lo stabilimento di Giammoro Piano da 95 milioni per lo stabilimento di Giammoro

Il Gruppo Duferco ha presentato alla Camera di Commercio le strategie di rilancio del sito siderurgico. Tre i pilastri della riconversione: energia, logistica e industrializzazione per favorire l'occupazione MESSINA - Un investimento da 95 milioni di euro che avrà un impatto economico e occupazionale importante, non solo per la zona tirrenica del messinese, ma anche per l'intera Sicilia. È questo il piano di riconversione industriale previsto per lo stabilimento siderurgico di Giammoro, che è stato presentato ieri alla Camera di Commercio da Antonio Gozzi, presidente del Gruppo Duferco, insieme al direttore Domenico Campanella e al presidente di Sicindustria Messina Pietro Franza. Logistica, energia e servizi legati agli investimenti infrastrutturali sono le aree di intervento identificate dal Gruppo Duferco per lo stabilimento.

"Questo piano - ha spiegato Gozzi al QdS - ha tre pilastri: energetico, logistico e uno propriamente industriale. L'obiettivo è quello di consolidare l'occupazione esistente e se succederà quello che tutti auspichiamo, ovvero la realizzazione del Ponte sullo Stretto, potremo operare in un'area industriale insostituibile in quanto saremo a venti chilometri dal cantiere e non esiste uno stabilimento industriale così attrezzato, sia dal punto di vista degli strumenti che dal punto di vista dei collegamenti, come il nostro. Un sito ideale per sviluppare le attività connesse direttamente e indirettamente alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali siciliani". Il profondo cambiamento del contesto internazionale nel mercato dell'acciaio ha spinto Duferco a prevedere per Giammoro un piano di diversificazione per mantenere la sua presenza sul territorio e consolidare l'occupazione. "Il forte legame - ha detto Gozzi - che ci lega a questa terra e l'impegno assunto nei confronti dei lavoratori del nostro stabilimento di Pace del Mela, ci hanno guidato in questo piano industriale. Un progetto in cui crediamo molto e che ci consentirà di sfruttare appieno le competenze acquisite". L'investimento complessivo, consentirà lo sviluppo e la gestione di attività in parte già avviate dal Gruppo. C'è il nuovo impianto Peaker, a basso impatto ambientale e alimentato a gas naturale, già costruito all'interno dell'area industriale di Giammoro, che sarà messo a disposizione di Terna per garantire la sicurezza del sistema elettrico regionale e la sua sostenibilità ambientale. L'impianto consentirà di mantenere elevata la percentuale di produzione da fonte rinnovabile della Sicilia. Il primo passo è stato fatto a marzo, quando il comitato di gestione dell'Adsp dello Stretto ha deliberato il rilascio alla Duferco terminal mediterraneo Spa della concessione del pontile di Giammoro e l'autorizzazione per la gestione commerciale del sito al servizio dei vettori marittimi. L'azienda ha presentato un progetto di sviluppo con l'obiettivo di garantire servizi navali e logistici efficienti. "Ci siamo impegnati - ha proseguito Gozzi - a investire 20 milioni di euro in sovrastrutture del pontile. Ci sono traffici che si stanno sviluppando



Il Gruppo Duferco ha presentato alla Camera di Commercio le strategie di rilancio del sito siderurgico. Tre i pilastri della riconversione: energia, logistica e industrializzazione per favorire l'occupazione MESSINA - Un investimento da 95 milioni di euro che avrà un impatto economico e occupazionale importante, non solo per la zona tirrenica del messinese, ma anche per l'intera Sicilia. È questo il piano di riconversione industriale previsto per lo stabilimento siderurgico di Giammoro, che è stato presentato ieri alla Camera di Commercio da Antonio Gozzi, presidente del Gruppo Duferco, insieme al direttore Domenico Campanella e al presidente di Sicindustria Messina Pietro Franza. Logistica, energia e servizi legati agli investimenti infrastrutturali sono le aree di intervento identificate dal Gruppo Duferco per lo stabilimento. "Questo piano - ha spiegato Gozzi al QdS - ha tre pilastri: energetico, logistico e uno propriamente industriale. L'obiettivo è quello di consolidare l'occupazione esistente e se succederà quello che tutti auspichiamo, ovvero la realizzazione del Ponte sullo Stretto, potremo operare in un'area industriale insostituibile in quanto saremo a venti chilometri dal cantiere e non esiste uno stabilimento industriale così attrezzato, sia dal punto di vista degli strumenti che dal punto di vista dei collegamenti, come il nostro. Un sito ideale per sviluppare le attività connesse direttamente e indirettamente alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali siciliani". Il profondo cambiamento del contesto internazionale nel mercato dell'acciaio ha spinto Duferco a prevedere per Giammoro un piano di diversificazione per mantenere la sua presenza sul territorio e consolidare l'occupazione. "Il forte legame - ha detto Gozzi - che ci lega a questa terra e l'impegno assunto nei confronti dei lavoratori del nostro stabilimento di Pace del Mela, ci hanno guidato in questo piano industriale. Un progetto in cui crediamo molto e che ci consentirà di sfruttare appieno le competenze acquisite". L'investimento complessivo, consentirà lo sviluppo e la gestione di attività in parte già avviate dal Gruppo. C'è il nuovo impianto Peaker, a basso impatto ambientale e alimentato a gas naturale, già costruito all'interno dell'area industriale di Giammoro, che sarà messo a disposizione di Terna per garantire la sicurezza del sistema elettrico regionale e la sua sostenibilità ambientale. L'impianto consentirà di mantenere elevata la percentuale di produzione da fonte rinnovabile della Sicilia. Il primo passo è stato fatto a marzo, quando il comitato di gestione dell'Adsp dello Stretto ha deliberato il rilascio alla Duferco terminal mediterraneo Spa della concessione del pontile di Giammoro e l'autorizzazione per la gestione commerciale del sito al servizio dei vettori marittimi. L'azienda ha presentato un progetto di sviluppo con l'obiettivo di garantire servizi navali e logistici efficienti. "Ci siamo impegnati - ha proseguito Gozzi - a investire 20 milioni di euro in sovrastrutture del pontile. Ci sono traffici che si stanno sviluppando

nel bacino del Mediterraneo, legati anche al mondo dei container, che contiamo di intercettare. Abbiamo molti studi su questo che ci dicono che c'è una possibilità reale di espansione". Fa parte del piano Hydrogen Valley , il progetto promosso da Duferco - in collaborazione con Caronte Spa e Nippon gases Italia - che mira a sviluppare un'azienda nell'area di Giammoro in grado di produrre circa 100 tonnellate all'anno di idrogeno verde , tramite un impianto fotovoltaico da 4 Mw e un elettrolizzatore da 1 Mw. L'operazione sarà realizzata con un investimento in parte finanziato dal bando "Hydrogen Valleys" del Pnrr, attraverso la Regione siciliana. È previsto inoltre un investimento da 15 milioni di euro per la realizzazione di un sistema di accumulo elettrico per il bilanciamento della richiesta energetica in rete, e un progetto per il revamping e potenziamento degli impianti fotovoltaici già presenti nell'area di Giammoro. Ci vorrà del tempo prima che tutte queste attività entrino a regime e producano quegli effetti benefici sia economici che occupazionali che si prospettano. Bisognerà riuscire a gestire il cambiamento , che comprende anche un periodo di formazione per il personale e di stop per i 130 operai. Gozzi confida nella Cassa integrazione per coprire questo periodo. I lavoratori, però, sono preoccupati e ancora di più quelli dell'indotto. "Comprendiamo le preoccupazioni, - ha detto il presidente del Gruppo - ma ci abbiamo messo la faccia e faremo tutto il possibile per evitare la perdita di posti di lavoro. Cercheremo di tutelare tutte le aziende che ci hanno aiutato in questi anni e che meritano di essere tenute in debito conto".

