



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 18 maggio 2024**



Prime Pagine

18/05/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 18/05/2024	9
18/05/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 18/05/2024	10
18/05/2024	Il Foglio Prima pagina del 18/05/2024	11
18/05/2024	Il Giornale Prima pagina del 18/05/2024	12
18/05/2024	Il Giorno Prima pagina del 18/05/2024	13
18/05/2024	Il Manifesto Prima pagina del 18/05/2024	14
18/05/2024	Il Mattino Prima pagina del 18/05/2024	15
18/05/2024	Il Messaggero Prima pagina del 18/05/2024	16
18/05/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 18/05/2024	17
18/05/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 18/05/2024	18
18/05/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 18/05/2024	19
18/05/2024	Il Tempo Prima pagina del 18/05/2024	20
18/05/2024	Italia Oggi Prima pagina del 18/05/2024	21
18/05/2024	La Nazione Prima pagina del 18/05/2024	22
18/05/2024	La Repubblica Prima pagina del 18/05/2024	23
18/05/2024	La Stampa Prima pagina del 18/05/2024	24
18/05/2024	Milano Finanza Prima pagina del 18/05/2024	25

Trieste

17/05/2024	Rai News Record di crocieristi a Trieste, in poco più di 12 ore oltre 15mila passeggeri	26
------------	---	----

17/05/2024	Trieste Prima	27
Navi bianche, giornata record: oltre 15 mila passeggeri in 12 ore		

Venezia

17/05/2024	(Sito) Ansa	28
Venezia, nuovo bando per le banchine offshore		
17/05/2024	Il Nautilus	29
TERMINAL CROCIERE E CONTAINER FUORI LAGUNA: RIAPRE IL CONCORSO D'IDEE		
17/05/2024	Informazioni Marittime	31
A Venezia riapre il concorso d'idee per il terminal crociere e container fuori Laguna		
17/05/2024	L'agenzia di Viaggi	33
Crociere a Venezia e Chioggia, rinnovato il Blue Flag per ridurre le emissioni		
17/05/2024	Sea Reporter	35
AdspMas, riapre il concorso d'idee per il Terminal Crociere e Container		
17/05/2024	Shipping Italy	37
Riparte il concorso per il terminal crociere e container fuori Laguna a Venezia		
17/05/2024	Shipping Italy	39
Un nuovo a.d. e 4 milioni di investimenti per Interporto Rivers Venezia		
17/05/2024	Venezia Today	41
21 tonnellate di reti per l'agricoltura sequestrate al porto di Venezia		
17/05/2024	Venezia Today	42
Porto, riapre il concorso di idee per il terminal offshore di Venezia		

Savona, Vado

17/05/2024	Il Nautilus	44
La funzione strategica della ferrovia a Genova nel collegamento tra il porto passeggeri, la città e l'aeroporto		
18/05/2024	Il Tempo Pagina 8	47
La Procura di Genova non molla «Decidiamo noi la data dell'interrogatorio»		
17/05/2024	Rai News	49
Inchiesta Liguria, ancora testimoni davanti al pm. Oggi sentito Carozzi		
17/05/2024	Savona News	50
Gita in barca sulle imbarcazioni di Assonautica per gli ospiti della residenza protetta "SS Nicolò e Giuseppe" di Albisola		
17/05/2024	Savona News	51
Il Comitato Viabilità Piazza Saffi Villapiana: "Bisogna collegare il quartiere al mare"		

Genova, Voltri

17/05/2024	(Sito) Ansa	52
Rixi, commissione ispettiva Mit in autorità portuale Genova		

17/05/2024	(Sito) Ansa	Terminalisti 'porto Genova non si ferma, opere devono procedere'	53
17/05/2024	Affari Italiani	Chi è Aponte, mister Msc (non indagato) che compare nell'inchiesta ligure	54
17/05/2024	BizJournal Liguria	Rixi: «Mit crea commissione ispettiva a carattere amministrativo per verifica atti Autorità portuale	56
17/05/2024	BizJournal Liguria	Rixi, «Con Toti arrestato difficile nominare nuovo presidente dell'Autorità portuale»	57
17/05/2024	BizJournal Liguria	Genova, slitta il protocollo per il collegamento porto-stazione FS	58
17/05/2024	Genova Today	Inchiesta corruzione, cene, biglietti per lo stadio e per la Formula Uno offerti a Cozzani	59
17/05/2024	Genova Today	Inchiesta corruzione, proseguono gli interrogatori: in procura segnalazioni anonime su altri episodi	60
17/05/2024	Il Nautilus	Sviluppo sostenibile del Porto di Genova: esperti del cluster marittimo a confronto	61
17/05/2024	Il Nautilus	MSC CROCIERE, ANNO RECORD A CAGLIARI E IN SARDEGNA CON OLTRE 172.000 TURISTI, DI CUI 115.000 NEL SOLO CAPOLUOGO, BEN 3 NAVI E 67 TOCCATE	63
17/05/2024	Informatore Navale	Sviluppo sostenibile del Porto di Genova: esperti del cluster marittimo a confronto	65
17/05/2024	Informatore Navale	MSC CROCIERE, ANNO RECORD A CAGLIARI E IN SARDEGNA CON OLTRE 172.000 TURISTI, DI CUI 115.000 NEL SOLO CAPOLUOGO, BEN 3 NAVI E 67 TOCCATE	67
17/05/2024	PrimoCanale.it	Il caso Toti e la mafia a Certosa, Casa della Legalità: "La politica deve essere anticorpo, non legittimare i criminali"	69
17/05/2024	PrimoCanale.it	Porto e trasporti Inchieste, Rixi: "Commissione di inchiesta ministeriale in Autorità portuale" 1 minuto e 10 secondi di lettura di Elisabetta Biancalani Venerdì 17 Maggio 2024	71
17/05/2024	PrimoCanale.it	Caso Toti, Marino (Avs): "Priorità è completare scolmatore, non interessi privati in porto"	72
17/05/2024	PrimoCanale.it	Attualità Inchieste, Lavarello-show: "Ho solo fatto camminare ciò che era bloccato" 4 minuti e 9 secondi di lettura di Elisabetta Biancalani Venerdì 17 Maggio 2024 TAGS	73
17/05/2024	PrimoCanale.it	Caso Toti, i terminalisti si compattano: "Il porto non si ferma, le opere devono procedere"	75
17/05/2024	Rai News	Il viceministro Rixi: ispezione ministeriale sugli atti dell'Autorità Portuale	76
17/05/2024	Rai News	I terminalisti: 'Il porto di Genova non si ferma, le opere devono procedere'	77
17/05/2024	Rai News	Il legale di Signorini, non presenteremo istanza al Riesame	78
17/05/2024	Rai News	Evitare lo stop del porto. Ispezione all'authority dal ministero	79
17/05/2024	Sea Reporter	Sviluppo sostenibile del Porto di Genova: esperti del cluster marittimo a confronto	80
17/05/2024	Ship Mag	Buferà giudiziaria in Liguria, Salini (Webuild): "Il cantiere della diga non si ferma"	82

17/05/2024	Ship Mag	83
<hr/>		
17/05/2024	Ship Mag	84
<hr/>		
17/05/2024	Ship Mag	85
<hr/>		
17/05/2024	Shipping Italy	86
<hr/>		

La Spezia

17/05/2024	Citta della Spezia	88
<hr/>		
17/05/2024	Il Nautilus	90
<hr/>		
17/05/2024	Informare	91
<hr/>		
18/05/2024	La Gazzetta Marittima	92
<hr/>		

Livorno

18/05/2024	La Gazzetta Marittima	93
<hr/>		
18/05/2024	La Gazzetta Marittima	94
<hr/>		
18/05/2024	La Gazzetta Marittima	95
<hr/>		
18/05/2024	La Gazzetta Marittima	97
<hr/>		
18/05/2024	La Gazzetta Marittima	99
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

18/05/2024	La Gazzetta Marittima	100
<hr/>		
17/05/2024	vivereancona.it	101
<hr/>		
17/05/2024	vivereancona.it	103
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/05/2024	CivOnline	104
<hr/>		
Geo Barents, i 43 migranti sono sbarcati: stanno tutti bene		
17/05/2024	La Provincia di Civitavecchia	105
<hr/>		
Geo Barents, i 43 migranti sono sbarcati: stanno tutti bene		

Napoli

17/05/2024	Ildenaro.it	106
<hr/>		
San Marzano sul Sarno, Andrea Annunziata candidato sindaco: Le priorità? Sicurezza e sviluppo		
17/05/2024	Informatore Navale	108
<hr/>		
CONTINUA SENZA SOSTA L'ATTIVITÀ DEGLI UOMINI DELLA CAPITANERIA DI PORTO		
18/05/2024	La Gazzetta Marittima	109
<hr/>		
Golfo di Guinea, attacco al "Great Tema"		
17/05/2024	Shipping Italy	110
<hr/>		
Msc aggiunge una toccata a Gioia Tauro nel suo servizio Nwc-East Med		
17/05/2024	Shipping Italy	111
<hr/>		
Autotrasportatori ischitani in cerca di un armatore		

Salerno

17/05/2024	Informazioni Marittime	112
<hr/>		
Nuove professioni nel diportismo, il focus del Propeller Salerno		

Bari

17/05/2024	Agenparl	114
<hr/>		
IL COMUNE COMUNICA - torna "Rotta verso Bari": domenica 26 maggio l'open day per l'iscrizione di bambine/i e ragazze/i della città ai corsi gratuiti di sport nautici		
17/05/2024	Puglia Live	115
<hr/>		
TORNA "ROTTA VERSO BARI" per promuovere la pratica gratuita degli sport nautici tra i bambini e i ragazzi		

Brindisi

17/05/2024	Brindisi Report	116
<hr/>		
Spiritualità nel processo di cura, un convegno nell'Autorità portuale		
17/05/2024	Brindisi Report	118
<hr/>		
L'accoppiamento delle tartarughe marine: il rito nel porto di Brindisi		

17/05/2024	Il Nautilus	119
Le due Autorità di Sistema Portuale della Puglia insieme per lo sviluppo del territorio		

Taranto

17/05/2024	Puglia Live	120
VISITA DELLA COMMISSIONE ATTIVITA' PRODUTTIVE DEL COMUNE AL PORTO MERCANTILE DI TARANTO		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

18/05/2024	La Gazzetta Marittima	121
Presto e bene, ma a rischio		

Olbia Golfo Aranci

17/05/2024	(Sito) Ansa	123
Oltre 172mila turisti nell'Isola con Msc Crociere, anno record		
17/05/2024	(Sito) Ansa	124
Crociere, Msc segna record in Sardegna con 172.000 passeggeri		
17/05/2024	Sardinia Post	125
Turismo, Msc crociere nel 2024 porterà in Sardegna oltre 172mila viaggiatori		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

17/05/2024	quotidianodisicilia.it	126
Svolta nella Duferco di Giammoro, 95 milioni per la riconversione industriale		
17/05/2024	Stretto Web	128
Ponte sullo Stretto, alla manifestazione ci saranno anche i Comunisti: un 'no' scontato, ma pieno di fake		
17/05/2024	Stretto Web	130
Ponte sullo Stretto, tutte le risposte ai dubbi: la verità su terremoti, vento, navi, Salvini, Messina, espropri, cantieri		

Palermo, Termini Imerese

18/05/2024	Milano Finanza Pagina 74	136
Al via i lavori del bacino da 150 mila tonnellate a Palermo		
17/05/2024	Palermo Today	138
Cantieri navali, al via i lavori al bacino da 150 mila tonnellate: "Occupazione per centinaia di metalmeccanici"		

Trapani

17/05/2024	Trapani Oggi	140
Inquinamento ambientale a Trapani, arriva la sentenza, otto le condanne		

Focus

17/05/2024	Agenparl	141
Riforma porti, Ghio (PD): "La moltiplicazione delle competenze tra Ministero dei trasporti e quello del Mare rischia di generare confusione anche sulla portualità. Il governo chiarisca. Presentata interrogazione alla Camera"		
17/05/2024	Informare	142
Nuovi dazi degli USA sulle importazioni dalla Cina che colpiscono anche le gru ship-to-shore		
18/05/2024	La Gazzetta Marittima	144
Formazione per i congedati		
18/05/2024	La Gazzetta Marittima	145
Sette GNV con NAPA Stability		
18/05/2024	La Gazzetta Marittima	146
Sanità per i marittimi e per il mare		
17/05/2024	Ship Mag	147
Container, un'altra settimana in salita per i noli: sono aumentati in media dell'11%		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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



«Sollevato» dall'incarico
Allegrì non è più
l'allenatore della Juve
di **M. Colombo, Dallera, Nerozzi,
Scozzafava, Tomaselli** alle pagine 56 e 57



Domani in edicola
Federer-Nadal:
match sulle nevi
di **Stefano Bucchi**
su la Lettura e già oggi nell'App



Giovani e proteste

L'OSTILITÀ CHE FERISCE L'OCCIDENTE

di **Ernesto Galli della Loggia**

C'è una irragionevolezza furiosa nelle manifestazioni con cui da San Francisco a Parigi migliaia di giovani occidentali stanno occupando le università e le piazze per dimostrare il loro sostegno alla causa palestinese. È la medesima che, in parte, stiamo vedendo nell'«intifada studentesca» anche in Italia. È una irragionevolezza decisa a non prestare la minima attenzione alle ragioni di Israele. Per essa il mondo comincia oggi: le vicende della storia - dal protettorato britannico alla decisione dell'Onu nel 1947 sulla nascita di due Stati, dall'immediato rifiuto di tale decisione da parte degli arabi alla lunga serie di guerre successive - tutto è ignorato, giudicato irrilevante pur di esprimere solo e comunque ciò che urge con violenza dentro l'animo di quei giovani: il bisogno di mostrificare Israele e di scegliersi contro di esso additandolo come un concentrato di nequizie. Ma se il vero obiettivo non fosse in realtà quello gridato a squarciagola, se non fosse Israele, ma un altro? I moti dei giovani sono sempre, al fondo, rivolte contro il padre. Contro il suo comando che impone l'obbedienza alle norme e ai ruoli della società, che si presenta necessariamente come una sorta di castrazione del desiderio sessuale e di onnipotenza dei figli. Il '68 insegna. Ma, tranne poche frange, i figli rivoltosi di allora si ispiravano certo a idee, libri, illusioni.

continua a pagina 40

La giornata contro l'omofobia. Mattarella: basta discriminazioni, non bisogna rassegnarsi alla brutalità

Europa, scontro sui diritti

L'Italia non firma la dichiarazione Ue «pro Lgbt+». Schlein: rabbia e vergogna

● **SETTEGIORNI**
di **Francesco Verderami**

L'enigma al Centro Divisi e poi chissà

Alla fine ne resterà uno solo. Forse due. Perché i tanti centri che affollano il Palazzo potranno anche sopravvivere alle Europee con il proporzionale, ma dovranno poi scegliere alle Politiche con il maggioritario.