Ponte sullo Stretto, Accorinti: "Ci vorrebbero 45 chilometri per arrivare a Reggio"

"I lavori non finiranno mai e dovremmo vivere per decenni nel caos e nella polvere" Audizione nella commissione Ponte del consiglio comunale di **Messina**, dello storico attivista No Ponte, Renato Accorinti. Nel corso del dibattito, l'ex sindaco di **Messina**, ha affermato: "sono stato sempre coerente, ho iniziato questa battaglia nel 2002 salendo sul Pilone. Ho rispetto delle opinioni altrui, pronto al confronto con tutti ma senza mettere in campo odio e offese. Non sono qui a parlare sulla fattibilità dell'opera in quanto ne hanno già discusso ingegneri, geologi e vari esperti; io vorrei sottolineare la bellezza dello Stretto, luogo unico e straordinario, che rischia di essere deturpato dal Ponte". Ponte sullo Stretto, Accorinti: "Non è utile" "Sono perfettamente cosciente che la Sicilia ha bisogno di infrastrutture e dico sì al progresso ma con il Ponte non ne guadagna la città. Esempio? Per arrivare a Reggio Calabria bisognerebbe fare 45 chilometri. Secondo voi è utile? Sarebbe più veloce? Mi sembra chiara la risposta ed è no. Su cosa puntare? Aliscafi e navi ecologici, si arriverebbe dall'altra parte con più velocità", sottolinea Accorinti.

"In caso dovessero iniziare i lavori del Ponte, quest'ultimi non finiranno mai e dovremmo vivere per decenni nel caos e nella polvere - prosegue Accorinti -. Ciucci? Lo conosco bene, è un professionista ma è uno gelido e rappresenta certi poteri. La verità è che il Ponte sarebbe la bomba atomica sulla città - evidenzia Accorinti -. I 15 miliardi per il Ponte perchè non li diamo alle scuole? Dobbiamo creare una nuova classe dirigente preparata e consapevole. Unità con Reggio? Da sindaco ho collaborato molto con Falcomtà, sono andato anche al Ministero a Roma per lottare per Bolaro".

Iscriviti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti **CLICCA QUI** Vuoi attivare le notifiche di QDS?



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, le fandonie di Accorinti: "il Ponte non serve, ci vorrebbero 45 chilometri per arrivare a Reggio, meglio le navi e gli aliscafi"

Messina, Accorinti audito in commissione: "i lavori per il Ponte sullo Stretto non finiranno mai e dovremmo vivere per decenni nel caos e nella polvere"

Audizione nella commissione Ponte del consiglio comunale di **Messina**, dello storico attivista No Ponte, Renato Accorinti. Nel corso del dibattito, l'ex sindaco di **Messina**, ha affermato: "sono stato sempre coerente, ho iniziato questa battaglia nel 2002 salendo sul Pilone. Ho rispetto delle opinioni altrui, pronto al confronto con tutti ma senza mettere in campo odio e offese. Non sono qui a parlare sulla fattibilità dell'opera in quanto ne hanno già discusso

ingegneri, geologi e vari esperti; io vorrei sottolineare la bellezza dello Stretto, luogo unico e straordinario, che rischia di essere deturpato dal Ponte". Queste le prime parole di Accorinti, il quale, nel corso del suo intervento ha detto anche e soprattutto tante inesattezze, già ampiamente smentite da esperti di primo ordine. "Ponte non utile" "Sono perfettamente cosciente che la Sicilia ha bisogno di infrastrutture e dico sì al progresso ma con il Ponte non ne guadagna la città. Esempio? Per arrivare a Reggio Calabria bisognerebbe fare 45 chilometri. Secondo voi è utile? Sarebbe più veloce? Mi sembra chiara la

risposta ed è no. Su cosa puntare? Aliscafi e navi ecologici, si arriverebbe dall'altra parte con più velocità", sottolinea Accorinti. "I lavori del Ponte non finiranno mai" "In caso dovessero iniziare i lavori del Ponte, quest'ultimi non finiranno mai e dovremmo vivere per decenni nel caos e nella polvere. Ciucci? Lo conosco bene, è un professionista ma è uno gelido e rappresenta certi poteri. La verità è che il Ponte sarebbe la bomba atomica sulla città", evidenzia Accorinti. "I 15 miliardi diamoli alle scuole e l'unità con Reggio" "I 15 miliardi per il Ponte perchè non li diamo alle scuole? Dobbiamo creare una nuova classe dirigente preparata e consapevole. Unità con Reggio? Da sindaco ho collaborato molto con Falcomtà, sono andato anche al Ministero a Roma per lottare per Bolaro", evidenzia Accorinti. L'attacco di Trischitta e Gioveni Il presidente della Commissione Ponte, l'avv. Trischitta, va giù duro: "un punto debole dei No Ponte è che quando non si parla di questa infrastruttura il movimento non esiste più". Il capogruppo di Fdi, Libero Gioveni, non le manda a dire a Renato Accorinti: "molto più coerenti Gino Sturniolo e Nina Lo Presti, avevano ragione quando dicevano che l'amministrazione Accorinti ha tradito il programma elettorale. Nei 5 anni di amministrazione l'amministrazione Accorinti non ha inciso per nulla", rimarca Gioveni. A favore dell'ex sindaco l'intervento di Alessandro Russo del Pd: "è stato sempre coerente, non crediamo a tutto quello che ci dicono perchè poi la realtà rischia di essere un'altra".



Messina, Accorinti audito in commissione: "i lavori per il Ponte sullo Stretto non finiranno mai e dovremmo vivere per decenni nel caos e nella polvere" Audizione nella commissione Ponte del consiglio comunale di Messina, dello storico attivista No Ponte, Renato Accorinti. Nel corso del dibattito, l'ex sindaco di Messina, ha affermato: "sono stato sempre coerente, ho iniziato questa battaglia nel 2002 salendo sul Pilone. Ho rispetto delle opinioni altrui, pronto al confronto con tutti ma senza mettere in campo odio e offese. Non sono qui a parlare sulla fattibilità dell'opera in quanto ne hanno già discusso ingegneri, geologi e vari esperti; io vorrei sottolineare la bellezza dello Stretto, luogo unico e straordinario, che rischia di essere deturpato dal Ponte". Queste le prime parole di Accorinti, il quale, nel corso del suo intervento ha detto anche e soprattutto tante inesattezze, già ampiamente smentite da esperti di primo ordine. "Ponte non utile" "Sono perfettamente cosciente che la Sicilia ha bisogno di infrastrutture e dico sì al progresso ma con il Ponte non ne guadagna la città. Esempio? Per arrivare a Reggio Calabria bisognerebbe fare 45 chilometri. Secondo voi è utile? Sarebbe più veloce? Mi sembra chiara la risposta ed è no. Su cosa puntare? Aliscafi e navi ecologici, si arriverebbe dall'altra parte con più velocità", sottolinea Accorinti. "I lavori del Ponte non finiranno mai" "In caso dovessero iniziare i lavori del Ponte, quest'ultimi non finiranno mai e dovremmo vivere per decenni nel caos e nella polvere. Ciucci? Lo conosco bene: è un professionista ma è uno gelido e rappresenta certi poteri. La verità è che il Ponte sarebbe la bomba atomica sulla città", evidenzia Accorinti. "I 15 miliardi diamoli alle scuole e l'unità con Reggio" "I 15 miliardi per il Ponte perchè non li diamo alle scuole? Dobbiamo creare una nuova classe dirigente preparata e consapevole. Unità con Reggio? Da sindaco ho collaborato molto con Falcomtà, sono andato anche al Ministero a Roma per lottare per Bolaro", evidenzia Accorinti. L'attacco di Trischitta e Gioveni Il presidente della Commissione Ponte, l'avv. Trischitta, va giù duro: "un punto debole dei No Ponte è che quando non si parla di questa infrastruttura il movimento non esiste più". Il capogruppo di Fdi, Libero Gioveni, non le manda a dire a Renato Accorinti: "molto più coerenti Gino Sturniolo e Nina Lo Presti, avevano ragione quando dicevano che l'amministrazione Accorinti ha tradito il programma elettorale. Nei 5 anni di amministrazione l'amministrazione Accorinti non ha inciso per nulla", rimarca Gioveni. A favore dell'ex sindaco l'intervento di Alessandro Russo del Pd: "è stato sempre coerente, non crediamo a tutto quello che ci dicono perchè poi la realtà rischia di essere un'altra".

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

I No Ponte si smascherano da soli: "la manifestazione di sabato anche contro l'autonomia differenziata, arrivi da tutto il Sud"

La nota dei No Ponte - Calabria sulla manifestazione che si svolgerà sabato 18 maggio a partire dalle 9:30 "Si è svolta oggi la conferenza stampa di lancio della manifestazione popolare contro il Ponte sullo Stretto di **Messina** convocata a **Villa San Giovanni** per sabato 18 maggio a partire dalle ore 9,30 (concentramento in Piazza Valsesia)". Lo affermano in una nota i No Ponte - Calabria "Durante l'incontro con la stampa i rappresentanti dei comitati No Ponte di Calabria e Sicilia hanno illustrato i dettagli organizzativi e logistici della manifestazione e presentato ancora una volta le ragioni del NO all'opera". "Al corteo di **Villa San Giovanni** è prevista la partecipazione di cittadini, associazioni, organizzazioni politico-sindacali di Calabria e Sicilia. Le adesioni fin qui pervenute testimoniano come la mobilitazione contro il Ponte non riguarda solo l'area dello Stretto ma l'intero mezzogiorno d'Italia, nel momento in cui l'autonomia differenziata traduce in legge le storiche disuguaglianze tra sud e nord della penisola". "Questo territorio non può essere ostaggio delle ambizioni propagandistiche di una classe dirigente senza scrupoli e scollegata dalle reali priorità della popolazione. La sciatteria con cui la Stretto di **Messina** presieduta dall'inossidabile Ciucci - società riesumata dal ministro Salvini e fin qui costataci oltre 300 milioni di euro (di cui 4 solo quest'anno) per studi, ricerche e lacunose progettazioni - ha confezionato il progetto definitivo è la dimostrazione della leggerezza e della superficialità con cui il governo pensa di poter giocare con la vita delle persone". "Non ci sono solamente le crescenti perplessità di ingegneri e progettisti non pregiudizialmente contrari al Ponte ma consapevoli delle insuperabili criticità che ne accompagnerebbero oggi la realizzazione, ma decine di rilievi (68) sono stati mossi dalla stessa commissione scientifica della Stretto di **Messina** e centinaia di osservazioni e richieste di integrazioni (239) sono state elaborate dal Ministero dell'Ambiente. Tanto che la Stretto di **Messina** ha dovuto formulare istanza di sospensione dei termini per un periodo di 120 giorni per la presentazione della documentazione integrativa per il completamento e l'aggiornamento per la procedura di Valutazione di impatto Ambientale. Cosa che ha portato i sindaci delle aree interessate al progetto a chiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la sospensione della conferenza dei servizi istruttoria sul collegamento stabile tra Sicilia e Calabria. Ai balletti sui numeri (pensiamo alle bufale sulle cifre dei posti di lavoro o al riferimento fasullo ai ponti di eguale lunghezza e funzionalità, attualmente inesistenti) si accompagnano storture difficilmente accettabili, come la minaccia di esproprio che grava su centinaia di famiglie villesi e messinesi pur in assenza di un progetto esecutivo! E tutto questo mentre emerge ogni giorno di più come gli unici ad arricchirsi finora siano stati quei conglomerati politico-affaristici beneficiati dall'iter del Ponte". "L'azzardo del governo ha comportato



La nota dei No Ponte - Calabria sulla manifestazione che si svolgerà sabato 18 maggio a partire dalle 9:30 "Si è svolta oggi la conferenza stampa di lancio della manifestazione popolare contro il Ponte sullo Stretto di Messina convocata a Villa San Giovanni per sabato 18 maggio a partire dalle ore 9,30 (concentramento in Piazza Valsesia)". Lo affermano in una nota i No Ponte - Calabria "Durante l'incontro con la stampa i rappresentanti dei comitati No Ponte di Calabria e Sicilia hanno illustrato i dettagli organizzativi e logistici della manifestazione e presentato ancora una volta le ragioni del NO all'opera". "Al corteo di Villa San Giovanni è prevista la partecipazione di cittadini, associazioni, organizzazioni politico-sindacali di Calabria e Sicilia. Le adesioni fin qui pervenute testimoniano come la mobilitazione contro il Ponte non riguarda solo l'area dello Stretto ma l'intero mezzogiorno d'Italia, nel momento in cui l'autonomia differenziata traduce in legge le storiche disuguaglianze tra sud e nord della penisola". "Questo territorio non può essere ostaggio delle ambizioni propagandistiche di una classe dirigente senza scrupoli e scollegata dalle reali priorità della popolazione. La sciatteria con cui la Stretto di Messina presieduta dall'inossidabile Ciucci - società riesumata dal ministro Salvini e fin qui costataci oltre 300 milioni di euro (di cui 4 solo quest'anno) per studi, ricerche e lacunose progettazioni - ha confezionato il progetto definitivo è la dimostrazione della leggerezza e della superficialità con cui il governo pensa di poter giocare con la vita delle persone". "Non ci sono solamente le crescenti perplessità di ingegneri e progettisti non pregiudizialmente contrari al Ponte ma consapevoli delle insuperabili criticità che ne accompagnerebbero oggi la

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

scelte politiche sciagurate che hanno determinato il dirottamento di risorse di cui avrebbe beneficiato l'intero territorio: circa 6 miliardi tra Fondo di Coesione e Sviluppo per Calabria e Sicilia e i Fondi di Perequazione Infrastrutturale: soldi (pubblici) che avrebbero permesso di mettere mano a una sanità pubblica sempre più in via di dismissione, al potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari, all'allestimento di una flotta navale efficace, economica e a basso impatto ambientale, a politiche del lavoro efficaci e inclusive, che prevenivano l'emigrazione dei giovani, favorendone magari il rientro". "Ribadiamo l'insostenibilità di un'opera che non riveste alcuna utilità pubblica per calabresi e siciliani, a fronte di un traffico che nello Stretto è composto per l'80% di pendolari, i quali non troveranno alcun giovamento nell'utilizzare il Ponte, le cui rampe di accesso si troveranno a distanza di decine di chilometri da Reggio e **Messina**, a meno di non voler rendere ancora più lungo l'attraversamento dello Stretto. E cosa dire del calcolo dei costi del pedaggio, che equivarranno a quelli attualmente richiesti per imbarcarsi sulle navi traghetto?" "Non è secondario poi ricordare la fragile bellezza dell'ecosistema dello Stretto, che sarebbe criminale compromettere in tempi in cui a livello planetario si discute di giustizia ambientale e inter-specie. Ambiente che non verrà compromesso solo a **Villa San Giovanni** e **Messina**, ma in un'area molto vasta che va da Montebello Ionico a Limbadi: territori interessati da cantieri, discariche e scavi". "È necessario mobilitarsi perché anche se il Ponte non lo faranno mai, potranno far partire i cantieri solo per produrre quel meccanismo speculativo per cui la grande opera produce soldi e guadagni (per pochissimi, come emerge ogni giorno di più) anche in assenza di avanzamenti infrastrutturali!" "Per questo chiediamo la partecipazione più ampia possibile di tutti i cittadini e degli amministratori delle aree interessate al progetto per proteggere questo territorio, salvaguardarne il presente e il futuro, e chiediamo con forza la chiusura della società Stretto di **Messina**! L'appuntamento è per il 18 maggio alle 9,30 in piazza Valsesia".