continua a pagina 13

● **GIANNELLI**



Sui diritti Lgbt+ è scontro. L'Italia non firma la dichiarazione Ue. Giornata contro l'omofobia, il messaggio del presidente Mattarella. alle pagine 2 e 3 **Arachi, Caccia Guerzoni, Meli**

IL PARTITO, LA LEADER Tutti gli ostacoli di Elly (più combattiva di prima)

Non c'è mai stata una gran simpatia con l'apparato, quello del Pd. Alcuni si sono messi di traverso, altri hanno pensato di usarla come un taxi, e c'è pure chi si è piazzato comodo in tribuna con i popcorn: dai Elly, facci vedere che sai fare. Non che lei si sia preoccupata, o spaventata.

continua a pagina 40

GAZA, LA RAGAZZA SIMBOLO

Trovati i corpi di altri 3 ostaggi: c'è Shani Louk, rapita il 7 ottobre



Shani Louk rapita il 7 ottobre al rave

di **Davide Frattini**

Trovati a Gaza i cadaveri di tre ostaggi israeliani. Tra di loro anche quello di Shani Louk, la ragazza simbolo del 7 ottobre, rapita durante il rave party. Attacco a una sinagoga a Parigi.

alle pagine 10 e 11 **Serafini**

Aveva 68 anni Le missioni da inviato Rai, poi la malattia e il caso amianto



Franco Di Mare è morto ieri. Il giornalista aveva commosso il Paese durante un'intervista tv quando confessò di essere malato

Addio a Franco Di Mare In tv disse: «Ho il cancro»

di **Giovanna Cavalli e Ilaria Sacchettini**

Franco Di Mare è morto. Aveva 68 anni. Poche settimane fa aveva confessato, durante una trasmissione televisiva, di essere malato e di avere un mesotelioma. «Da inviato di guerra - disse - ho respirato amianto: sono sereno e non mollo, ma da questo non si guarisce».

a pagina 23

Genova Gli ispettori di Salvini al porto

Il figlio di Spinelli e il verbale su Toti: il giallo della parola

di **Alessandro Furloni**
Giuseppe Guastella e Andrea Pasqualetto

Il governatore Giovanni Toti «voleva finanziamenti illeciti». Giallo sul verbale di Spinelli jr. Che in una lettera al gip «contesta recisamente» la trascrizione ufficiale. «Nego di aver utilizzato l'aggettivo «illeciti» e ritengo, come ho fatto, di aver detto «leciti»». Salvini invia gli ispettori al porto di Genova.

alle pagine 5 e 6

È UN OPERAIO 42ENNE DEL PADOVANO

Rovigo, preso Fleximan: ha abbattuto 5 autovelox

di **Roberta Merlin**

Preso Fleximan. A incastrarlo la telecamera posizionata davanti all'autovelox di Rosolina, in provincia di Rovigo. Indagato un operaio di 42 anni di Este, nel Padovano, Enrico Mantovan. Avrebbe danneggiato almeno cinque autovelox.

a pagina 21

Antiquorum
MC LUXURY AUCTION
FREE VALUATION DAYS
22 MAGGIO 2024
PIAZZA DEL DUOMO, 17 MILANO
milan@antiquorum.swiss | +39 02876625 | +39 348 808 2054

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**
Lollo all'ultima cena
nessuno ha provato almeno a sondarlo, ovviamente con la promessa che del menu si sarebbe occupato Lollo in persona? Certo, i precedenti non aiutano, e non mi riferisco solo ai cenoni di Natale con i parenti, che anche nelle persone più miti alimentano l'impulso di faide tribali. Napoleone invitava a pranzo gli ambasciatori delle nazioni rivali e consegnava la dichiarazione di guerra dopo il dessert. Forse soltanto le cene dei Borgia erano così ben organizzate da rendere superflue le guerre: i nemici venivano eliminati direttamente a tavola. Andando sempre più a ritroso, ci sarebbe poi quell'Ultima Cena finita con un tradimento. Però Lollobrigida, appresa la notizia, ha detto di avere piena fiducia nella magistratura.

Affaticato dal cambio di stagione? Prova
BIOTON
con Eleuterococco dalle proprietà tonico-adattogene
SELLA IN FARMACIA





La Juventus caccia Allegri per gli insulti al direttore di Tuttosport: "Condotte non compatibili con i nostri valori". Quelli di Calciopoli o delle plusvalenze?



Sabato 18 maggio 2024 - Anno 16 - n° 136
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Annetti: € 300 - € 16 con il libro "Il viso di Pandoro"
Spedizione in abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

TUTTO INIZIÒ A SPEZIA

Cozzani, il vice che chiamava Toti "il re Sole"



GRASSO E MASSARI
A PAG. 6-7

AGROALIMENTARE SHOW

L'ultima di Lollo: "Le buone cene evitano le guerre"

SALVINI A PAG. 8

AMICHIETTISMI A DESTRA

Leo & Leonardo: in lista la sorella del fido Simonelli

BARBACETTO A PAG. 15

"PUNTIAMO AL MILIONE"

Jobs Act: Landini vicino a 500 mila firme per abolirlo

CANNARO A PAG. 14

INCALZATA DA DILETTA

Mamma Giorgia entra nella chat di tutte le classi

Selvaggia Lucarelli

Nel giorno della festa della mamma, Giorgia Meloni, decisa ad affrontare le domande più scomode su censure e riforme, è andata ospite di *Mamma Dilettante*, il podcast sulla genitorialità condotto dall'impietabile intervistatrice Diletta Leotta. Meloni non si è tirata indietro neppure di fronte alle domande più scomode, da "tua figlia fa sport" a "che rapporto hai col telefono?".

A PAG. 18



IMPAR CONDICIO Mazzetti: "Il conduttore ha riesumato la Rai di B."

Gioni (Agcom): "Sul duello da Vespa serviva più severità"

La commissaria non ha votato la delibera sullo stop al confronto tv Meloni-Schlein: "Una maggioranza risicata non può dettare le regole per tutti". Parla lo storico collaboratore di Biagi

GIARELLI E ROSELLI A PAG. 4-5



PIANO CON PECHINO PER RIPARTIRE DAI NEGOZIATI DI ISTANBUL 2022

Putin spiazza la Nato: "Trattare sull'Ucraina"



KIEV RISPONDE "NO" LO ZAR RILANCIA I PATTI POST-INVASIONE FATTI SALTARE DA JOHNSON E IMPALLINA IL VERTICE IN SVIZZERA. ZELENKY RIFIUTA. ZITTI USA E UE

COLARIZI E IACCARINO
A PAG. 2-3

REPORTAGE DALLA LINEA DEL FRONTE Viaggio a Kharkiv fra i contadini che sfamarono l'Urss e che oggi sono sfollati e senza più niente

PARENTE A PAG. 3

CHE C'È DI BELLO

Lanthimos, sesso&droga Sulla giostra con Roth Pardini, prosa evangelica

DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Lollobrigida: "Quante guerre sarebbero evitate con cene ben organizzate?". Chi non ricorda la grigliata in Normandia

LA PALESTRA/MATTEO CAPRONI

LE NOSTRE FIRME

DENUNCIÒ RETE NARCOS Il Marocco vuole il suo dissidente in cella a Brescia



MANTOVANI E MILOSA
A PAG. 16

- Mini Blinken canta, però non legge a pag. 13
- Orsini Bibi e Gallant sono 2 disastri a pag. 13
- Valentini Vespa, l'"artista" bocciato a pag. 13
- Lillo Chef Rubio e l'aria irrespirabile a pag. 11
- Palombi Perdere tutto per una chat a pag. 15
- Boffano Allegri ma non allegriissimi a pag. 19

Par lingo

Marco Travaglio

L'altra sera, dopo l'ovvia cancellazione dell'illeale *té-té* Meloni-Schlein, ci stavamo sbudellando per le rosiccate del neo-femminista Vespa ("Hanno proibito il confronto fra due donne"), delle vedove inconsolabili del Pd ansiose di violare la *par condicio* voluta da loro ("Negano la prima serata alle donne" che imperversano in tutte le prime serate) e delle relative prefiche dei giornalisti, quando è apparso Bruno Lingua in persona. Ovviamente in primissima serata, per replicare l'editto bulgaro e fare il consueto uso criminoso della televisione pubblica pagata con i soldi di tutti. Il noto fuorilegge si è ribellato in diretta alla *par condicio* e all'Agcom che - per la seconda volta in 20 mesi, prima col duetto Meloni-Letta e ora con quello Meloni-Schlein - gli ha impedito di truccare il voto con marquette ai suoi storici mandanti: la destra e il Pd. E ha raccontato una *par condicio* che non esiste per accusare di averla violata nel lontano 2001 - come direbbe lui, "senza contraddittorio" - tre giornalisti e due artisti, rei di aver fatto i loro rispettivi mestieri: Biagi, Santoro, il sottoscritto, Luttazzi e Benigni (e s'è scordato Montanelli). Biagi intervistò Benigni sul futuro premier, Luttazzi intervistò me sui rapporti documentati fra Cosa Nostra, B. e Dell'Utri, Santoro trasmise reportage sul tema e li fece commentare da personalità di ogni orientamento. Tutte condotte non solo lecite, ma doverose, che nessuna legge sulla *par condicio* (che si occupa della parità di spazi televisivi per i candidati) s'è mai sognata di vietare.

Ma per il Dalmata dei mezzibusti lo scandalo è proprio questo: che i giornalisti dessero notizie vere e gli attori satirici facessero satira. Per lui il giornalismo è dirigere il traffico fra le balie dei politici, far pagare dalla Rai 260 milioni di lire a Scattono e Ferraro sul conto di un prestanome per aggirare il sequestro dei beni per i genitori di Marta Russo, ospitare politici che cucinano risotti, fanno karaoke con cantanti, fingono di giocare a tennis con Panatta, firmano contratti-patacca con gli ignari italiani, duettano in due come se fossero candidati solo loro (peraltro finti), fanno da testimonial ai vini della sua masseria. A proposito delle "accuse da ergastolo" che avrei lanciato a *Satyricon*, Vespa si scorda di rammentare che erano tutti fattivi, come hanno appurato 24 sentenze del Tribunale di Roma, della Corte d'Appello e della Cassazione respingendo le otto cause civili intentate da B. e dai suoi cari a me, a Veltri, a Luttazzi e a Freccero; che Dell'Utri - a suo dire "massacrato" da Santoro - fu poi condannato a 7 anni per concorso esterno in associazione mafiosa con una sentenza che ritiene provati i finanziamenti di B. a Cosa Nostra dal 1974 a '92, l'anno delle stragi.

SEGUE A PAGINA 24



il Giornale



40518
9 771124 883006

SABATO 18 MAGGIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 118 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
058.7324971 | Email: inf.n@ilgiornale.it

TUTTI ARCHIVIATI Covid, flop totale Fontana: «Dai pm pesca a strascico»

■ Finite nel nulla le inchieste sul Covid, il governatore della Lombardia Attilio Fontana attacca: «Una giustizia del genere non è più accettabile».

Della Frattina e Zurlo alle pagine 2-3

l'editoriale

PERCHÉ NON FIDARSI DI QUESTA GIUSTIZIA

di Alessandro Sallusti

Leggere le paginate sull'inchiesta che sta terremotando la Liguria può certamente fare un certo effetto e ci sarebbe pure da indignarsi se il nostro sistema giudiziario non fosse quello che è. Lo schema è il solito e ben collaudato: offrire in pasto all'opinione pubblica un fritto misto che ha per ingredienti primari le tesi dell'accusa e il gossip raccolto con intercettazioni a strascico. Abili chef dell'informazione giocano con le parole, per cui i finanziamenti a norma di legge diventano «soldi a Toti», le questioni private - donnine, vizi, spese pazze e hotel di lusso - di imprenditori più o meno spregiudicati (o fortunati) che nulla c'entrano con la questione giudiziaria, fanno da gustoso condimento, e alla fine salta il confine tra verità e fiction.

Dicevamo: tutto già visto. È di ieri la notizia che è stata archiviata, non senza imbarazzo, anche l'ultima inchiesta aperta all'epoca del Covid per dimostrare che nella gestione dell'epidemia i vertici della Regione Lombardia, e non solo, si erano comportati come una banda di criminali e incompetenti. Semplicemente, a differenza di quello che volevano far credere le cronache giornalistiche soprattutto del *Fatto Quotidiano* e di *Repubblica*, non era vero niente e solo ora si ammette pure che quell'inchiesta era talmente infondata che non sarebbe dovuta neppure cominciare.

Lo dico perché di fronte a polveroni simili bisogna sempre stare in guardia. Dobbiamo tenere sempre presente i danni enormi che il nostro sistema giudiziario ha fatto al Paese. Per dieci anni la nostra azienda fiore all'occhiello, l'Eni, è stata tenuta sotto scacco da una scellerata inchiesta della procura di Milano per corruzione internazionale - pm Fabio De Pasquale - che, ben pompata dai giornali, ha screditato l'Italia nel mondo: tutti assolti. Sette anni è invece durato il calvario giudiziario che ha messo in ginocchio una delle principali banche italiane - il Monte dei Paschi - e che si è concluso con la sentenza «il reato non sussiste». Dieci anni di fango sul Paese sono quelli prodotti dalle procure siciliane che hanno inseguito un'inesistente trattativa tra lo Stato e la mafia: anche qui la sentenza finale è che «il fatto non sussiste».

Insomma, la storia insegna che il clamore di un'inchiesta è inversamente proporzionale alla sua fondatezza. E quella di Genova, a occhio, non farà eccezione.



SVOLTA IN VATICANO

Troppi santoni, stretta del Papa sulle apparizioni

Solo il Pontefice potrà pronunciarsi in via eccezionale. Ma alla fede non servono le prove

di Michele Brambilla

Una trentina di anni fa, durante una riunione di redazione del *Corriere della Sera*, mentre eravamo tutti seduti attorno al mitico tavolo che all'inizio del Novecento il direttore Luigi Albertini aveva fatto fare (...)

segue a pagina 17 con Fabio Marchese Ragona

la stanza di Feltri

alle pagine 22-23

Perché rifiuto la condanna a morte
E nessuno merita il «fine pena mai»



IL MINISTRO TAJANI

«La Russia sogna l'Ue in frantumi Questa è anche una lotta psicologica»

di Gabriele Barberis a pagina 6

ADDIO A FRANCO DI MARE

Il cronista in guerra con l'amianto



È morto il giornalista Franco Di Mare, volto noto della Rai. Aveva 68 anni e il 28 aprile scorso aveva annunciato di essere affetto da un mesotelioma inguaribile e di averlo contratto respirando particelle di amianto negli anni in cui era stato corrispondente all'estero.