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Crociерismo a Messina, impennata di passeggeri: "Vanno a Taormina? Il 66% resta in città"

Cristiana Laurà dell'**Autorità portuale** ha presentato i numeri su navi e crocieristi, smentendo chi dice che "vengono portati via": tra i dati anche le previsioni per il 2025 MESSINA - Tra i dati del turismo a Messina spiccano, ovviamente, quelli esclusivamente relativi al crocierismo. A presentarli durante la conferenza stampa è stata la responsabile Affari Istituzionali dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto di Messina, Cristiana Laurà . Il report presentato ha fatto riferimento a sette anni: è partito dal 2019, mantenendo anche il 2020 (anno della pandemia e delle chiusure), per poi passare ai tre anni successivi e proiettarsi all'attuale 2024 e fino alle previsioni per il prossimo 2025. Navi in aumento E si parte dal numero delle navi da crociera: nel 2019 sono state 170. Poi le chiusure per la pandemia, con sole 19 navi in tutto il 2020, e la difficile ripresa del turismo, che ha visto attraccare a Messina appena 71 crociere nel 2021. Dal 2022 si è poi risalita, passando da 209 alle 212 dell'anno scorso e fino alle 234 previste per quest'anno. Saranno 253 nel 2025 e questo porterà a un incremento dell'8,1% rispetto al 2024, quando già si è registrata una crescita del 10,4% rispetto all'anno ancora precedente. Nel 2025 previsti 750mila arrivi Da qui si passa al dato più importante e alla domanda: "Quanti crocieristi arrivano a Messina?" Ebbene, andando in ordine, sono stati 422.732 nel 2019. Poi 14.917 nel 2020, 156.322 nel 2021, 387.898 nel 2022. Ma è dal 2023 che si è registrata un'impennata, con 526.034 passeggeri, che saranno 640.191 nel 2024 (+21,7%) e 751.671 previsti per il 2025 (+17,4%). Dati importanti se si guarda anche al numero di sbarchi e imbarchi a e da Messina, nel 2023. Rispettivamente sono stati 13.849 e 14.446. Crocieristi a Taormina? "Il 66% resta in città" La dottoressa Laurà, nel presentare i numeri, ha anche sottolineato come il tasso riempitivo delle navi nel 2023 sia stato del 93% ma soprattutto come il 66% di chi arriva con le navi da crociera resta in città: "Posso dirvi anche che il 66%, cioè 348 mila passeggeri, resta sicuramente in città. E anche chi va a Taormina o sull'Etna poi rientra in città e prima di rientrare a bordo passeggia. Sono aumentati i bus per le escursioni in città. Si dice che portano i turisti sempre a Taormina? Non è così".



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Accorinti "torna" in aula per un giorno: "Un'emozione. Il Ponte non serve a niente"

Lungo intervento dell'ex sindaco invitato in commissione Ponte. Ha parlato dell'opera, considerata inutile "per i cittadini di Messina e Reggio". Poi l'attacco a Salvini **MESSINA** - In commissione Ponte è arrivato il turno di un altro ex sindaco, l'ultimo prima delle amministrazioni De Luca-Basile, Renato Accorinti. L'ex primo cittadino è stato il volto e il simbolo dell'intero movimento No Ponte per oltre un ventennio, pur non appartenendo oggi a nessuno dei tre comitati attuali. L'ex sindaco: "Un'emozione tornare qui" Accorinti ha fatto una lunga introduzione: "Per me è un'emozione forte tornare qui, soprattutto per parlare di questo argomento. Questa battaglia per me è cominciata in tempi non sospetti. Abbiamo iniziato nel 2002 e non ho mai fatto un'azione che ha avuto un qualsiasi ritorno personale. Tutto ciò che ho fatto, compreso il gesto di salire sul Pilone, l'ho fatto perché l'ho sentito. Già allora ho capito che si trattava di un pericolo e ho voluto urlare al mondo che 'attenzione, in questo posto unico e irripetibile può andare tutto male'. Sono stati discussi tutti gli aspetti di quest'opera e questo movimento di cittadini per il no è cresciuto sempre di più. Poi ho avuto la fortuna di poter servire l'intera comunità, qualcosa di meraviglioso e dall'infinita bellezza. Lo sapete, però, che questo è un argomento che mi tocca e oggi è un momento preoccupante. Rispetto le posizioni di tutti voi, favorevoli o contrari, perché anche tra marito e moglie ci possono essere opinioni diverse. Ma le guerre tra persone non si fanno solo per partito preso, se no non è più politica. Va tolto l'odio, dai confronti tra persone. Il principio sacro della non violenza è che si combatte l'errore non l'errante, tutte le persone sono sacre, anche i peggiori nemici. Oggi non vengo qui a dettare verità, ma voglio dirvi con l'anima in mano che siamo stati fortunati già di vivere in questa forma umana e in un posto che è una meraviglia, nonostante i tanti problemi. Basta pensare che in questi anni non abbiamo visto guerre sulla nostra pelle, o che siamo pieni di patrimoni naturali, lo Stretto, le Eolie, poco distante l'Etna. Questo luogo, lo Stretto, ha delle unicità pazzesche, meriterebbe di essere patrimonio dell'umanità. Tutto questo va preso in considerazione perché è fondamentale". Accorinti: "Il Sud offeso da partiti di ogni estrazione" L'ex sindaco ha parlato di battaglie sociali, spiegando che "si sta accanto alle sofferenze e ai diritti delle persone. La difesa del creato è il nostro compito. Dobbiamo fare di tutto, ce lo deve dire la nostra coscienza. Molti parlano del progresso, ma cosa significa, solo avere più infrastrutture? Ovvio che le opere strutturali servano, proprio qui più che mai, in un Meridione offeso da tutti i partiti di ogni estrazione politica. La potenzialità del Sud è straordinaria ma cosa dobbiamo fare? La nostra è una bellezza straordinaria, c'è qualcosa di particolare? Sì, la Sicilia è una terra storica, con un cibo straordinaria, il clima, abbiamo tutto, ma cosa serve? La domanda più semplice,



Lungo intervento dell'ex sindaco invitato in commissione Ponte. Ha parlato dell'opera, considerata inutile "per i cittadini di Messina e Reggio". Poi l'attacco a Salvini **MESSINA** - In commissione Ponte è arrivato il turno di un altro ex sindaco, l'ultimo prima delle amministrazioni De Luca-Basile, Renato Accorinti. L'ex primo cittadino è stato il volto e il simbolo dell'intero movimento No Ponte per oltre un ventennio, pur non appartenendo oggi a nessuno dei tre comitati attuali. L'ex sindaco: "Un'emozione tornare qui" Accorinti ha fatto una lunga introduzione: "Per me è un'emozione forte tornare qui, soprattutto per parlare di questo argomento. Questa battaglia per me è cominciata in tempi non sospetti. Abbiamo iniziato nel 2002 e non ho mai fatto un'azione che ha avuto un qualsiasi ritorno personale. Tutto ciò che ho fatto, compreso il gesto di salire sul Pilone, l'ho fatto perché l'ho sentito. Già allora ho capito che si trattava di un pericolo e ho voluto urlare al mondo che 'attenzione, in questo posto unico e irripetibile può andare tutto male'. Sono stati discussi tutti gli aspetti di quest'opera e questo movimento di cittadini per il no è cresciuto sempre di più. Poi ho avuto la fortuna di poter servire l'intera comunità, qualcosa di meraviglioso e dall'infinita bellezza. Lo sapete, però, che questo è un argomento che mi tocca e oggi è un momento preoccupante. Rispetto le posizioni di tutti voi, favorevoli o contrari, perché anche tra marito e moglie ci possono essere opinioni diverse. Ma le guerre tra persone non si fanno solo per partito preso, se no non è più politica. Va tolto l'odio, dai confronti tra persone. Il principio sacro della non violenza è che si combatte l'errore non l'errante, tutte le persone sono sacre, anche i peggiori nemici. Oggi non vengo qui a dettare verità,

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

quella fondamentale, è: il ponte a che serve? Se fossi pontista direi i motivi chiari perché lo voglio. Cosa cambia, a cosa serve, se oggi ci fosse cosa cambierebbe, a fare prima e andare più velocemente dall'altra parte? È con navi e aliscafi che arrivi nel centro di Reggio e di Messina, con il ponte si farebbero 45 km in più da entrambe le parti. Ai cittadini di Messina e di Reggio non serve. E aggiungo che mancano tutte le infrastrutture. Fare tutto questo al Sud è impossibile perché non ci sono i soldi e nemmeno i tempi. Ci vogliono decenni e decenni e risorse che non ci sono. Abbiamo bisogno di infrastrutture urgentemente, soprattutto a livello di ferrovie visto che abbiamo i binari singoli e i treni a gasolio. Roma-Milano in 2 ore è 59 minuti, gusto così. Ma qui quanto ci stiamo? Per il ponte ci vogliono 15 miliardi per iniziare, ma sarà come la Salerno-Reggio Calabria e ogni variante costerà altro miliardi. Possiamo avere sulla coscienza la devastazione di cantieri che non finiranno mai, facendo vivere centinaia di persone nella polvere. L'esempio sono i 150 metri della galleria di Letojanni per cui ancora si lavora dopo 8 anni, senza contare gli svincolo. Non è una cosa di partiti. Dobbiamo difendere un luogo che non appartiene solo a noi". L'attacco a Salvini Poi l'attacco a Salvini: "Ha detto che a luglio sarebbero partiti i lavori e non iniziano. È ovvio che sia campagna elettorale ma non può fare così sulla pelle dei cittadini, senza rispetto per chi perde le case. I lavori non iniziano, quindi ti dimetti? Macché. Mi chiedo se all'interno dei partiti ci sia un dibattito. A livello nazionale sono tutti contro il ponte, guardate i sondaggi. Non possiamo stare col pericolo di devastazione per la nostra città. Quell'urlo che ho fatto da quel Pione era un grido d'allarme. Vi invito solo a riflettere: posso sbagliare e resta devastato tutto il territorio? Tutti quei soldi li darei alla scuola, da dove possono uscire bravi professionisti, bravi medici, bravi maestri e persone con coscienza, e vogliamo una società migliore per i nostri figli. Il mio messaggio è di coscienza, perché il giorno in cui si distruggerà tutto non potrete fare finta e fischiettare".

Turisti crociere potranno entrare in Cina senza visto per 15 gg.

Pechino tenta di promuovere il turismo crocieristico Roma, 16 mag. (askanews) - In un tentativo di promuovere il turismo, la Cina ha deciso di consentire ai visitatori stranieri arrivati con navi da crociera di rimanere nel paese per un massimo di 15 giorni senza visto. Lo ha annunciato l'Amministrazione nazionale per l'immigrazione (NIA) cinese. La norma è già entrata in vigore e consente agli stranieri che viaggiano in gruppi di almeno due persone di entrare senza visto attraverso i 13 porti crocieristici del paese. "La piena attuazione della politica di ingresso senza visto per i gruppi di turisti stranieri che effettuano crociere fornirà sostegno politico allo sviluppo dell'economia e dell'industria crocieristica e creerà un nuovo motore per uno sviluppo di alta qualità", ha affermato Mao Xu, direttore generale di il Dipartimento per la gestione degli stranieri presso l'Amministrazione nazionale per l'immigrazione (NIA). La politica è la naturale conseguenza di un progetto pilota del 2016, che era limitato agli ingressi attraverso il terminal crociere di Shanghai. Poi però il programma era stato sospeso a causa della pandemia. Recentemente, inoltre, è entrata in servizio la "Adora Magic City", la prima grande nave da crociera di completa costruzione cinese. Secondo l'avviso NIA, le agenzie di viaggio che gestiscono i viaggi devono essere registrate nella Cina continentale. Inoltre, l'intero gruppo del tour deve entrare e uscire dalla Cina nello stesso momento e i visitatori possono recarsi a Pechino o in qualsiasi provincia costiera durante i 15 giorni. A dicembre, la Cina ha iniziato a consentire ai viaggiatori provenienti da Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Spagna e Malesia di entrare nel Paese senza visto per 15 giorni per affari, turismo, visite familiari e transito. A febbraio è entrato in vigore anche un accordo di esenzione reciproca dal visto tra

Pechino tenta di promuovere il turismo crocieristico Roma, 16 mag. (askanews) - In un tentativo di promuovere il turismo, la Cina ha deciso di consentire ai visitatori stranieri arrivati con navi da crociera di rimanere nel paese per un massimo di 15 giorni senza visto. Lo ha annunciato l'Amministrazione nazionale per l'immigrazione (NIA) cinese. La norma è già entrata in vigore e consente agli stranieri che viaggiano in gruppi di almeno due persone di entrare senza visto attraverso i 13 porti crocieristici del paese. "La piena attuazione della politica di ingresso senza visto per i gruppi di turisti stranieri che effettuano crociere fornirà sostegno politico allo sviluppo dell'economia e dell'industria crocieristica e creerà un nuovo motore per uno sviluppo di alta qualità", ha affermato Mao Xu, direttore generale di il Dipartimento per la gestione degli stranieri presso l'Amministrazione nazionale per l'immigrazione (NIA). La politica è la naturale conseguenza di un progetto pilota del 2016, che era limitato agli ingressi attraverso il terminal crociere di Shanghai. Poi però il programma era stato sospeso a causa della pandemia. Recentemente, inoltre, è entrata in servizio la "Adora Magic City", la prima grande nave da crociera di completa costruzione cinese. Secondo l'avviso NIA, le agenzie di viaggio che gestiscono i viaggi devono essere registrate nella Cina continentale. Inoltre, l'intero gruppo del tour deve entrare e uscire dalla Cina nello stesso momento e i visitatori possono recarsi a Pechino o in qualsiasi provincia costiera durante i 15 giorni. A dicembre, la Cina ha iniziato a consentire ai viaggiatori provenienti da Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Spagna e Malesia di entrare nel Paese senza visto per 15 giorni per affari, turismo, visite familiari e transito. A febbraio è entrato in vigore anche un accordo di esenzione reciproca dal visto tra