Laura Rio a pagina 15

ALLERTA DEL VIMINALE

Comizi elettorali, allarme attentati

Dopo il caso slovacco, si temono altri lupi solitari. Europa nel mirino

■ Massima attenzione da parte dell'intelligence e delle forze dell'ordine per la sicurezza degli incontri elettorali dopo il grave ferimento del premier slovacco Robert Fico. Non ci sono allarmi spe-

cifici, spiega il Viminale, ma la minaccia dei «lupi solitari». Un clima tossico e pericoloso che si sta allargando in vista delle Europee.

servizi alle pagine 10-11

CONTROMISURE ALLE SANZIONI UE

Mosca «rapina» Unicredit: sequestrato mezzo miliardo

■ Disavventura russa per Unicredit. Una Corte di San Pietroburgo ha posto sotto sequestro conti e proprietà di Piazza Gae Aulenti in Russia per un valore di circa 463 milioni di euro.

servizio a pagina 19

TRANSIZIONE GREEN

La ricetta Meloni:

«Nucleare anti crisi»

■ La premier Giorgia Meloni interviene al Business7 e rilancia il nucleare: «Non va dimenticato per la transizione ecologica».

Gian Maria De Francesco a pagina 9

all'interno

PARLA LO ZIO DI CHICO FORTI

«Mio nipote in Italia?»

Lo aspetto da 25 anni»

Hoara Borselli a pagina 9

ESONERATO IL TECNICO

Ora è Allegrini out

«Show non da Juve»

servizi a pagina 28

I LIMITI DEL CAPITALISMO

Ma che bello! Finalmente qualcosa che anche i ricchi non possono comprare. Che non è la bellezza, visto che la chirurgia estetica ormai fa miracoli. Ma il suo contrario.

La storia - che ci riconcilia con l'idea universale di Giustizia - l'ha raccontata la Cnn. Ed è questa. A Canberra, Australia, terra strana dove vivono più canguri che persone, anche se questo non c'entra nulla, l'artista Vincent Namatjira in una mostra alla National Gallery of Australia ha esposto il ritratto della persona più ricca del Paese, la magnate mineraria Gina Rinehart. La quale ha un patrimonio di 30,2 miliardi di dollari e dei tratti del viso che - diciamo così - conducono una vita alquanto sregolata.

di Luigi Mascheroni



Bene. Anzi: male. Quando ha visto il suo ritratto, la mega-multi-miliardaria ha chiesto di comprarlo. Per rimuoverlo dalla mostra. Niente da fare.

E ora la morale. Il fatto ovviamente non è interessante da un punto di vista estetico (faticiamo a dire se sia più brutto il soggetto o il dipinto). Ma dal punto di vista economico. Non poter comprare - non ciò che ci piace - ma ciò che non ci piace mette impietosamente in mostra, scusate il *calembour*, il lato debole del mercato. Non tutto è in vendita, per fortuna.

Una lezione per i capitalisti. I quali pensano di potere comprare ogni cosa, comprese la bellezza e la bruttezza. Ma una lezione anche per i comunisti. I quali, se volevano davvero abbattere il capitalismo, bastava che non si vendessero.

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

Laila farmacia di origine vegetale, Pariva con Ginkgo Biloba, olio essenziale di lavandula angustifolia Miller.

Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Linalyl acetate), radice di Ginkgo Biloba, radice di Ginseng, radice di Valeriana, radice di Leonorino, radice di Saffron.



IL GIORNO

Speciale

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

SABATO 18 maggio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli +

Musei

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Trovato il corpo del pensionato di Cantù. Fontana a Bellinzago: vi aiuteremo

Mario, vittima dell'acqua L'alluvione costa 20 milioni

Autunno e Pioppi alle pagine 16 e 17



Omofobia, l'Italia non firma il testo Ue

Il Pd insorge: vergogna. La ministra Roccella: noi contro le discriminazioni, ma no al gender che nega l'identità maschile e femminile
Casa, giustizia, sanità: le misure della maggioranza prima del voto. Intervista a Ugo Sposetti: abolire il finanziamento ai partiti fu sbagliato Servizi da p. 4 a p. 9

Il mancato confronto

Il no al duello tv Schlein-Meloni fa male a chi vota

Bruno Vespa a pagina 6

Il giornalista ucciso dall'amianto

Franco Di Mare, dalle guerre alla malattia



A 68 anni, 19 giorni dopo aver rivelato in tv il suo mesotelioma, il cancro dell'amianto, Franco Di Mare lascia il mondo che da giornalista ha raccontato. Tra conflitti e tragedie.

G. Rossi a pagina 13

LA JUVENTUS CACCIA IL MISTER DOPO LE SFURIATE IN COPPA ITALIA LA SOCIETÀ: «COMPORTAMENTI INCOMPATIBILI CON I NOSTRI VALORI»

Massimiliano Allegri, 56 anni, durante Atalanta-Juventus: partita che ha assegnato alla Juve la Coppa Italia



ALLEGRI ESONERATO

Grilli nel Qs

DALLE CITTÀ

Voghera, premiata a 35 anni

Martina, il cuore nella scienza «Vinco il cancro per mio padre»

Marziani a pagina 14

Milano, singolo e tour



Gabbani's karma E il tormentone si fa alternativo

Spinelli a pagina 28



L'uomo ha cambiato versione: una colluttazione con la giovane agente

Delitto di Anzola, fermato il vigile L'accusa: è omicidio volontario

Orlandi alle pagine 2 e 3

Dalla Francia alla Svezia cresce l'allarme in Europa

Antisemitismo Rouen, incendia la sinagoga Svezia, spari all'ambasciata israeliana

Del Prete e Turrini alle p. 10 e 11

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.





Oggi su Alias

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



Domani su Alias D

PESSOA Ristampato «Il marinaio» accompagnato da tredici drammi inediti dove dolenti «sonnambuli» vagano in stanze «senza porta»



Visioni

CANNES 77 In gara «Oh Canada» di Paul Schrader, che vede dopo 44 anni la reunion con Richard Gere Giulia D'Agnolo Vallan pagina 14

CON "Il secolo di Rossini" + EURO 2,50 CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

il manifesto

SABATO 18 MAGGIO 2024 - ANNO LIV - N° 119 www.ilmanifesto.it euro 2,50

MADRID RIFIUTA L'ATTRACCO ALLA PRIMA NAVE E ANNUNCIA: LO FAREMO CON TUTTE

Porti spagnoli chiusi alle armi israeliane

«La politica del governo è non concedere nuove licenze per materiale bellico diretto in Israele, e questa decisione è coerente e va nella stessa linea». Così il governo spagnolo ha ieri spiegato la decisione di rifiutare l'attacco al porto di Cartagena a una nave piena di

armi diretta in Israele. E annuncia: lo faremo con tutte quelle cariche di armamenti destinati a Tel Aviv. Una decisione senza precedenti che segue all'impegno spagnolo nel consenso internazionale per giungere a un cessate il fuoco permanente. La mossa è stata rivendicata an-

che dai movimenti sociali che da mesi manifestano in Spagna e dalla sinistra di Podemos e Sumar. Intanto il primo ministro Sánchez fa sapere che a giorni annuncerà la data del riconoscimento dello stato di Palestina. LUCA TANCREDI BARONE A PAGINA 8

GAZA SENZA TREGUA

In attesa di Rafah, distrutta Jabaliya

Lettere e appelli dei governi occidentali alleati di Israele per fermare l'offensiva su Rafah. Ma nessuno chiede più il cessate il fuoco (non-

stante una risoluzione del Consiglio di Sicurezza) e Israele lancia nuove distruttive operazioni contro Jabaliya e il nord di Gaza. CRUCIATI A PAGINA 8

Palestina-Mondo

Se la filosofia ritrova le piazze

ROBERTA DE MONTICELLI

C'è piazza e piazza, naturalmente, e una cosa è Socrate che dialoga con gli apprendisti della classe dirigente di Atene, un'altra che Kant scenda in piazza con un megafono e chiami a corteo i ragazzi di tutte le scuole d'Europa e d'America, a gridare fiat justitia, etsi pereat mundus. Improbabile dite? Eppure forse sta succedendo. — segue a pagina 11 —

In piazza contro il ponte di Messina foto di Gianluca Rossellini/Ansa



Sotto un ponte

Manca il progetto definitivo ma la macchina degli espropri è in moto. Cittadini e comitati oggi in piazza a Villa San Giovanni per salvare la casa e la vita delle comunità da un grande affare destinato però a rimanere incompiuto

pagina 2, 3

IL GRANDE BLUFF

Quei costi sociali che sono persone

«Il ponte sullo Stretto di Messina è un'occasione di sviluppo», secondo il ministro Salvini. «Per farsi un'idea, è sufficiente leggere l'incipit della relazione della Commissione di impatto ambientale. In sintesi, dice: "Presentateci uno studio analitico del rapporto tra costi e benefici, da un punto di vista sociale, economico, politico". Sinora, però, a tale istanza il governo non ha risposto. Già basterebbe questo vuoto di senso per qualificare l'inconsistenza dell'idea stessa di avviare i cantieri del ponte. C'è poi un piano più tecnico: il nostro è un territorio fragile da un punto di vista sismico e idrogeologico. Le opere di messa in sicurezza dovrebbero essere compiute prima della fase di progettazione. Eppure non ci risulta che esista la volontà di realizzarle». Intervista a Giusy Caminiti, sindaca di Villa San Giovanni.

DIONESALVI, MESSINETTI A PAGINA 3

LEGGE ELETTORALE



Rosatellum a processo alla Corte europea

DIRITTI LGBTIQ+



L'Italia non firma la dichiarazione Ue

CLIMA



Veneto sommerso da acqua e cemento



all'interno

Francia

Rouen, dà fuoco alla sinagoga. Ucciso dagli agenti

Un 25enne dà fuoco alla sinagoga di Rouen, gli agenti sparano e lo uccidono. Danni al luogo di culto ebraico. Condanne bipartisan ma la destra ha già i suoi «responsabili».

FILIPPO ORTONA PAGINA 9

Turchia

Pioggia di condanne contro l'Hdp al Processo Kobane

In Turchia si chiude il «processo Kobane» con condanne pesantissime al partito della sinistra curda e turca Hdp. La vendetta di Erdogan contro chi ha sognato la democrazia.

PASTA, ANDIC PAGINA 7

Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. GigaCRM/23103 9 770235 415017





€ 1,20 ANNO CICCHI-N° 138 ITALIA

Fondato nel 1892



Sabato 18 Maggio 2024

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

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

Napoli, il caso «Circoli aperti alle donne? Un processo che va iniziato» Servizio in Cronaca



L'evento Regata dei Tre Golfi lo show delle vele davanti al Castello Felice Massimo De Falco in Cronaca



Le iniziative La rinascita della Galleria tra libri e caffè «Un salotto» Gennaro Di Biase in Cronaca



L'editoriale LA FRAMMENTAZIONE DECISIONALE EUROPEA E ITALIANA DA SUPERARE

Roberto Napolitano

Vesna Pusić è stata ministro degli esteri e vice primo ministro della Croazia, oggi insegna Sociologia e Teoria Politica all'Università di Zagabria. Nella prima delle due giornate della terza edizione di "Verso Sud" a Sorrento che ha messo a confronto voci della politica e dell'economia di Africa, Medio Oriente e Balcani, ha avuto il merito di ricordare a tutti che sono in atto 57 conflitti nell'area del Mediterraneo allargato e di come tutti i grandi progetti europei, non solo energetici, che provano a riunire le due sponde del Mare Nostrum, mettono a nudo la difficoltà strutturale di avviarli e portarli a termine ogni volta che la convergenza di interessi tra due o tre Paesi esige che si allarghi ad altri.

Questo bagno di realismo, che non ha impedito di conseguire successi di tappa ma non permette di vincere il giro, mette a nudo le responsabilità politiche della frammentazione decisionale di un'Europa incapace di dotarsi di una governance a maggioranza qualificata in grado di fare seguire alle scelte strategiche decisioni operative conseguenti. Per la verità, a nostro avviso, si naviga a vista anche sulle scelte strategiche: la tutela dell'interesse italiano dentro queste scelte strategiche impone un cambio di passo. La rivoluzione, soprattutto in termini di intuizione politica e di metodo che il governo Meloni ha compiuto con il Piano Mattei, si eleva positivamente sullo stagno decisionale che è tornato a prevalere dopo lo scacco degli eurobond post pandemici. Merita di inventare un progetto europeo a tutto tondo a guida italiana che fa sua la cultura non predatoria e solidale e può farci uscire dalle sabbie mobili delle dominazioni anglo-francesi e russo-cinesi.

Questo giornale sostiene il cambio di paradigma che fa del Mezzogiorno italiano non più periferia, ma centro del nuovo mondo, che è quello dell'asse globale Sud-Nord subentrato all'asse Est-Ovest, messo fuori gioco dai carri armati di Putin in Ucraina. Questo nuovo mondo ha rimesso al centro il Mediterraneo ed è percorso da grandi e piccoli conflitti, vecchi e nuovi colonialismi.

Continua a pag. 43

IL CAMBIO DI PARADIGMA Da Sorrento confermata la centralità del Mezzogiorno nel Mediterraneo allargato

SUD, BASTA LAMENTAZIONI

► Messaggio forte di Fitto: le risorse ci sono, va evitata la polverizzazione della spesa De Luca: bruciato un anno, sui fondi di coesione è arrivato il momento di firmare

Servizi da pag. 2 a 5

Il focus geopolitico L'Europa faccia suo il Piano Mattei

Antonino Pane

La scommessa del Piano Mattei deve essere condivisa dall'Europa: indispensabile sviluppare il continente africano in una logica di ascolto e crescita interna. Stop, dunque, alle attività predatorie.

A pag. 2

Gonzalez Laya (Spagna) «Offerta energetica il Sud è centrale»

Nando Santonastaso

Non c'è dubbio che nell'offerta energetica il Sud sia centrale. Al Mattino Arancho Gonzalez Laya, spagnola, ex ministro degli Esteri, «Il rapporto del Sud Europa con le rinnovabili è superiore al passato».

A pag. 5

Gelsomina Vigliotti (Bei) «Qui le opportunità di crescita e lavoro»

La Bei è nata anche per il Mezzogiorno. Lo spiega Gelsomina Vigliotti, vicepresidente della Banca Europea per gli Investimenti. «Negli anni - dice al Mattino - è emersa la necessità che la progettualità arrivasse anche dal basso. Nel Mezzogiorno noi abbiamo opportunità».

Santonastaso a pag. 5

L'editoriale Immigrazione le vere politiche da adottare

Romano Prodi

L'immigrazione rimane centrale nella campagna elettorale delle ormai vicine elezioni europee e addirittura già infuoca i dibattiti di quella americana, che pure si concluderà solo a novembre. Non si tratta certo di un fatto nuovo: l'immigrazione è ormai da decenni il test cruciale per la conquista dei consensi. Su questo tema vi sono posizioni diversificate.

Continua a pag. 43

Punto di Vespa Che grave errore aver impedito un duello storico

Bruno Vespa

Quando trent'anni da Silvio Berlusconi scese in campo, il suo potere mediatico era formidabile. E lui ne approfittò immediatamente. Bisognava mettere argine e fu fatto. Ricordo ancora quando col suo accento toscano Lamberto Dini, suo immediato successore a palazzo Chigi, addolciva l'espressione «par condicio» parlando come di una pozione salvifica.