05/16/2024 11:47

Pechino tenta di promuovere il turismo crocieristico Roma, 16 mag. (askanews) - In un tentativo di promuovere il turismo, la Cina ha deciso di consentire ai visitatori stranieri arrivati con navi da crociera di rimanere nel paese per un massimo di 15 giorni senza visto. Lo ha annunciato l'Amministrazione nazionale per l'immigrazione (NIA) cinese. La norma è già entrata in vigore e consente agli stranieri che viaggiano in gruppi di almeno due persone di entrare senza visto attraverso i 13 porti crocieristici del paese. "La piena attuazione della politica di ingresso senza visto per i gruppi di turisti stranieri che effettuano crociere fornirà sostegno politico allo sviluppo dell'economia e dell'industria crocieristica e creerà un nuovo motore per uno sviluppo di alta qualità", ha affermato Mao Xu, direttore generale di il Dipartimento per la gestione degli stranieri presso l'Amministrazione nazionale per l'immigrazione (NIA). La politica è la naturale conseguenza di un progetto pilota del 2016, che era limitato agli ingressi attraverso il terminal crociere di Shanghai. Poi però il programma era stato sospeso a causa della pandemia. Recentemente, inoltre, è entrata in servizio la "Adora Magic City", la prima grande nave da crociera di completa costruzione cinese. Secondo l'avviso NIA, le agenzie di viaggio che gestiscono i viaggi devono essere registrate nella Cina continentale. Inoltre, l'intero gruppo del tour deve entrare e uscire dalla Cina nello stesso momento e i visitatori possono recarsi a Pechino o in qualsiasi provincia costiera durante i 15 giorni. A dicembre, la Cina ha iniziato a consentire ai viaggiatori provenienti da Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Spagna e Malesia di entrare nel Paese senza visto per 15 giorni per affari, turismo, visite familiari e transito. A febbraio è entrato in vigore anche un accordo di esenzione reciproca dal visto tra

INTESA SANPAOLO E FINCANTIERI PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL TRASPORTO MARITTIMO E AEREO

L'evento, tenutosi oggi a Milano in collaborazione con la RLCF Alliance, ha visto la partecipazione di rappresentanti del governo italiano, delle istituzioni europee, delle associazioni di categoria, del mondo imprenditoriale e della ricerca. Al centro del confronto le iniziative in ambito europeo e nazionale per la piena implementazione delle recenti politiche correlate alla transizione energetica e alla decarbonizzazione nel settore dei trasporti. Milano, 16 maggio 2024 - Fincantieri e Intesa Sanpaolo, attraverso la Divisione IMI Corporate & Investment Banking, in collaborazione con la RLCF Alliance (Renewable and Low-carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance), hanno organizzato oggi a Milano l'evento "Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors". La conferenza trae impulso dalle attività della RLCF Alliance istituita nel 2022 e promossa dalla DG MOVE (direzione generale della mobilità e dei trasporti) della Commissione Europea con l'obiettivo di incentivare la transizione verso combustibili a minor impatto ambientale nel settore dei trasporti aerei e marittimi. La Divisione IMI CIB di Intesa Sanpaolo, da allora, partecipa attivamente all'Alliance e guida il gruppo di lavoro sulla "Project bankability", così come Fincantieri che, nell'ambito dell'iniziativa, è alla guida della "Maritime Chamber". Durante la giornata sono state discusse le iniziative in ambito europeo e nazionale per la transizione energetica nel settore del trasporto aereo e marittimo, le novità in ambito regolamentare, le tecnologie disponibili nel campo dei carburanti green, le soluzioni finanziarie per supportare i processi di rinnovamento e l'attività di ricerca necessaria per migliorare lo spettro e l'efficienza delle soluzioni proposte. L'evento si è avvalso del supporto di NEST (Network for Energy Sustainable Transition) con cui Intesa Sanpaolo collabora in ambito PNRR. Dal dibattito è emerso come gli obiettivi di sostenibilità siano centrali nelle politiche dei governi, nei piani di rilancio e nelle scelte strategiche delle imprese e come sia sempre più necessaria un'attiva collaborazione tra settore pubblico e privato per finanziare l'importante mole di investimenti necessari per la transizione. I lavori sono stati aperti da Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, e da Mauro Micillo, Chief of IMI Corporate & Investment Banking Division di Intesa Sanpaolo, a cui è seguito un messaggio di Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy, il keynote speech di Eddy Liegeois, Acting Director for Investment, Innovative & Sustainable Transport della Commissione Europea e dall'intervento istituzionale, in video-conferenza, di Claudio Barbaro, Sottosegretario di Stato del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Durante la giornata si sono alternate tavole rotonde e panel tematici ai quali hanno preso parte rappresentanti delle associazioni di settore e di istituzioni finanziarie, esponenti del mondo imprenditoriale e della ricerca, sia nell'ambito del trasporto aereo, sia marittimo. Mauro



L'evento, tenutosi oggi a Milano in collaborazione con la RLCF Alliance, ha visto la partecipazione di rappresentanti del governo italiano, delle istituzioni europee, delle associazioni di categoria, del mondo imprenditoriale e della ricerca. Al centro del confronto le iniziative in ambito europeo e nazionale per la piena implementazione delle recenti politiche correlate alla transizione energetica e alla decarbonizzazione nel settore dei trasporti. Milano, 16 maggio 2024 - Fincantieri e Intesa Sanpaolo, attraverso la Divisione IMI Corporate & Investment Banking, in collaborazione con la RLCF Alliance (Renewable and Low-carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance), hanno organizzato oggi a Milano l'evento "Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors". La conferenza trae impulso dalle attività della RLCF Alliance istituita nel 2022 e promossa dalla DG MOVE (direzione generale della mobilità e dei trasporti) della Commissione Europea con l'obiettivo di incentivare la transizione verso combustibili a minor impatto ambientale nel settore dei trasporti aerei e marittimi. La Divisione IMI CIB di Intesa Sanpaolo, da allora, partecipa attivamente all'Alliance e guida il gruppo di lavoro sulla "Project bankability", così come Fincantieri che, nell'ambito dell'iniziativa, è alla guida della "Maritime Chamber". Durante la giornata sono state discusse le iniziative in ambito europeo e nazionale per la transizione energetica nel settore del trasporto aereo e marittimo, le novità in ambito regolamentare, le tecnologie disponibili nel campo dei carburanti green, le soluzioni finanziarie per supportare i processi di rinnovamento e l'attività di ricerca necessaria per migliorare lo spettro e l'efficienza delle soluzioni proposte. L'evento si è avvalso del supporto di NEST (Network for Energy Sustainable Transition) con cui Intesa Sanpaolo collabora in ambito PNRR. Dal dibattito è emerso come gli obiettivi di sostenibilità siano centrali nelle politiche dei governi, nei piani di rilancio e nelle scelte strategiche delle imprese e come sia

Informatore Navale

Focus

Micillo, Chief of IMI Corporate & Investment Banking Division di Intesa Sanpaolo, ha sottolineato: " I temi discussi oggi dimostrano come il processo di decarbonizzazione sia di fondamentale importanza, in particolare in due settori tanto strategici per l'economia europea come l'aviazione e l'industria marittima. La prima contribuisce direttamente al PIL europeo con oltre 110 miliardi di euro all'anno, il settore marittimo con circa 54 miliardi. Come Gruppo crediamo fortemente che una transizione verso carburanti green e a minor impatto ambientale sia possibile e necessaria, anche grazie a una virtuosa collaborazione fra pubblico e privato. La nostra Divisione IMI CIB è da tempo un attore di rilievo nel project finance e nel finanziamento alle infrastrutture sostenibili, sia in Italia sia a livello internazionale ". L'iniziativa conferma il costante impegno di Intesa Sanpaolo nel supportare la transizione energetica, così come previsto dal Piano d'Impresa 2022-2025 presentato dal CEO Carlo Messina. Dal 2021 al 31 marzo 2024 le nuove erogazioni a supporto della Green Economy e della transizione ecologica sono state di oltre 47 miliardi di euro, mentre gli approvvigionamenti del Gruppo da fonti rinnovabili ammontano al 90%. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: " Il Gruppo Fincantieri è fortemente concentrato sul tema della decarbonizzazione del trasporto marittimo. La transizione energetica rappresenta infatti uno dei pilastri del nostro piano industriale, che si basa sulla ridefinizione del paradigma della nave in chiave digitale e green. Fincantieri, come leader mondiale nella cantieristica ad alta complessità e nelle tecnologie del mare, intende trainare in maniera imprenditoriale il settore verso la nave a zero emissioni con la definizione di soluzioni pionieristiche ed innovative in tutti i sottosistemi della nave. Puntiamo a realizzare entro il 2035 la prima nave da crociera a emissioni zero, in anticipo rispetto al target net zero 2050. Queste sfide si vincono solo creando e facendo leva su un nuovo ecosistema regolamentare, industriale e finanziario. In questa ottica siamo molto felici di condividere tale percorso con Intesa Sanpaolo, che come noi vede nella transizione un'occasione di sviluppo industriale unica per l'Italia e per l'Europa ".

Informazioni Marittime

Focus

Milano, Fincantieri e Intesa discutono di transizione energetica europea

Convegno insieme alla RLCF Alliance promossa dalla Dg Move della Commissione europea. Al centro, gli investimenti pubblico-privato Fincantieri e Intesa Sanpaolo, in collaborazione con la RLCF Alliance (Renewable and Low-carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance), hanno organizzato oggi a Milano l'evento "Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors". La conferenza trae impulso dalle attività della RLCF Alliance istituita nel 2022 e promossa dalla DG MOVE (direzione generale della mobilità e dei trasporti) della Commissione Europea con l'obiettivo di incentivare la transizione verso combustibili a minor impatto ambientale nel settore dei trasporti aerei e marittimi. La Divisione IMI CIB di Intesa Sanpaolo, da allora, partecipa attivamente all'Alliance e guida il gruppo di lavoro sulla "Project bankability", così come Fincantieri che, nell'ambito dell'iniziativa, è alla guida della "Maritime Chamber". Durante la giornata sono state discusse le iniziative in ambito europeo e nazionale per la transizione energetica nel settore del trasporto aereo e marittimo, le novità in ambito regolamentare, le tecnologie disponibili nel campo dei carburanti green, le soluzioni finanziarie per supportare i processi di rinnovamento e l'attività di ricerca necessaria per migliorare lo spettro e l'efficienza delle soluzioni proposte. L'evento si è avvalso del supporto di NEST (Network for Energy Sustainable Transition) con cui Intesa Sanpaolo collabora in ambito PNRR. Dal dibattito è emerso come gli obiettivi di sostenibilità siano centrali nelle politiche dei governi, nei piani di rilancio e nelle scelte strategiche delle imprese e come sia sempre più necessaria un'attiva collaborazione tra settore pubblico e privato per finanziare l'importante mole di investimenti necessari per la transizione. I lavori sono stati aperti da Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, e da Mauro Micillo, Chief of IMI Corporate & Investment Banking Division di Intesa Sanpaolo, a cui è seguito un messaggio di Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy, il keynote speech di Eddy Liegeois, Acting Director for Investment, Innovative & Sustainable Transport della Commissione Europea e dall'intervento istituzionale, in video-conferenza, di Claudio Barbaro, Sottosegretario di Stato del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Durante la giornata si sono alternate tavole rotonde e panel tematici ai quali hanno preso parte rappresentanti delle associazioni di settore e di istituzioni finanziarie, esponenti del mondo imprenditoriale e della ricerca, sia nell'ambito del trasporto aereo, sia marittimo. Mauro Micillo, Chief of IMI Corporate & Investment Banking Division di Intesa Sanpaolo, ha sottolineato: "I temi discussi oggi dimostrano come il processo di decarbonizzazione sia di fondamentale importanza, in particolare in due settori tanto strategici per l'economia europea come l'aviazione e l'industria marittima. La prima contribuisce direttamente al PIL europeo con oltre 110 miliardi di euro all'anno,



05/16/2024 12:31

Convegno insieme alla RLCF Alliance promossa dalla Dg Move della Commissione europea. Al centro, gli investimenti pubblico-privato Fincantieri e Intesa Sanpaolo, in collaborazione con la RLCF Alliance (Renewable and Low-carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance), hanno organizzato oggi a Milano l'evento "Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors". La conferenza trae impulso dalle attività della RLCF Alliance istituita nel 2022 e promossa dalla DG MOVE (direzione generale della mobilità e dei trasporti) della Commissione Europea con l'obiettivo di incentivare la transizione verso combustibili a minor impatto ambientale nel settore dei trasporti aerei e marittimi. La Divisione IMI CIB di Intesa Sanpaolo, da allora, partecipa attivamente all'Alliance e guida il gruppo di lavoro sulla "Project bankability", così come Fincantieri che, nell'ambito dell'iniziativa, è alla guida della "Maritime Chamber". Durante la giornata sono state discusse le iniziative in ambito europeo e nazionale per la transizione energetica nel settore del trasporto aereo e marittimo, le novità in ambito regolamentare, le tecnologie disponibili nel campo dei carburanti green, le soluzioni finanziarie per supportare i processi di rinnovamento e l'attività di ricerca necessaria per migliorare lo spettro e l'efficienza delle soluzioni proposte. L'evento si è avvalso del supporto di NEST (Network for Energy Sustainable Transition) con cui Intesa Sanpaolo collabora in ambito PNRR. Dal dibattito è emerso come gli obiettivi di sostenibilità siano centrali nelle politiche dei governi, nei piani di rilancio e nelle scelte strategiche delle imprese e come sia sempre più necessaria un'attiva collaborazione tra settore pubblico e privato per finanziare l'importante mole di investimenti necessari per la transizione. I lavori sono stati aperti da Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, e da Mauro Micillo, Chief of IMI Corporate & Investment Banking Division di Intesa Sanpaolo, a cui è seguito un messaggio di Adolfo Urso,

Informazioni Marittime

Focus

il settore marittimo con circa 54 miliardi. Come Gruppo crediamo fortemente che una transizione verso carburanti green e a minor impatto ambientale sia possibile e necessaria, anche grazie a una virtuosa collaborazione fra pubblico e privato. La nostra Divisione IMI CIB è da tempo un attore di rilievo nel project finance e nel finanziamento alle infrastrutture sostenibili, sia in Italia sia a livello internazionale". L'iniziativa conferma il costante impegno di Intesa Sanpaolo nel supportare la transizione energetica, così come previsto dal Piano d'Impresa 2022-2025 presentato dal CEO Carlo Messina. Dal 2021 al 31 marzo 2024 le nuove erogazioni a supporto della Green Economy e della transizione ecologica sono state di oltre 47 miliardi di euro, mentre gli approvvigionamenti del Gruppo da fonti rinnovabili ammontano al 90%. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: "Il Gruppo Fincantieri è fortemente concentrato sul tema della decarbonizzazione del trasporto marittimo. La transizione energetica rappresenta infatti uno dei pilastri del nostro piano industriale, che si basa sulla ridefinizione del paradigma della nave in chiave digitale e green. Fincantieri, come leader mondiale nella cantieristica ad alta complessità e nelle tecnologie del mare, intende trainare in maniera imprenditoriale il settore verso la nave a zero emissioni con la definizione di soluzioni pionieristiche ed innovative in tutti i sottosistemi della nave. Puntiamo a realizzare entro il 2035 la prima nave da crociera a emissioni zero, in anticipo rispetto al target net zero 2050. Queste sfide si vincono solo creando e facendo leva su un nuovo ecosistema regolamentare, industriale e finanziario. In questa ottica siamo molto felici di condividere tale percorso con Intesa Sanpaolo, che come noi vede nella transizione un'occasione di sviluppo industriale unica per l'Italia e per l'Europa". Condividi Tag fincantieri ambiente

Articoli correlati.