Continua a pag. 43

Napoli, 2-2 a Firenze: l'Europa appesa a un filo. La Juve esonera Allegri

NON BASTA LA MAGIA DI KVARA

Francesco De Luca

Il 17 maggio di trentacinque anni fa il Napoli di Maradona e Careca vinceva la Coppa Uefa a Stoccarda. Il pareggio di Firenze quasi esclude questo, che pure ha lo scudetto sulle maniche, dall'Europa. Non dipende soltanto dalla partita degli azzurri contro il Lecce ma anche da quanto faranno le altre squadre in corsa per la Conference League, dovendo considerare che la Fiorentina è attesa dalla finale europea e che deve recuperare la partita di campionato contro l'Atalanta.

Continua a pag. 42



L'Inviato a Firenze Eugenio Marotta, Marco Ciriello, Bruno Majorano e Pino Taormina nello Sport

Il giornalista aveva parlato in tv della malattia L'addio a Franco Di Mare inviato da Napoli nel mondo

Luciano Giannini

È stato direttore di Rai-tre, vice di Raiuno, conduttore di «Uno mattina» e di «Frontiere», scrittore ma innanzitutto giornalista della genia migliore; al punto di rendere pubblica la malattia che lo ha ucciso a 68 anni; e non per prurigine narcisistica; per arginare la solitudine dell'agonia; o venalità. Addio a Franco Di Mare, era partito da Napoli per raccontare il mondo.



A pag. 14 Il giornalista Franco Di Mare

Advertisement for LAILA capsules: CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI. LAILA farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 1440 - N° 130
Società in A.P. 01.03.2003 con L.4.8.2004 art.1, c.203 RM

NAZIONALE

TEL 06 491404

Sabato 18 Maggio 2024 • S. Vincenza

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Festival di Cannes
Chiara, nel nome di Mastroianni: recito mio padre
Satta a pag. 21



Squadra a Montero
Allegri, la sfuriata gli costa il posto: la Juve lo esonera
Mauro nello Sport



Due slot per i tecnici
Rigori e rossi, il nuovo Var sarà a chiamata
Abbate nello Sport



L'editoriale
MIGRANTI, SE LA STORIA CAMBIA IL VENTO

Romano Prodi

L'immigrazione rimane centrale nella campagna elettorale delle ormai vicine elezioni europee e addirittura già influenza i dibattiti di quella americana, che pure si concluderà solo a novembre. Non si tratta certo di un fatto nuovo: l'immigrazione è ormai da decenni il test cruciale per la conquista dei consensi. Anche se su questo tema vi sono posizioni diversificate, esiste tuttavia una collaudata dottrina sul fatto che più si esercita una politica dura e severa nei confronti degli immigrati, migliori sono i risultati elettorali, sia che si tratti della concessione del diritto d'asilo, dei processi di accoglienza o delle politiche di concessione della cittadinanza.

Per questo motivo, le recenti decisioni europee in termini di immigrazione, pur essendo state criticate dai movimenti oltrenzisti che le avrebbero volute più severe, hanno sostanzialmente proseguito nella direzione restrittiva. In particolare non si registrano passi in avanti nell'introduzione di elementi di solidarietà nei confronti dei paesi geograficamente più esposti ai flussi migratori, tra i quali vi è, evidentemente, l'Italia. Ancora più nette sono le prese di posizione anti-immigrati negli Stati Uniti, dove si assiste ad una vera e propria gara su chi è più efficiente nel chiudere le frontiere meridionali.

La dottrina per cui chi "picchia più forte in testa" agli immigrati vince le elezioni è ancora prevalente e viene ancora applicata e ritenuta intoccabile.

Continua a pag. 23

Statali, fuga dal posto fisso

► Stipendi bassi e scarsa innovazione: la pubblica amministrazione non attira più i giovani. Solo nei ministeri mancano 40 mila dipendenti. La topa? Aumentare l'età della pensione

Il volto Rai si è spento a 68 anni per un tumore



Addio a Franco Di Mare, il cuore della diretta

Marco Ventura

La sua voce, anzitutto. Perché la parola è intonazione e combacia con un pensiero. Nel caso di Franco, immancabilmente, con un racconto. Franco Di Mare, che aveva sessantotto anni e dieci vite vissute, incredibilmente da ieri non c'è più per un mesotelioma.

A pag. 13

IL MIO MAESTRO DOLCISSIMO

Francesca Fialdini

Un amico e un maestro, questo è stato Franco per me. I tre anni passati (...)

Continua a pag. 23

Andrea Bassi

Il declino del posto fisso: soltanto nei ministeri persistono 40 mila dipendenti. I dati del conto annuale del Tesoro: dai Comuni via oltre 60 mila addetti. Molti i concorsi "disertati". Fa il pieno chi paga di più, come Inps e Fisco. Previsite 170 mila assunzioni l'anno ma bastano solo 10 mila per sostituire chi va in pensione. Sfatato intanto il mito del Mezzogiorno: ci sono più impiegati al Nord. Al Sud nei municipi lavorano 5,34 persone ogni mille abitanti, nel Settentrione sono 5,83.

A pag. 2

L'intervista

Severino: la vera svolta nella Pa sarà il merito

Roberta Amoruso



A pag. 3

I veti sulla Rai

L'idea di Schlein: duello sul web Meloni dice no

Andrea Bulleri

La mossa è partita dal quartier generale del Nazareno. Il duello tra Giorgia Meloni ed Ely Schlein, come? Spostando l'arena del faccia a faccia sul web. Ma la premier Meloni: «Inopportuno». A pag. 10

Gentili a pag. 10

«Interrogate subito Toti» Scontro centrodestra-pm

► Da Salvini a Zangrillo, la richiesta di accelerare sull'inchiesta. La procura: «Decidiamo noi quando sentirlo, non la politica»

ROMA Da un lato il centrodestra, che chiede di procedere in fretta con l'interrogatorio di Giovanni Toti per chiarire al più presto la posizione del governatore. Dall'altro la procura di Genova, che replica a tono e rivendica la propria autonomia: «La decisione sul se e sul quando sentirlo spetta al pm». Tra la politica e i magistrati incaricati di indagare sugli episodi di presunta corruzione elettorale in Liguria sale la tensione.

Guasco a pag. 9

La guerra commerciale

Unicredit nella trappola russa. Sequestrati beni per 463 milioni

ROMA La Russia sequestra conti e beni a Unicredit per 463 milioni. La Corte di San Pietroburgo ha ordinato il blocco in una causa fra due gruppi esteri. La Farnesina segue la vicenda: sarà trattata lunedì al tavolo sulle imprese che operano con la Russia.

Dimito e Rosana a pag. 4

XI CHIEDE A PUTIN LA PACE OLIMPICA

Vittorio Sabadin

Il pressing di Xi su Putin: «Ora la tregua olimpica». La mossa del leader cinese.

A pag. 5

Le ragioni del «no» DIRITTI DI GENERE: INCLUDERE SENZA IMPLODERE

Alessandro Barbano

L'Europa - dice Roberta Metsola promuovendo la dichiarazione sui diritti delle comunità lgbt+ - che l'Italia non ha votato - è sinonimo di libertà: libertà di vivere come si vuole, libertà di amare chi si vuole senza discriminazioni, odio e pregiudizi, libertà di essere chi si vuole essere. Da liberali conveniamo totalmente sulla prima e sulla seconda libertà. Ma c'è una libertà di essere chi si vuole essere?

Continua a pag. 23

Malfetano a pag. 12

CERCA QUESTO SIMBOLO NEL TUO NEGOZIO PEWEX PREFERITO E SCOPRI I PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO SU TANTI PRODOTTI

Il Segno di LUCA

CAPRICORNO UNA MARCIA IN PIÙ
Potrebbe essere una buona idea quella di approfittare del fine settimana per fare un viaggio, perché in ogni caso il desiderio di perderti e andare un po' alla deriva, senza una vera meta, va ascoltato. La tua emotività è rafforzata dalla configurazione, che ti invita a sognare, a fantasticare liberamente, evitando con cura di porre dei limiti razionali a queste tue fantasie. In amore la configurazione ti regala una marcia in più.
MANTRA DEL GIORNO
La vita non ha libretto di istruzioni.
REPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30; "I segreti dei barbiere" • € 0,90 (solo Roma); "Stanno in trappola" • € 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
QN CARLINO + HARPER'S BAZAAR in abbinamento obbligatorio con Edizione di Imola non vendibile separatamente € 1,70

SABATO 18 maggio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

Speciale

Musei

Q5

Formula 1

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY

Prove libere super, decine di migliaia in delirio

**Tutti pazzi per Leclerc
Imola già in festa
La Ferrari ha un sogno**

Agnessi a pagina 18 e servizi nell'Inserito

Cucciolini
il Resto del Carlino

GRUPPO GHEDINI
AUTOMOBILI

**DOMANI
IN REGALO
LA SCHEDA
PER RACCOLLIERE
I BOLLINI**

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY

Omofobia, l'Italia non firma il testo Ue

Il Pd insorge: vergogna. La ministra Roccella: noi contro le discriminazioni, ma no al gender che nega l'identità maschile e femminile
Casa, giustizia, sanità: le misure della maggioranza prima del voto. Intervista a Ugo Sposetti: abolire il finanziamento ai partiti fu sbagliato da p. 4 a p. 9

Il mancato confronto

**Il no al duello tv
Schlein-Meloni
fa male a chi vota**

Bruno Vespa a pagina 6

Il giornalista ucciso dall'amianto

**Franco Di Mare,
dalle guerre
alla malattia**



A 68 anni, 19 giorni dopo aver rivelato in tv il suo mesotelioma, il cancro dell'amianto, Franco Di Mare lascia il mondo che da giornalista ha raccontato. Tra conflitti e tragedie.

G. Rossi a pagina 13

**LA JUVENTUS CACCIA IL MISTER DOPO LE SFURIATE IN COPPA ITALIA
LA SOCIETÀ: «COMPORTAMENTI INCOMPATIBILI CON I NOSTRI VALORI»**



Massimiliano Allegri, 56 anni, durante Atalanta-Juventus: partita che ha assegnato alla Juve la Coppa Italia

**ALLEGRI
ESONERATO**

Grilli nel Q5

DALLE CITTÀ

Bologna, coltellata per una bici

**Montagnola,
il 17enne fuggito
dalla comunità
Poi l'omicidio**

Caravelli e Moroni in Cronaca

Bologna, protestano i residenti

**Nido Cavazzoni,
gli alberi del parco
tagliati nella notte**

Caravelli in Cronaca

Borgo Tossignano, con Geolab

**Gli studenti
analizzano
il Santerno**

In Cronaca



L'uomo ha cambiato versione: una colluttazione con la giovane agente

**Delitto di Anzola, fermato il vigile
L'accusa: è omicidio volontario**

Orlandi alle pagine 2 e 3

Dalla Francia alla Svezia cresce l'allarme in Europa

**Antisemitismo
Rouen, incendia
la sinagoga
Svezia, spari
all'ambasciata
israeliana**

Del Prete e Turrini alle p. 10 e 11

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



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

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





IL SECOLO XIX



SABATO 18 MAGGIO 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con "GENTE+ELLE" in Liguria, AL e AT-1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVIII - NUMERO 117, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

ANCHE PER L'EFFETTO SUPERBONUS
Il debito pubblico vola
«Italia come la Grecia»

LUCIA MONTICELLI / PAGINA 12



CON UNGHERIA, BULGARIA E ROMANIA
No di Roma alla Carta
dei diritti arcobaleno

AMABILE, BRESOLIN E CARRATELLI / PAGINE 18 E 19



IL GIORNALISTA RAI
Addio all'inviato Di Mare
rivelò a Fazio: ho il cancro

ANTONIO BRAVETTI / PAGINA 21



IL MEMBRO DEL COMITATO PORTUALE CAROZZI DAVANTI AI PM PER 5 ORE. IL SINDACO BUCCI CHIEDE DI ESSERE SENTITO

La procura gela Toti «Decidiamo noi quando ascoltarlo»

Interrogatori, i legali contestano il contenuto delle trascrizioni di Spinelli jr
«Non ha detto che i finanziamenti erano illeciti». Porto, arrivano gli ispettori

Dopo Toti, anche Marco Bucci (non indagato) ha chiesto di essere ascoltato dai pm. Ma sarà la procura a stabilire tempi e modi dell'interrogatorio del presidente della Regione. Ieri per cinque ore i pm hanno ascoltato il membro del comitato portuale Giorgio Carozzi. Diventa un giallo l'interrogatorio di Roberto Spinelli. Nella trascrizione si legge: "Toti chiedeva finanziamenti illeciti" mentre i legali sostengono che abbia detto "leciti".

MARCO FAGANDINI, LAURA IVANI, TIZIANO IVANI
EFABIO POZZO / PAGINE 2-11

ROLLI



TOTI NON VEDE L'ORA DI PARLARE
SEMPRE 'STA MANIA DI ACCELERARE LE PRATICHE

L'INTERVISTA

Emanuele Rossi / PAGINA 8

Il ministro Zangrillo
«Chiarezza in Liguria
o si ferma lo sviluppo»

«Fare chiarezza al più presto e ripristinare la continuità per la Liguria». È l'auspicio del ministro della Pubblica amministrazione Zangrillo. «Non bisogna interrompere i piani di sviluppo di questa regione».

IL CASO

G. Filippi e T. Fregatti / PAGINA 7

Costantino, i soldi
e la poltrona al Gaslini

IPRECEDENTI

Marco Menduni / PAGINA 11

L'inchiesta e la talpa
se la storia si ripete

UFFICII IN DIFFICOLTÀ

Alberto Quarati / PAGINA 15

Il patto Rfi-Aeroporto
slitta per le indagini

IL COMMENTO

VITTORIO COLETTI / PAGINA 24

LA DIFFERENZA
TRA EVITARE
E PUNIRE IL REATO

Il miglioramento etico della società passa per vie diverse da quella penale; passa dall'istruzione, dalla cultura, dal benessere economico.



«FU VOTO DI SCAMBIO»
OTTO MESI A MONDELLO
EX SINDACA DI LAVAGNA

ALESSANDRA PONTE / PAGINA 10

PD, IL SEGRETARIO LIGURE

L'articolo / PAGINA 9

Natale agli alleati:
«Iniziamo a parlarci
è l'ora della svolta»

«Un appello a tutte le forze che vogliono cambiare il corso di questa Regione. Vediamoci». A dirlo è Davide Natale, segretario ligure del Pd.

IL PALERMO VINCE 2-0. BLUCERCHIATI MAI IN PARTITA. PIRLO: «CI RIPROVEREMO»

Sampdoria sconfitta stop al sogno Serie A



La delusione di Esposito mentre i giocatori del Palermo esultano

Niente da fare. La Samp vanifica la rimonta in campionato con una prestazione incolore a Palermo nella serata più importante. Dopo aver lasciato scappare gli avversari sul due a zero quasi senza giocare, ci sarebbe voluta una rimonta storica per ribaltare il risultato, ma non era serata. La Samp da oggi deve cominciare a programmare la prossima stagione di B. E ci sono ancora parecchi nodi, tecnici, finanziari e organizzativi da sciogliere.

GLI INVIATI ARRICHELLO E BASSO / PAGINE 50 E 51

IL TECNICO ESONERATO

Antonio Barilla / PAGINA 53

Juve-Allegri, è finita
fatali le liti in Coppa

Dopo 8 anni e 5 scudetti la Juventus ha annunciato l'esonero del tecnico Allegri a causa dei comportamenti tenuti nella finale di Coppa Italia.



BUONGIORNO

Sento dire spesso e talvolta leggo che il massacro a Gaza è la grande fabbrica dell'antisemitismo contemporaneo. Se ieri un folle ha cercato di dare fuoco alla sinagoga di Rouen, se qualche settimana fa la sinagoga di Varsavia è stata bersagliata di bombe incendiarie, se il presidente dell'associazione ebraica europea, Menachem Margolin, dice che i casi di antisemitismo sono aumentati del mille per cento - ebbene tutto questo è colpa anche e soprattutto del massacro a Gaza. Mi pare una sciocchezza. I casi di antisemitismo aumentano moltissimo dopo il 7 ottobre, ma erano in costante aumento da prima e da anni, come da poco ha certificato l'Anti-Defamation League. La reazione di fuoco al 7 ottobre, semmai, ha consentito l'eruzione dalle paludi dell'inconscio - espressione di Imre Kertész - di un antisemitismo sepolto vivo. L'ha

Dentro la palude

MATTIA FELTRI

giustificato. Ha spazzato via il tabù già progressivamente indebolito dal passare del tempo. Per il resto, cercare una motivazione dell'antisemitismo di oggi, di ottant'anni fa o dei secoli precedenti, credo sia uno spreco di tempo. Bisogna, appunto, scandagliare le paludi dell'inconscio. Non ci sono mai motivi reali, ha detto David Grossman. Un impulso irrazionale di natura puramente biologica, diceva Primo Levi. È come un'epidemia, come un colera, che non si può curare né spiegare, osservava Theodor Mommsen alla fine dell'Ottocento annunciando la sua resa davanti all'impenetrabile. L'antisemitismo - odiare, insultare, aggredire un ebreo in quanto ebreo - semplicemente non ha senso. Se ce ne fosse uno, non ci sarebbe antisemitismo, e l'uomo non sarebbe lo scuro sprofondo che è.

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO
GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.So Sardegna 89/R
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230
GRANDE CONTINUITÀ DAL 1958 AL 2018
www.banco-metalli.com

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO
GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.So Sardegna 89/R
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230
GRANDE CONTINUITÀ DAL 1958 AL 2018
www.banco-metalli.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Consiglio di Stato/1
Per il Registro dei titolari effettivi arriva una nuova sospensione

Alessandro Gallimberti — a pag. 22



Consiglio di Stato/2
Serve la doppia autorizzazione per il biogas derivato da rifiuti

Paola Ficco — a pag. 23



FTSE MIB 35398,82 -0,03% | SPREAD BUND 10Y 131,00 +1,00 | SOLE24ESG MORN. 1412,82 +0,35% | SOLE40 MORN. 1301,15 +0,02% | Indici & Numeri → p. 25 a 29

DISTRUTTE DOZZINE DI CASE NEL NORD DELLA STRISCIA

L'Italia e altri 12 Paesi a Israele: fuori da Rafah Duri scontri a Gaza

— Servizio a pag. 6



La prima spedizione. Aiuti umanitari sbarcati al nuovo molo temporaneo di Gaza

IL REPORTAGE

In Georgia i giovani a capo delle proteste contro la russificazione

Roberto Bongiorno — a pag. 8

PANORAMA

PER IL VOTO DEL 2022

Legge elettorale: la Corte europea dei diritti umani ammette il ricorso

La Corte europea dei diritti umani ha ammesso il ricorso contro l'Italia avanzato dai Radicali italiani e da alcuni cittadini secondo i quali le modifiche apportate al sistema elettorale italiano hanno violato i diritti degli italiani nelle elezioni del settembre 2022 vinte da Giorgia Meloni. — a pagina 7

PREMIERATO

SERVE DOPPIO TURNO CON SOGLIA AL 50%

di Roberto D'Allimonte — a pagina 7

SAN PIETROBURGO

Corte russa sequestra 463 milioni a UniCredit

La Corte di arbitrato di San Pietroburgo ha ordinato il sequestro di asset per 463 milioni di euro delle attività controllate in Russia dal gruppo bancario UniCredit. — a pagina 19

FALCHI & COLOMBE

UNIRE PRESTO I MERCATI FINANZIARI UE

di Donato Masciandaro — a pagina 10

SOLUZIONI TECNOLOGICHE

Dedagroup, nel mirino un'acquisizione negli Usa

Dedagroup, società specializzata nel software e in soluzioni tecnologiche sta valutando di crescere negli Usa, dove già è presente, anche con una acquisizione. — a pagina 12

Dai bonus 2 miliardi di falsi crediti nelle mani delle cosche mafiose

La stima dell'Antimafia

La Direzione investigativa antimafia stima, indipendentemente dai calcoli sulle frodi dell'Agenzia delle entrate, che circa 2 miliardi di euro di crediti d'imposta fittizi siano in mano alle cosche. Falsi crediti per superbonus 110%, Bonus facciate, Sismabonus e altro, riconducibili a diverse organizzazioni criminali, coinvolgono notai e fiscalisti complicanti in truffe che permettono di finanziare i traffici di droga con risorse pubbliche monetizzate. Cimmarusti e Monaci — a pag. 3

Cessioni illecite di bonus edilizi con la complicità anche di professionisti

Truffe che finanziano traffici di droga con risorse sottratte allo Stato

INTERVISTA A MICHELE CARBONE (DIRETTORE DIA)

«Il modello F24 è il nuovo kalashnikov della criminalità»

Ivan Cimmarusti — a pag. 3

Zona economica speciale per il Sud: sbloccati incentivi da 1,8 miliardi

Firmato il decreto

Dal 12 giugno al 12 luglio vanno comunicate le spese sostenute dal 1° gennaio

Si sblocca il credito d'imposta per le imprese che investono nella Zona economica speciale unica del Mezzogiorno. Un intervento da 1,8 miliardi. Il ministro dell'Economia Giorgetti ha firmato il decreto attuativo: dal 12 giugno al 12 luglio le imprese dovranno comunicare alle Entrate le spese sostenute dal 1° gennaio. Carmine Fotina — a pag. 11



DOPO LA BREXIT (2016) IL LISTINO È SCIVOLATO AL 21° POSTO NEL MONDO

«La Borsa di Londra cerca il rilancio»

Nicol Degli Innocenti — a pag. 10

L'intervista a Chris Hayward, il Policy Chairman della City of London Corporation: «La situazione è seria ma reagiamo»

Borse, ecco i settori promettenti

Mercati europei

Se sulla carta i listini del Vecchio Continente stanno dando in media maggiori soddisfazioni da inizio anno rispetto a quelli Usa, ad uno sguardo più approfondito viaggiano invece con multipli più bassi di

quelli Usa (rapporto prezzo/utile 12 contro 20): questo perché i titoli tech e farmaceutici hanno valutazioni elevate, ma utility e banche sono rimaste indietro. E possono recuperare. Maximilian Cellino — a pag. 5



IL VERTICE DEL B7

Marcegaglia: patto tra politica e imprese «per sfide immense»

Flammeri, Magnani e Picchio — a pag. 2

Motori 24

Test drive Tavascan, nuovo asso della Cupra

Silvia Baruffaldi — a pag. 14

Food 24

Promozione Vino, più export con gli aiuti Ue

Giorgio dell'Orefice — a pag. 16

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scritto 150€ Festival Economia. Info: ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 18 maggio 2024
Anno LXXX - Numero 136 - € 1,20
San Giovanni I, papa e martire

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.48) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + 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



«I reporter di guerra esposti a sostanze»

Il reporter Toni Capuozzo racconta l'amico e collega con il quale ha condiviso molti teatri di guerra nei quali si usavano sostanze proibite.

Campigli a pagina 23

LA SCOMPARSA DEL GIORNALISTA A 68 ANNI



Addio a Franco Di Mare
La malattia e il «caso Rai»
che ha commosso il Paese

Musacchio a pagina 23



ROMA FEMMINILE

Capitan Bartoli
«Bis scudetto
Ma ora vogliamo
la Champions»

Di Pasquale a pagina 28

L'ATTESO RITORNO A CASA DOPO 24 ANNI

Chico Forti oggi in Italia



La vittoria di Meloni. Il volo da Miami
Il Falcon 2000 atterra a Pratica di Mare
Poi andrà in carcere a Verona

Martini a pagina 3

Il Tempo di Oshø

Omofobia, l'Italia non firma
Vannacci: i gay mi voteranno



"E se me parte er matto vado pure al Gay Pride"

Sirignano a pagina 4

ROSATELLUM ALLA SBARRA



«Legge elettorale rovinata da Pd e 5S
ma io salvai il voto
La Corte lo capirà»

Romagnoli a pagina 7

DOPO LO STOP AL DUELLO



L'ultima di Agcom
I Tg sul caso Toti
si calcolano a Lupi
per la par condicio

a pagina 8

PRESO IL «KILLER» DEI RILEVATORI: È UN 42ENNE DI ROVIGO

L'autovelox incastra Fleximan

China a pagina 12

IL DOCUMENTO INEDITO

Gli 11 dubbi del pm e la lettera ignorata Un nuovo giallo riapre il caso Orlandi

Il telefonista
quei due flauti
e i particolari
sconosciuti

Cavallaro a pagina 2



DI LUIGI TIVELLI

DI GIANLUIGI PARAGONE

Le riforme servite Il Covid fuori moda
sul piatto d'argento Addio al bollettino

a pagina 13

a pagina 13

MADONNA DI TREVIGNANO



Gisella rischia
la scomunica
Sulle apparizioni
deciderà il Papa

Il Vaticano cambia le regole sugli eventi soprannaturali: solo il Papa potrà confermarli. E sulla Madonna di Trevignano la veggente Gisella rischia la scomunica.

Ottaviani a pagina 21

AIOHN
ASSOCIAZIONE ITALIANA
OCCUPATIONAL HEALTH NURSING

Per promuovere la salute
e la sicurezza dei lavoratori
e dei luoghi di lavoro

Via Monte Napoleone, 8, 20121 Milano - 02 8294 1366 - www.aiohn.org

Oroscopo
Le stelle di Branko

a pagina 13

SQUADRA A MONTERO
La Juventus
esonera Allegri
«Giusta causa»

Pierotti a pagina 27



PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 27

FESTIVAL DEL LAVORO

L'IA può dare una mano a prevenire gli infortuni sul lavoro. Ma servirà sempre il controllo umano

D'Allesio a pag. 29

Alle famiglie alluvionate un anno fa in Romagna è andato lo 0,095% delle somme finora erogate
Franco Bechis a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Titolari effettivi, altro stop

Il Consiglio di Stato blocca tutto, almeno fino all'udienza di merito del 19 settembre. Quindi le camere di commercio non possono concedere i dati già inseriti a chi li chiede

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

C'è un tema fondamentale per il futuro economico del paese Italia che non può essere ulteriormente eluso, dopo che, finalmente, il ministro dell'economia **Giancarlo Giorgetti** ha deciso di prendere il toro per le corna. Toro rappresentato dal gravissimo debito pubblico nazionale e che lui vorrebbe contenere con la vendita degli immobili, per alcune centinaia di miliardi, che alcuni anni fa lo Stato passò agli enti locali e che non sono per la stragrande maggioranza messi a frutto.

Il tema che va affrontato con pari vigore è quello dell'inesistenza, in un paese capitalistico qual è l'Italia, di un vero mercato dei capitali, cioè di una borsa che abbia diritto di essere considerata tale. Basta dare uno sguardo al listino principale, **Euronext Italia**: solo da gennaio 2023 ad oggi sono uscite dalla quotazione ben 30 società, 16 delle quali attraverso il lancio di altrettante opa.

continua a pag. 2

Registro dei titolari effettivi sospeso nuovamente fino a fine settembre. Arriva lo stop del Consiglio di Stato che ha fissato per il 19 settembre l'udienza di merito. Di conseguenza è bloccato anche il decreto per la proroga fino a luglio per l'invio delle comunicazioni senza sanzioni. E le camere di commercio non possono concedere i dati già inseriti alle autorità, agli enti adibiti al controllo antiriciclaggio e a terzi con un interesse legittimo.

Rizzi a pag. 22

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE

Italia Oggi
Equo compenso senza pace

Ricolfi: lo smartphone crea nei giovani la depressione
Zeni a pag. 7

FACCIA A FACCIA

DIRITTO & ROVESCIO

A sentire i te sembra che Putin stia vincendo la guerra in Ucraina e invece (anche se può ancora vincerla) non è mai stato messo così male. Due mesi fa era potentissimo. 160 miliardi di aiuti Usa erano bloccati. Adesso sono stati autorizzati. La Germania, che aveva tirato i freni, ora manda dei missili utilissimi. Persino la lontanissima Australia ha sceso 100 milioni. Ma soprattutto non solo i nuovi dispositivi sono difensivi ma anche offensivi. Sino a infatti alla Russia era consentito bombardare tutto l'Ucraina mentre a Kiev non era consentito sparare in Russia anche a soli 20 km dal confine. Proprio ieri invece Kiev ha bombardato una città russa per cui i russi, che sino a guardavano compiaciuti in tv le distorsioni in Ucraina, adesso se le vedono anche in casa loro. Ecco perché, al di là delle parole, Putin è diventato, nei fatti, molto più prudente. Una cosa è certa, l'atomica non lo userà mai perché si è formato nella guerra fredda e su cosa succede a chi sgancia l'atomica.

Dal 1950 insieme contro la cecità nel mondo

5 x 1000
La tua firma è la mia cura

Salvami dalla cecità

Sightsavers: una missione iniziata nel 1950. Oltre 70 anni di storia, più di 600 milioni di trattamenti distribuiti per proteggere dalla cecità dei fiumi, più di 8 milioni di operazioni di cataratta per ridare la vista, abbiamo restituito a più di 289.000 persone con disabilità il diritto di vivere in maniera indipendente. Il 50% dei casi di cecità nel mondo sono curabili, ma la povertà impedisce a troppi di accedere alle cure di cui hanno bisogno. Tu puoi cambiare questi numeri, donando il tuo 5x1000 a Sightsavers!