Intesa Sanpaolo e Fincantieri per la transizione energetica del trasporto marittimo e aereo

Mag 16, 2024 Milano - Fincantieri e Intesa Sanpaolo, attraverso la Divisione IMI Corporate & Investment Banking, in collaborazione con la RLCF Alliance (Renewable and Low-carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance), hanno organizzato oggi a Milano l'evento "Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors". La conferenza trae impulso dalle attività della RLCF Alliance istituita nel 2022 e promossa dalla DG MOVE (direzione generale della mobilità e dei trasporti) della Commissione Europea con l'obiettivo di incentivare la transizione verso combustibili a minor impatto ambientale nel settore dei trasporti aerei e marittimi. La Divisione IMI CIB di Intesa Sanpaolo, da allora, partecipa attivamente all'Alliance e guida il gruppo di lavoro sulla "Project bankability", così come Fincantieri che, nell'ambito dell'iniziativa, è alla guida della "Maritime Chamber". Durante la giornata sono state discusse le iniziative in ambito europeo e nazionale per la transizione energetica nel settore del trasporto aereo e marittimo, le novità in ambito regolamentare, le tecnologie disponibili nel campo dei carburanti green, le soluzioni finanziarie per supportare i processi di rinnovamento e l'attività di ricerca necessaria per migliorare lo spettro e l'efficienza delle soluzioni proposte. L'evento si è avvalso del supporto di NEST (Network for Energy Sustainable Transition) con cui Intesa Sanpaolo collabora in ambito PNRR. Dal dibattito è emerso come gli obiettivi di sostenibilità siano centrali nelle politiche dei governi, nei piani di rilancio e nelle scelte strategiche delle imprese e come sia sempre più necessaria un'attiva collaborazione tra settore pubblico e privato per finanziare l'importante mole di investimenti necessari per la transizione. I lavori sono stati aperti da Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, e da Mauro Micillo Chief of IMI Corporate & Investment Banking Division di Intesa Sanpaolo, a cui è seguito un messaggio di Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy, il keynote speech di Eddy Liegeois Acting Director for Investment, Innovative & Sustainable Transport della Commissione Europea e dall'intervento istituzionale, in video-conferenza, di Claudio Barbaro, Sottosegretario di Stato del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Durante la giornata si sono alternate tavole rotonde e panel tematici ai quali hanno preso parte rappresentanti delle associazioni di settore e di istituzioni finanziarie, esponenti del mondo imprenditoriale e della ricerca, sia nell'ambito del trasporto aereo, sia marittimo. Mauro Micillo Chief of IMI Corporate & Investment Banking Division di Intesa Sanpaolo, ha sottolineato: "I temi discussi oggi dimostrano come il processo di decarbonizzazione sia di fondamentale importanza, in particolare in due settori tanto strategici per l'economia europea come l'aviazione e l'industria marittima. La prima contribuisce direttamente al PIL europeo con oltre 110 miliardi di euro all'anno, il settore marittimo con circa



05/16/2024 16:35

Redazione Seareporter

Mag 16, 2024 Milano - Fincantieri e Intesa Sanpaolo, attraverso la Divisione IMI Corporate & Investment Banking, in collaborazione con la RLCF Alliance (Renewable and Low-carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance), hanno organizzato oggi a Milano l'evento "Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors". La conferenza trae impulso dalle attività della RLCF Alliance istituita nel 2022 e promossa dalla DG MOVE (direzione generale della mobilità e dei trasporti) della Commissione Europea con l'obiettivo di incentivare la transizione verso combustibili a minor impatto ambientale nel settore dei trasporti aerei e marittimi. La Divisione IMI CIB di Intesa Sanpaolo, da allora, partecipa attivamente all'Alliance e guida il gruppo di lavoro sulla "Project bankability", così come Fincantieri che, nell'ambito dell'iniziativa, è alla guida della "Maritime Chamber". Durante la giornata sono state discusse le iniziative in ambito europeo e nazionale per la transizione energetica nel settore del trasporto aereo e marittimo, le novità in ambito regolamentare, le tecnologie disponibili nel campo dei carburanti green, le soluzioni finanziarie per supportare i processi di rinnovamento e l'attività di ricerca necessaria per migliorare lo spettro e l'efficienza delle soluzioni proposte. L'evento si è avvalso del supporto di NEST (Network for Energy Sustainable Transition) con cui Intesa Sanpaolo collabora in ambito PNRR. Dal dibattito è emerso come gli obiettivi di sostenibilità siano centrali nelle politiche dei governi, nei piani di rilancio e nelle scelte strategiche delle imprese e come sia sempre più necessaria un'attiva collaborazione tra settore pubblico e privato per finanziare l'importante mole di investimenti necessari per la transizione. I lavori sono stati aperti da Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, e da Mauro Micillo Chief of IMI Corporate & Investment Banking Division di Intesa Sanpaolo, a cui è seguito un messaggio di Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in

Sea Reporter

Focus

54 miliardi. Come Gruppo crediamo fortemente che una transizione verso carburanti green e a minor impatto ambientale sia possibile e necessaria, anche grazie a una virtuosa collaborazione fra pubblico e privato. La nostra Divisione IMI CIB è da tempo un attore di rilievo nel project finance e nel finanziamento alle infrastrutture sostenibili, sia in Italia sia a livello internazionale ". L'iniziativa conferma il costante impegno di Intesa Sanpaolo nel supportare la transizione energetica, così come previsto dal Piano d'Impresa 2022-2025 presentato dal CEO Carlo Messina . Dal 2021 al 31 marzo 2024 le nuove erogazioni a supporto della Green Economy e della transizione ecologica sono state di oltre 47 miliardi di euro, mentre gli approvvigionamenti del Gruppo da fonti rinnovabili ammontano al 90%. Pierroberto Folgiero Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: " Il Gruppo Fincantieri è fortemente concentrato sul tema della decarbonizzazione del trasporto marittimo. La transizione energetica rappresenta infatti uno dei pilastri del nostro piano industriale, che si basa sulla ridefinizione del paradigma della nave in chiave digitale e green. Fincantieri, come leader mondiale nella cantieristica ad alta complessità e nelle tecnologie del mare, intende trainare in maniera imprenditoriale il settore verso la nave a zero emissioni con la definizione di soluzioni pionieristiche ed innovative in tutti i sottosistemi della nave. Puntiamo a realizzare entro il 2035 la prima nave da crociera a emissioni zero, in anticipo rispetto al target net zero 2050. Queste sfide si vincono solo creando e facendo leva su un nuovo ecosistema regolamentare, industriale e finanziario. In questa ottica siamo molto felici di condividere tale percorso con Intesa Sanpaolo, che come noi vede nella transizione un'occasione di sviluppo industriale unica per l'Italia e per l'Europa ".

Folgiero: "Entro il 2035 Fincantieri realizzerà la prima nave da crociera a emissioni zero"

16 Maggio 2024 Redazione L'ad del gruppo: "Vogliamo essere in anticipo rispetto al target net zero 2050" Milano - "Puntiamo a realizzare entro il 2035 la prima nave da crociera a emissioni zero, in anticipo rispetto al target net zero 2050". Così Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, durante la conferenza 'Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors' organizzata da Intesa Sanpaolo e Fincantieri, in collaborazione con la Rlcf Alliance: "Queste sfide si vincono solo creando e facendo leva su un nuovo ecosistema regolamentare, industriale e finanziario. In questa ottica siamo molto felici di condividere tale percorso con Intesa Sanpaolo, che come noi vede nella transizione un'occasione di sviluppo industriale unica per l'Italia e per l'Europa. La transizione energetica rappresenta infatti uno dei pilastri del nostro piano industriale, che si basa sulla ridefinizione del paradigma della nave in chiave digitale e green", ha concluso Folgiero. Durante l'iniziativa Intesa Sanpaolo ha ribadito il suo impegno nel supportare la transizione energetica, così come previsto dal Piano d'Impresa 2022-2025 presentato dal ceo Carlo Messina. Dal 2021 al 31 marzo 2024 le nuove erogazioni a supporto della Green economy e della transizione ecologica sono state di oltre 47 miliardi di euro, mentre gli approvvigionamenti del Gruppo da fonti rinnovabili ammontano al 90%.