Donna il tuo 5x1000 a Sightsavers Italia
97653640017
codice fiscale

Sightsavers Italia ETS



LA NAZIONE

Speciale	QS	Speciale
Musei	Formula 1	Università

SABATO 18 maggio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli +



L'emergenza lavoro

Operai morti a Firenze

Tra un mese la prima verità sulla trave

Mecarozzi a pagina 16 e 17



Dopo Hoffman a Lucca

Set Toscana

C'è Clooney ad Arezzo

Baldi a pagina 29



Omofobia, l'Italia non firma il testo Ue

Il Pd insorge: vergogna. La ministra Roccella: noi contro le discriminazioni, ma no al gender che nega l'identità maschile e femminile. Casa, giustizia, sanità: le misure della maggioranza prima del voto. Intervista a Ugo Sposetti: abolire il finanziamento ai partiti fu sbagliato

Il mancato confronto

Il no al duello tv

Schlein-Meloni fa male a chi vota

Bruno Vespa a pagina 6

Il giornalista ucciso dall'amianto

Franco Di Mare, dalle guerre alla malattia



A 68 anni, 19 giorni dopo aver rivelato in tv il suo mesotelioma, il cancro dell'amianto, Franco Di Mare lascia il mondo che da giornalista ha raccontato. Tra conflitti e tragedie.

G. Rossi a pagina 13

LA JUVENTUS CACCIA IL MISTER DOPO LE SFURIATE IN COPPA ITALIA
LA SOCIETÀ: «COMPORTAMENTI INCOMPATIBILI CON I NOSTRI VALORI»



Massimiliano Allegri, 56 anni, durante Atalanta-Juventus: partita che ha assegnato alla Juve la Coppa Italia

ALLEGRI ESONERATO

Grilli nel Qs

DALLE CITTÀ

Castelfiorentino

Donne vittime di violenza

Nuovo sportello: crescono gli aiuti

Servizio in Cronaca

Empoli

Amianto a scuola

«Tettoia pericolosa» Scatta la bonifica

Servizio in Cronaca

Fucecchio

Il ponte medico diventa zona 30

C'è l'ordinanza

Servizio in Cronaca



L'uomo ha cambiato versione: una colluttazione con la giovane agente

Delitto di Anzola, fermato il vigile

L'accusa: è omicidio volontario

Orlandi alle pagine 2 e 3

Dalla Francia alla Svezia cresce l'allarme in Europa

Antisemitismo

Rouen, incendia la sinagoga

Svezia, spari all'ambasciata israeliana

Del Prete e Turrini alle p. 10 e 11

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 (Sillexan®). 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*

Direttore *Maurizio Molinari*

La nostra carta previene da eventuali rischi ed è fornita gratuita in occasione abbonamenti

Sabato 18 maggio 2024



Oggi con *d*

Anno 19° N° 188 - In Italia € 2,50

LA TANGENTOPOLI LIGURE

Toti, scontro con i giudici

Si apre un nuovo fronte con il racconto di Spinelli jr al Gip: il governatore faceva sceneggiare, pretendeva fondi illeciti. Ma gli avvocati: errore, ha detto "leciti". La Procura sull'interrogatorio del presidente: "Quando sentirlo lo stabilisce il pm"

Dal condono allo sport: è corsa ai decreti. Il Colle pronto allo stop

La trascrizione dell'interrogatorio di Spinelli jr sospende il destino di Giovanni Toti. Il figlio di Aldo aveva parlato di «finanziamenti illeciti». Ma gli avvocati precisano: "leciti".
di Lignana, Macor e Preve
alle pagine 2, 3 e 4

Il commento

La bassa marea dell'etica politica

di Massimo Giannini

L'arte "vede" tutto, molto prima che accada. La letteratura si immerge nell'abisso, per poi venire a riferirci cosa ha visto. Nel 1963, Italo Calvino aveva già capito tutto. "La speculazione edilizia" ci ha raccontato quello che avremmo poi visto infinite volte, tra il sacco delle città e gli ecomostri delle coste, la gigantesca Tangentopoli nazionale dei primi anni '90 e le Mazzettopoli locali dei decenni successivi. Fino ad arrivare ad oggi, a questo scandalo della "Liguria da bere": copia sbiadita della Milano bevuta da Craxi e poi liquidata dal Pool di Mani Pulite, ma in fondo non molto diversa. L'inchiesta giudiziaria di oggi, come quel profetico romanzo di ieri, non rendono allo stesso modo "il senso di un'epoca di bassa marea morale", per usare le stesse parole di Calvino?

continua a pagina 27

Inchiesta sullo stato della democrazia
4. La giustizia

Pugno duro con i magistrati e tolleranza per i colletti bianchi

di Giuliano Foschini
a pagina 6



La grottesca caricatura del garantismo della destra

di Carlo Bonini
a pagina 7

Diritti



Lgbtq+, l'Italia non firma il patto europeo

di Gabriella Cerami a pagina 11

Mappamondi

Germania, Krah il candidato AfD: "Le SS non erano tutte criminali"

di Tonia Mastrobuoni



a pagina 13

Georgia, la presidente: l'Ue ci stia vicino

di Anais Ginori



a pagina 15

Gaza, ritrovato il corpo di Shani simbolo degli ostaggi



di Cafferri a pagina 16

IL NUOVO LIBRO DI
STEFANIA ANDREOLI
IO, TE, L'AMORE
Vivere le relazioni nell'era del narcisismo
BUR

È morto il giornalista
Franco Di Mare ucciso dall'amianto
Ha lottato con la Rai

di Fumarola e Marceca
a pagina 19

Domani in edicola

Su Robinson i 90 anni di Paperino

La svolta

Juve, Allegri esonerato ora tocca a Montero il futuro è Motta

di Condò e Gamba a pagina 34
L'amaca di Serra a pagina 26

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

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

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

con Profondo Giappone C11,40

NZ



LA CRONACA

Vercelli, ucciso a 5 mesi dal pitbull
Due giovani aggredite a Foggia

ROBERTO MAGGIO - PAGINA 19



LA CULTURA

Cara Meloni, dopo il Salone
faccia qualcosa per i libri

GIUSEPPE LATERZA - PAGINA 27



LA TELEVISIONE

Addio al giornalista Di Mare
Mimun: ora la Rai lo ricorda

BRAVETTI, CAMILLIE CAPRARA - PAGINE 20 E 21

UN'ALTERNATIVA ITALIANA VINCENTE AL TURISMO CENTRALE

LA STAMPA

SABATO 18 MAGGIO 2024

UN'ALTERNATIVA ITALIANA VINCENTE AL TURISMO CENTRALE

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



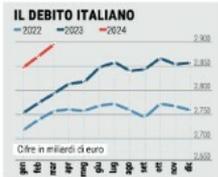
2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 158 II N. 136 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it



L'ECONOMIA

Allarme debito pubblico
"Roma peggio di Atene"
E il governo studia
nuove tasse in autunno

BARBERA E MONTICELLI



Il buco scavato dal Superbonus nei conti pubblici rischia di diventare una crepa che erode la credibilità italiana sui mercati internazionali.

CON IL TACCUINO DI SORGI - PAGINA 2 E 3

L'ANALISI

Quel tabù bipartisan
che impedisce i tagli

VERONICA DE ROMANIS

Il debito pubblico ha raggiunto nel mese di marzo quota 2.894 miliardi, 23 in più rispetto a febbraio. In rapporto al Pil, l'Italia ha chiuso il 2023 registrando la seconda percentuale più elevata d'Europa dopo quella della Grecia, rispettivamente 137,3 e 161,9%.

IL CASO

Crt, cda straordinario
Torino ignora Palenzona

LUISE E ROSSI

La strada che dovrebbe portare Anna Maria Poggi alla presidenza di Fondazione Crt potrebbe essere più lunga del previsto. E non è escluso che la giurista dell'Università di Torino ceda il passo a un commissario inviato da Roma, vi coadiuterà per un po' o venga incaricata di riportare ordine nella Fondazione terremotata da mesi di veleni.

FIRMATA LA DICHIARAZIONE A FAVORE DELLA COMUNITÀ LGBT: IL GOVERNO SI ALLINEA CON L'UNGHERIA

Ue per i diritti arcobaleno No di Italia e Paesi dell'Est

Veto di Roccella. Ma Tajani: "Noi in prima linea contro le discriminazioni"

AMABILE E BRESOLIN

Nel giorno contro l'omofobia, 18 Paesi Ue votano la Dichiarazione sul progresso dei diritti Lgbtqia +. Italia contraria insieme a Ungheria, Bulgaria e Romania.

La solitudine del comando
e il premierato di Giorgia

Marco Follini

IL COMMENTO

Perché fa ancora paura
una società inclusiva

ASSIA NEUMANN DAYAN

Riconoscere il fatto che in Europa ci siano delle discriminazioni e che le discriminazioni siano contrarie a una società civile mi pare il livello minimo della decenza.

L'INTERVISTA

Luxuria: "Sono arretrati
il loro modello è Orban"

NICCOLÒ CARRATELLI

Sul palco ha interpretato "Princesa", il soprannome di Fernanda Farfa de Albuquerque, donna trans di origine brasiliana di cui ha cantato Fabrizio De André.

I RAGAZZI NON GUARDANO PIÙ LE GARE INTERE: MEGLIO GLI HIGHLIGHTS

Generazione fast-sport

STEFANO SEMERARO



Lancini: "Copiano la vita social dei genitori"

FRANCESCA DEL VECCHIO

IL CALCIO

La Juve esonera Allegri
in panchina c'è Montero

GIANLUCA ODDEVINO



IL PERSONAGGIO

Rifondazione Giuntoli
ora l'obiettivo è Motta

ANTONIO BARILLA

Azzerata l'area tecnica ereditata dalla gestione di Andrea Agnelli e interrotto in anticipo il rapporto con Massimiliano Allegri, scelto a sua volta dal vecchio presidente, la Juventus può davvero aprire un nuovo ciclo, progettare «il suo ritorno, sia in campo che fuori» sulle basi poste in questo anno zero.

GUERRA E ANTISEMITISMO

Sinagoga attaccata
paura in Francia
A Gaza recuperati
i corpi di tre ostaggi

CECCARELLI E DEL GATTO



Un «atto antisemita». Nessun dubbio per il ministro dell'Interno francese Darmanin, sulla matrice dell'incendio appiccato alla sinagoga di Rouen.

IL REPORTAGE

Polveriera Slovacchia
dove la politica è odio

MONICA PEROSINO

E cose, in Slovacchia, accadono velocemente, e velocemente potrebbero precipitare. Il tentativo omicida del primo ministro non è che l'atto estremo, e visibile, della violenza che ha contagiato un intero Paese.

L'APPELLO

Se il disarmo del Papa
è l'unica via per la pace

CARLO PETRINI

Oggi a Verona si realizza un importante incontro sul tema della pace. Ad aver fortemente voluto un appuntamento di questa portata politica è stato il Papa, l'unico che a livello mondiale cerca di correre ai ripari rispetto ai grandi rischi a cui è sottoposta l'umanità.

BUONGIORNO

Sento dire spesso e talvolta leggo che il massacro a Gaza è la grande fabbrica dell'antisemitismo contemporaneo. Se ieri un folle ha cercato di dare fuoco alla sinagoga di Rouen, se qualche settimana fa la sinagoga di Varsavia è stata bersagliata di bombe incendiarie, se il presidente dell'associazione ebraica europea, Menachem Margolin, dice che i casi di antisemitismo sono aumentati del mille per cento - ebbene tutto questo è colpa anche e soprattutto del massacro a Gaza. Mi pare una sciocchezza. I casi di antisemitismo aumentano moltissimo dopo il 7 ottobre, ma erano in costante aumento da prima e da anni, come da poco ha certificato l'Anti-Defamation League. La reazione di fuoco al 7 ottobre, semmai, ha consentito l'eruzione dalle paludi dell'inconscio - espressione di Imre Kertész - di un antisemitismo sepolto

Dentro la palude

MATTIA FELTRI

vivo. L'ha giustificato. Ha spazzato via il tabù già progressivamente indebolito dal passare del tempo. Per il resto, cercare una motivazione dell'antisemitismo di oggi, di ottant'anni fa o dei secoli precedenti, credo sia uno spreco di tempo. Bisogna, appunto, scandagliare le paludi dell'inconscio. Non ci sono mai motivi reali, ha detto David Grossman. Un impulso irrazionale di natura puramente biologica, diceva Primo Levi. È come un'epidemia, come un colera, che non si può curare né spiegare, osservava Theodor Mommsen alla fine dell'Ottocento annunciando la sua resa davanti all'impenetrabile. L'antisemitismo - odiare, insultare, aggredire un ebreo in quanto ebreo - semplicemente non ha senso. Se ce ne fosse uno, non ci sarebbe antisemitismo, e l'uomo non sarebbe l'oscuro sprofondo che è.

AGRI ZOO 2 PET SHOP

SCM INSONORIZZAZIONE INDUSTRIALE SRL



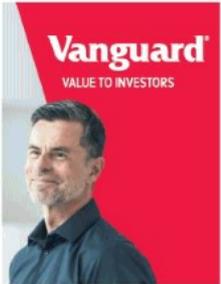


Vanguard
VALUE TO INVESTORS

NEW YORK ORA LA FED FA SOFFRIRE IL MATTONI **STELLANTIS I NUMERI DEL PARTNER LEAPMOTOR**

www.milanofinanza.it

MILANO FINANZA



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,50 Sabato 18 Maggio 2024 Anno XXXVI - Numero 098 MF il quotidiano dei mercati finanziari *l'Espresso* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4609, DCB Milano

PRO E CONTRO TITOLI A LUNGHISSIMA SCADENZA
Matusa-bond, rendono bene ma attenzione alla volatilità

INCHIESTA LO STRAPOTERE DI BLACKROCK & C
Perché il risparmio degli europei finisce nelle banche americane

SUPER BORSE *I mercati azionari sono ai massimi. La spinta in Europa arriva dall'attesa del taglio dei tassi, in America dalle solite big tech. Ma i rischi non mancano, anzi*

ANCORA RALLY?

Da Piazza Affari a Wall Street quanta benzina hanno i listini



ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

C'è un tema fondamentale per il futuro economico del Paese Italia che non può essere ulteriormente eluso, dopo che, finalmente, il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha deciso di prendere il toro per le corna. Toro rappresentato dal gravissimo debito pubblico nazionale e che lui vorrebbe contenere con la vendita degli immobili, per alcune centinaia di miliardi, che alcuni anni fa lo Stato passò agli enti locali e che non sono per la

stragrande maggioranza messi a frutto. Il tema che va affrontato con pari vigore è quello dell'inesistenza, in un paese capitalistico qual è l'Italia, di un vero mercato dei capitali, cioè di una borsa che abbia diritto di essere considerata tale. Basta dare uno sguardo al listino principale, **Euronext Italia**: solo da gennaio 2023 ad oggi sono uscite dalla quotazione ben 30 società, 16 delle quali attraverso il lancio di altrettante opa. Ma la fuga delle grandi aziende italiane da piazza Affari ha fatto 13 negli ultimi 10 anni e tutte si siano trasferite ad Amsterdam. Si è trattato di grandi imprese come **Campari, Mediaset, Ferrari**, ma anche **Exor e Caltagirone (Cementir holding), Ariston, Cnh Industrial, Iveco, Mediaset** che valgono nell'insieme più del 35% della capitalizzazione totale della Borsa Italiana e il 45% dell'indice

DOPO IL CASO BFF
Banche, chi ha in pancia 20 mld di crediti verso la Pa

MISTER BONIFICHE FERRARESI
Fra giornali e trattori: l'ascesa di Vecchioni

BUSINESS MILIARDARIO AL PALO
La burocrazia ferma il vento In panne l'eolico offshore



INSIEME, OGNI SFIDA È UN'OPPORTUNITÀ.

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

Banca Akros
GRUPPO BANCO BPM

Record di crocieristi a Trieste, in poco più di 12 ore oltre 15mila passeggeri

Sbarchi e imbarchi nell'"home port" giuliano per due navi Norwegian. Movimentati circa 140 autobus e 24 navette per i trasferimenti. Quella di giovedì 16 maggio è stata una giornata record per il porto di Trieste che ha registrato complessivamente oltre 15mila passeggeri in transito nell'arco di poco più di 12 ore di sosta di due navi passeggeri, entrambe della Norwegian Cruise Line con bandiera Bahamas, che hanno eletto il porto giuliano quale "home port". A concorrere al raggiungimento del traguardo giornaliero sono state la nave Norwegian Escape - ormeggiata al Molo Bersaglieri, con una lunghezza di 326 metri e larghezza di 48 metri, da cui sono sbarcati 4479 passeggeri e si sono imbarcati 4617, con destinazione Split in Croazia - e la nave Norwegian Viva - ormeggiata al Molo VII del Porto Franco Nuovo, con una lunghezza di 294 metri e larghezza di 44 metri. Dalla Viva sono sbarcati 3080 passeggeri e si sono imbarcati in 3246, con destinazione Ravenna. Alto anche il numero di bus movimentati: nel primo caso, 44 i bus dei passeggeri sbarcati e 30 per quelli imbarcati; nel secondo 35 i bus dei passeggeri sbarcati e 25 per quelli imbarcati. Attive inoltre 24 navette, che hanno trasportato i passeggeri tra la stazione marittima e la stazione ferroviaria.

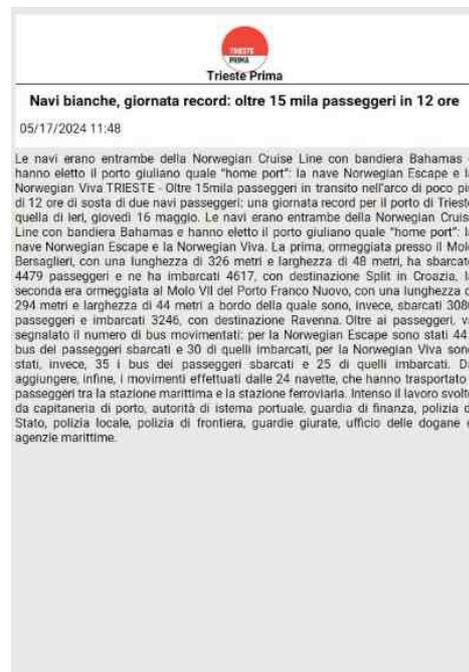


Trieste Prima

Trieste

Navi bianche, giornata record: oltre 15 mila passeggeri in 12 ore

Le navi erano entrambe della Norwegian Cruise Line con bandiera Bahamas e hanno eletto il porto giuliano quale "home port": la nave Norwegian Escape e la Norwegian Viva TRIESTE - Oltre 15mila passeggeri in transito nell'arco di poco più di 12 ore di sosta di due navi passeggeri: una giornata record per il porto di Trieste quella di ieri, giovedì 16 maggio. Le navi erano entrambe della Norwegian Cruise Line con bandiera Bahamas e hanno eletto il porto giuliano quale "home port": la nave Norwegian Escape e la Norwegian Viva. La prima, ormeggiata presso il Molo Bersaglieri, con una lunghezza di 326 metri e larghezza di 48 metri, ha sbarcato 4479 passeggeri e ne ha imbarcati 4617, con destinazione Split in Croazia, la seconda era ormeggiata al Molo VII del Porto Franco Nuovo, con una lunghezza di 294 metri e larghezza di 44 metri a bordo della quale sono, invece, sbarcati 3080 passeggeri e imbarcati 3246, con destinazione Ravenna. Oltre ai passeggeri, va segnalato il numero di bus movimentati: per la Norwegian Escape sono stati 44 i bus dei passeggeri sbarcati e 30 di quelli imbarcati, per la Norwegian Viva sono stati, invece, 35 i bus dei passeggeri sbarcati e 25 di quelli imbarcati. Da aggiungere, infine, i movimenti effettuati dalle 24 navette, che hanno trasportato i passeggeri tra la stazione marittima e la stazione ferroviaria. Intenso il lavoro svolto da capitaneria di porto, autorità di istema portuale, guardia di finanza, polizia di Stato, polizia locale, polizia di frontiera, guardie giurate, ufficio delle dogane e agenzie marittime.



(Sito) Ansa

Venezia

Venezia, nuovo bando per le banchine offshore

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rettificato il disciplinare di gara e gli allegati del bando per proposte e piani di fattibilità per la realizzazione e gestione di punti di attracco per crociere e container fuori dalle acque della Laguna di Venezia, estendendo i termini di presentazione dei progetti fino al prossimo 15 novembre. Anche gli operatori economici che avevano già presentato una proposta sono tenuti a ripresentare i progetti entro la nuova scadenza. La decisione è dovuta alla pronuncia del Consiglio di Stato, con sentenza del 5 aprile scorso. Il bando era stato pubblicato il 29 giugno 2021, con l'obiettivo di rendere l'attività crocieristica in laguna compatibile con il contesto veneziano. Le proposte saranno valutate da una commissione composta da cinque esperti con comprovata esperienza in ingegneria dei trasporti, nelle opere portuali e in generale nelle infrastrutture, nei trasporti e nell'economia dei trasporti, che selezionerà le prime tre entro il 31 dicembre prossimo. La seconda fase, che prevede il termine per il ricevimento dei progetti di fattibilità, si concluderà il 30 settembre 2025. Successivamente la commissione avrà tempo fino al 30 gennaio 2026 e pubblicherà la graduatoria provvisoria il 16 febbraio 2026. Quella definitiva, con la proclamazione del vincitore, avverrà entro il 31 marzo 2026. "Venezia - commenta il presidente dell'Aauthority Fulvio Lino Di Blasio - si conferma un laboratorio internazionale per lo sviluppo di pratiche sostenibili, specialmente in ambito portuale, il nostro status, unico in Italia, di porto regolato e di scalo che sorge in un ambiente lagunare particolarmente fragile e in prossimità di un centro urbano dall'altissimo valore storico-artistico, ci pone nella situazione di dover elaborare soluzioni per la gestione dei flussi di navi commerciali e passeggeri che anticipano eventi di varia natura, in primis quelli climatici. Anche per questo, è importante la sentenza del Consiglio di Stato che ha permesso di chiarire il percorso da intraprendere per la gestione del concorso di idee".



Il Nautilus

Venezia

TERMINAL CROCIERE E CONTAINER FUORI LAGUNA: RIAPRE IL CONCORSO D'IDEE

Dopo il chiarimento del Consiglio di Stato in merito alla definizione di "acque protette", l'Autorità rettifica i termini di presentazione del bando estendendoli fino al 15 novembre 2024 Venezia - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rettificato il Disciplinare di Gara e gli allegati del bando relativo al concorso d'idee atto alla raccolta di proposte ideative e piani di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione e gestione di punti di attracco per crociere e container fuori dalle acque protette della Laguna, estendendo i termini di presentazione dei progetti fino al prossimo 15 novembre. Anche gli operatori economici che avevano già presentato una proposta ideativa sono tenuti a ripresentare i progetti entro la nuova scadenza.

L'Ente si è attivato in tal senso in esecuzione alla pronuncia del Consiglio di Stato, sez. V, 5 settembre 2023 n. 8181, e successivo chiarimento reso dal Consiglio di Stato, sez. V, con sentenza 5 aprile 2024 n. 3138. Il bando era stato pubblicato il 29 giugno 2021, come previsto dal DL 1° aprile 2021 n.45 convertito nella legge 75 del 17 aprile 2021, con l'obiettivo di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna e salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del suo territorio. Secondo quanto previsto dal bando, le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container (porto Gateway e transhipment) e per la crocieristica (Home Port). Si specifica, inoltre, che l'opera portuale deve essere ideata e costruita fuori dalle acque protette della Laguna, intendendo con ciò le acque tranquille della laguna, di cui alle ordinanze della Capitaneria di Porto n. 41 del 15 giugno 2020 e n.176 del 17 maggio 2006, prospicienti l'arco costiero regionale veneto e non oltre le acque territoriali nazionali. A seguito della nuova scadenza, le proposte ideative presentate saranno valutate da una commissione composta da cinque esperti con comprovata esperienza in ingegneria dei trasporti, nelle opere portuali e in generale nelle infrastrutture, nei trasporti e nell'economia dei trasporti. La commissione selezionerà le prime tre proposte ideative entro il 31 dicembre 2024. La seconda fase, che prevede il termine per il ricevimento dei progetti di fattibilità, si concluderà il 30 settembre 2025. Successivamente la commissione giudicatrice avrà tempo fino al 30 gennaio 2026 e, in seduta telematica, verrà resa nota ai partecipanti la graduatoria provvisoria il 16 febbraio 2026. La pubblicazione della graduatoria definitiva con la proclamazione del vincitore, previa verifica dei requisiti di ordine generale e di idoneità professionale, avverrà



Dopo il chiarimento del Consiglio di Stato in merito alla definizione di "acque protette", l'Autorità rettifica i termini di presentazione del bando estendendoli fino al 15 novembre 2024 Venezia - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rettificato il Disciplinare di Gara e gli allegati del bando relativo al concorso d'idee atto alla raccolta di proposte ideative e piani di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione e gestione di punti di attracco per crociere e container fuori dalle acque protette della Laguna, estendendo i termini di presentazione dei progetti fino al prossimo 15 novembre. Anche gli operatori economici che avevano già presentato una proposta ideativa sono tenuti a ripresentare i progetti entro la nuova scadenza. L'Ente si è attivato in tal senso in esecuzione alla pronuncia del Consiglio di Stato, sez. V, 5 settembre 2023 n. 8181, e successivo chiarimento reso dal Consiglio di Stato, sez. V, con sentenza 5 aprile 2024 n. 3138. Il bando era stato pubblicato il 29 giugno 2021, come previsto dal DL 1° aprile 2021 n.45 convertito nella legge 75 del 17 aprile 2021, con l'obiettivo di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna e salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del suo territorio. Secondo quanto previsto dal bando, le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container (porto Gateway e transhipment) e per la crocieristica (Home Port). Si specifica, inoltre, che l'opera portuale deve essere ideata e costruita fuori dalle acque protette della Laguna, intendendo con ciò le acque tranquille della laguna, di cui alle ordinanze della Capitaneria di Porto n. 41

Il Nautilus

Venezia

entro il 31 marzo 2026. Il presidente dell'**Autorità** Fulvio Lino Di Blasio ha dichiarato: "Venezia si conferma un laboratorio internazionale per lo sviluppo di pratiche sostenibili, specialmente in ambito **portuale**. il nostro status - unico in Italia - di porto regolato e di scalo che sorge in un ambiente lagunare particolarmente fragile e in prossimità di un centro urbano dall'altissimo valore storico-artistico, ci pone nella situazione di dover elaborare soluzioni per la gestione dei flussi di navi commerciali e passeggeri che anticipano eventi di varia natura, in primis quelli climatici. Anche per questo, è importante la sentenza del Consiglio di Stato che ha permesso di chiarire il percorso da intraprendere per la gestione del concorso di idee per la realizzazione di un terminal crociere e container fuori dalle acque protette della laguna. Nei prossimi sei mesi gli operatori economici che avevano già presentato i loro progetti sono chiamati a ripresentarli e, nel contempo, si potranno acquisire nuove proposte ideative, con l'obiettivo di arrivare a marzo 2026 all'individuazione della migliore idea sotto i profili ambientale, economico e infrastrutturale".

Informazioni Marittime

Venezia

A Venezia riapre il concorso d'idee per il terminal crociere e container fuori Laguna

L'AdSP del **Mare Adriatico Settentrionale** ha rettificato il Disciplinare di Gara estendendo i termini di presentazione dei progetti L'Autorità di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** ha rettificato il Disciplinare di Gara e gli allegati del bando relativo al concorso d'idee atto alla raccolta di proposte ideative e piani di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione e gestione di punti di attracco per crociere e container fuori dalle acque protette della Laguna, estendendo i termini di presentazione dei progetti fino al prossimo 15 novembre. Anche gli operatori economici che avevano già presentato una proposta ideativa sono tenuti a ripresentare i progetti entro la nuova scadenza. L'ente presieduto da Fulvio Lino Di Blasio si è attivato in tal

senso in esecuzione alla pronuncia del Consiglio di Stato, sez. V, 5 settembre 2023 n. 8181, e successivo chiarimento reso dal Consiglio di Stato, sez. V, con sentenza 5 aprile 2024 n. 3138. Il bando era stato pubblicato il 29 giugno 2021, come previsto dal DL 1° aprile 2021 n.45 convertito nella legge 75 del 17 aprile 2021, con l'obiettivo di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna e salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del suo territorio. Secondo quanto previsto dal bando, le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container (porto Gateway e transshipment) e per la crocieristica (Home Port). Si specifica, inoltre, che l'opera **portuale** deve essere ideata e costruita fuori dalle acque protette della Laguna, intendendo con ciò le acque tranquille della laguna, di cui alle ordinanze della Capitaneria di Porto n. 41 del 15 giugno 2020 e n.176 del 17 maggio 2006, prospicienti l'arco costiero regionale veneto e non oltre le acque territoriali nazionali. A seguito della nuova scadenza, le proposte ideative presentate saranno valutate da una commissione composta da cinque esperti con comprovata esperienza in ingegneria dei trasporti, nelle opere portuali e in generale nelle infrastrutture, nei trasporti e nell'economia dei trasporti. La commissione selezionerà le prime tre proposte ideative entro il 31 dicembre 2024. La seconda fase, che prevede il termine per il ricevimento dei progetti di fattibilità, si concluderà il 30 settembre 2025. Successivamente la commissione giudicatrice avrà tempo fino al 30 gennaio 2026 e, in seduta telematica, verrà resa nota ai partecipanti la graduatoria provvisoria il 16 febbraio 2026. La pubblicazione della graduatoria definitiva con la proclamazione del vincitore, previa verifica dei requisiti di ordine generale e di idoneità professionale, avverrà



L'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale ha rettificato il Disciplinare di Gara estendendo i termini di presentazione dei progetti L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rettificato il Disciplinare di Gara e gli allegati del bando relativo al concorso d'idee atto alla raccolta di proposte ideative e piani di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione e gestione di punti di attracco per crociere e container fuori dalle acque protette della Laguna, estendendo i termini di presentazione dei progetti fino al prossimo 15 novembre. Anche gli operatori economici che avevano già presentato una proposta ideativa sono tenuti a ripresentare i progetti entro la nuova scadenza. L'ente presieduto da Fulvio Lino Di Blasio si è attivato in tal senso in esecuzione alla pronuncia del Consiglio di Stato, sez. V, 5 settembre 2023 n. 8181, e successivo chiarimento reso dal Consiglio di Stato, sez. V, con sentenza 5 aprile 2024 n. 3138. Il bando era stato pubblicato il 29 giugno 2021, come previsto dal DL 1° aprile 2021 n.45 convertito nella legge 75 del 17 aprile 2021, con l'obiettivo di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna e salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del suo territorio. Secondo quanto previsto dal bando, le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container (porto Gateway e transshipment) e per la crocieristica (Home Port). Si specifica, inoltre, che l'opera portuale deve essere ideata e costruita fuori dalle acque protette della Laguna, intendendo con ciò le acque tranquille della laguna, di cui alle ordinanze della Capitaneria di Porto n. 41 del 15 giugno 2020 e

Informazioni Marittime

Venezia

entro il 31 marzo 2026. Condividi Tag porti venezia crociere Articoli correlati.

L'agenzia di Viaggi

Venezia

Crociere a Venezia e Chioggia, rinnovato il Blue Flag per ridurre le emissioni

Rinnovata la sottoscrizione dell'accordo Venice Blue Flag, un atto volontario da parte di 29 compagnie di crociera finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi che arrivano e ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Con il Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione rinnovano l'impegno 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 per la 13^a 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. «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 - ha commentato Francesco Galletti, direttore Italia di Clia - 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». Lo scorso anno i porti di Venezia e Chioggia hanno contato 545mila crocieristi; 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 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 - ha aggiunto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale Fulvio Lino Di Blasio - L'accordo si inserisce



Rinnovata la sottoscrizione dell'accordo Venice Blue Flag, un atto volontario da parte di 29 compagnie di crociera finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi che arrivano e ormeggiano nei porti della laguna di Venezia e di Chioggia. Con il Blue Flag 2024 le compagnie di navigazione rinnovano l'impegno 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 per la 13^a 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. «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 - ha commentato Francesco Galletti, direttore Italia di Clia - 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

L'agenzia di Viaggi

Venezia

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».

AdspMas, riapre il concorso d'idee per il Terminal Crociere e Container

Mag 17, 2024 Venezia - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rettificato il Disciplinare di Gara e gli allegati del bando relativo al concorso d'idee atto alla raccolta di proposte ideative e piani di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione e gestione di punti di attracco per crociere e container fuori dalle acque protette della Laguna, estendendo i termini di presentazione dei progetti fino al prossimo 15 novembre. Anche gli operatori economici che avevano già presentato una proposta ideativa sono tenuti a ripresentare i progetti entro la nuova scadenza.

L'Ente si è attivato in tal senso in esecuzione alla pronuncia del Consiglio di Stato, sez. V, 5 settembre 2023 n. 8181, e successivo chiarimento reso dal Consiglio di Stato, sez. V, con sentenza 5 aprile 2024 n. 3138. Il bando era stato pubblicato il 29 giugno 2021, come previsto dal DL 1° aprile 2021 n.45 convertito nella legge 75 del 17 aprile 2021, con l'obiettivo di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna e salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del suo territorio. Secondo quanto previsto dal bando, le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container (porto Gateway e transhipment) e per la crocieristica (Home Port). Si specifica, inoltre, che l'opera portuale deve essere ideata e costruita fuori dalle acque protette della Laguna, intendendo con ciò le acque tranquille della laguna, di cui alle ordinanze della Capitaneria di Porto n. 41 del 15 giugno 2020 e n.176 del 17 maggio 2006, prospicienti l'arco costiero regionale veneto e non oltre le acque territoriali nazionali. A seguito della nuova scadenza, le proposte ideative presentate saranno valutate da una commissione composta da cinque esperti con comprovata esperienza in ingegneria dei trasporti, nelle opere portuali e in generale nelle infrastrutture, nei trasporti e nell'economia dei trasporti. La commissione selezionerà le prime tre proposte ideative entro il 31 dicembre 2024. La seconda fase, che prevede il termine per il ricevimento dei progetti di fattibilità, si concluderà il 30 settembre 2025. Successivamente la commissione giudicatrice avrà tempo fino al 30 gennaio 2026 e, in seduta telematica, verrà resa nota ai partecipanti la graduatoria provvisoria il 16 febbraio 2026. La pubblicazione della graduatoria definitiva con la proclamazione del vincitore, previa verifica dei requisiti di ordine generale e di idoneità professionale, avverrà entro il 31 marzo 2026. Il presidente dell'Autorità Fulvio Lino Di Blasio ha dichiarato: "Venezia si conferma un laboratorio internazionale



Mag 17, 2024 Venezia - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rettificato il Disciplinare di Gara e gli allegati del bando relativo al concorso d'idee atto alla raccolta di proposte ideative e piani di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione e gestione di punti di attracco per crociere e container fuori dalle acque protette della Laguna, estendendo i termini di presentazione dei progetti fino al prossimo 15 novembre. Anche gli operatori economici che avevano già presentato una proposta ideativa sono tenuti a ripresentare i progetti entro la nuova scadenza. L'Ente si è attivato in tal senso in esecuzione alla pronuncia del Consiglio di Stato, sez. V, 5 settembre 2023 n. 8181, e successivo chiarimento reso dal Consiglio di Stato, sez. V, con sentenza 5 aprile 2024 n. 3138. Il bando era stato pubblicato il 29 giugno 2021, come previsto dal DL 1° aprile 2021 n.45 convertito nella legge 75 del 17 aprile 2021, con l'obiettivo di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna e salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del suo territorio. Secondo quanto previsto dal bando, le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container (porto Gateway e transhipment) e per la crocieristica (Home Port). Si specifica, inoltre, che l'opera portuale deve essere ideata e costruita fuori dalle acque protette della Laguna, intendendo con ciò le acque tranquille della laguna, di cui alle ordinanze della Capitaneria di Porto n. 41 del 15 giugno 2020 e n.176 del 17 maggio 2006, prospicienti l'arco costiero regionale veneto e non oltre le acque territoriali nazionali. A seguito della nuova

Sea Reporter

Venezia

per lo sviluppo di pratiche sostenibili, specialmente in ambito **portuale**. il nostro status - unico in Italia - di porto regolato e di scalo che sorge in un ambiente lagunare particolarmente fragile e in prossimità di un centro urbano dall'altissimo valore storico-artistico, ci pone nella situazione di dover elaborare soluzioni per la gestione dei flussi di navi commerciali e passeggeri che anticipano eventi di varia natura, in primis quelli climatici. Anche per questo, è importante la sentenza del Consiglio di Stato che ha permesso di chiarire il percorso da intraprendere per la gestione del concorso di idee per la realizzazione di un terminal crociere e container fuori dalle acque protette della laguna. Nei prossimi sei mesi gli operatori economici che avevano già presentato i loro progetti sono chiamati a ripresentarli e, nel contempo, si potranno acquisire nuove proposte ideative, con l'obiettivo di arrivare a marzo 2026 all'individuazione della migliore idea sotto i profili ambientale, economico e infrastrutturale".

Shipping Italy

Venezia

Riparte il concorso per il terminal crociere e container fuori Laguna a Venezia

Porti L'Autorità di sistema portuale veneziana ottempera alla sentenza del Consiglio di Stato che le imponeva di reimpostare la procedura evitando l'esclusione del progetto Venis 2.0. Risultati nel 2026 di Redazione SHIPPING ITALY Dopo tre anni riparte il concorso di idee per proporre la realizzazione di un terminal passeggeri da realizzare fuori dalla Laguna di Venezia. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale, dopo che a tale indirizzo l'aveva avviata l'ultimo pronunciamento del Consiglio di Stato sul ricorso proposto da Duferco e Dp Consulting contro le condizioni del bando originario che avrebbero decretato l'esclusione ex ante del loro progetto Venis 2.0. "L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rettificato il Disciplinare di Gara e gli allegati del bando relativo al concorso d'idee atto alla raccolta di proposte ideative e piani di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione e gestione di punti di attracco per crociere e container fuori dalle acque protette della Laguna, estendendo i termini di presentazione dei progetti fino al prossimo 15 novembre. Anche gli operatori economici che avevano già presentato una proposta ideativa sono tenuti a ripresentare i progetti entro la nuova scadenza" ha spiegato una nota. Secondo quanto previsto dal bando, le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: "garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container (porto Gateway e transshipment) e per la crocieristica (Home Port). Si specifica, inoltre, che l'opera portuale deve essere ideata e costruita fuori dalle acque protette della Laguna, intendendo con ciò le acque tranquille della laguna, di cui alle ordinanze della Capitaneria di Porto n. 41 del 15 giugno 2020 e n.176 del 17 maggio 2006, prospicienti l'arco costiero regionale veneto e non oltre le acque territoriali nazionali". A seguito della nuova scadenza, le proposte ideative presentate saranno valutate da una commissione composta da cinque esperti con comprovata esperienza in ingegneria dei trasporti, nelle opere portuali e in generale nelle infrastrutture, nei trasporti e nell'economia dei trasporti. La commissione selezionerà le prime tre proposte ideative entro il 31 dicembre 2024. La seconda fase, che prevede il termine per il ricevimento dei progetti di fattibilità, si concluderà il 30 settembre 2025. Successivamente la commissione giudicatrice avrà tempo fino al 30 gennaio 2026 e, in seduta telematica, verrà resa nota ai partecipanti la graduatoria provvisoria il 16 febbraio 2026. La pubblicazione della graduatoria definitiva con la proclamazione del vincitore, previa verifica dei requisiti di ordine generale e di idoneità professionale, avverrà entro il 31 marzo 2026.

ISCRIVITI



Porti L'Autorità di sistema portuale veneziana ottempera alla sentenza del Consiglio di Stato che le imponeva di reimpostare la procedura evitando l'esclusione del progetto Venis 2.0. Risultati nel 2026 di Redazione SHIPPING ITALY Dopo tre anni riparte il concorso di idee per proporre la realizzazione di un terminal passeggeri da realizzare fuori dalla Laguna di Venezia. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale, dopo che a tale indirizzo l'aveva avviata l'ultimo pronunciamento del Consiglio di Stato sul ricorso proposto da Duferco e Dp Consulting contro le condizioni del bando originario che avrebbero decretato l'esclusione ex ante del loro progetto Venis 2.0. "L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rettificato il Disciplinare di Gara e gli allegati del bando relativo al concorso d'idee atto alla raccolta di proposte ideative e piani di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione e gestione di punti di attracco per crociere e container fuori dalle acque protette della Laguna, estendendo i termini di presentazione dei progetti fino al prossimo 15 novembre. Anche gli operatori economici che avevano già presentato una proposta ideativa sono tenuti a ripresentare i progetti entro la nuova scadenza" ha spiegato una nota. Secondo quanto previsto dal bando, le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: "garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container (porto Gateway e transshipment) e per la crocieristica (Home Port). Si specifica, inoltre, che l'opera portuale deve essere ideata e costruita fuori dalle acque protette della Laguna, intendendo con ciò le acque tranquille della laguna, di cui alle ordinanze della Capitaneria di Porto n. 41 del 15 giugno 2020 e n.176 del 17 maggio 2006, prospicienti l'arco costiero regionale veneto e non oltre le acque territoriali nazionali". A seguito della nuova scadenza, le proposte ideative presentate saranno valutate da una commissione composta da cinque esperti con comprovata esperienza in ingegneria dei trasporti, nelle opere portuali e in generale nelle infrastrutture, nei trasporti e nell'economia dei trasporti. La commissione selezionerà le prime tre proposte ideative entro il 31 dicembre 2024. La seconda fase, che prevede il termine per il ricevimento dei progetti di fattibilità, si concluderà il 30 settembre 2025. Successivamente la commissione giudicatrice avrà tempo fino al 30 gennaio 2026 e, in seduta telematica, verrà resa nota ai partecipanti la graduatoria provvisoria il 16 febbraio 2026. La pubblicazione della graduatoria definitiva con la proclamazione del vincitore, previa verifica dei requisiti di ordine generale e di idoneità professionale, avverrà entro il 31 marzo 2026.

Shipping Italy

Venezia

ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Shipping Italy

Venezia

Un nuovo a.d. e 4 milioni di investimenti per Interporto Rivers Venezia

Porti Al vertice nominato Daniele Scavaortz mentre l'azienda si prepara a realizzare una nuova piastra logistica per il project cargo su una superficie di 11.000 mq di Redazione SHIPPING ITALY Interporto Rivers **Venezia**, la società terminalistica di porto Marghera dal 2020 entrata a far parte del Gruppo Orlean Invest di Gabriele Volpi ha annunciato nuovi investimenti e una nomina importante. Daniele Scavaortz, già consigliere di amministrazione di Interporto Rivers **Venezia** con deleghe operative, è stato nominato amministratore delegato e nella nuova funzione lavorerà in stretto coordinamento con il presidente Bruno Savio. "La riorganizzazione interna mira a salvaguardare e potenziare la continuità manageriale, organizzativa e decisionale, con l'obiettivo di poter far fronte con più efficienza e rapidità alle accresciute sfide cui il settore della logistica portuale è chiamato a rispondere" spiega l'azienda in una nota. "Il quadro economico offre, al contempo, rilevanti opportunità da saper cogliere con tempismo. È questo lo spirito che ha caratterizzato gli investimenti garantiti dal gruppo Orlean Invest Holding, dall'acquisizione dell'azienda avvenuta nel 2020". In quest'ottica Interporto Rivers **Venezia** ha fatto sapere di aver, "solo nel corso degli ultimi 30 giorni, deliberato investimenti per oltre 4 milioni di euro". Più in dettaglio il terminal annuncia che "a partire dai prossimi mesi verrà realizzata una nuova piastra logistica di una superficie di 11.000 mq nella cosiddetta 'area Eckart', attigua al perimetro interportuale, sulla quale verranno sviluppate nuove attività di logistica con particolare riferimento al segmento del project cargo. Verrà installato un primo parco fotovoltaico della potenza di 1 Megawatt che consentirà al terminal portuale di soddisfare il fabbisogno interno di energia necessaria allo sviluppo delle proprie attività, centrando un importante target di sostenibilità". È stato poi deliberato dal Consiglio d'amministrazione "un investimento nella digitalizzazione del terminal che consentirà un efficientamento dei processi di tracciabilità delle merci in transito, oltre che dei veicoli in ingresso e in uscita". Completa il processo di investimenti "l'acquisizione di nuovi mezzi di sollevamento che andranno ulteriormente a potenziare il parco attrezzature industriali interne". Interporto Rivers **Venezia**, nel corso del 2023, è tornato a far parte di U.I.R. (Unione Interporti Riuniti), associazione che racchiude 24 interporti di interesse nazionale: "Siamo molto soddisfatti dei risultati raggiunti nel corso del 2023 e nei primi mesi dell'anno" dichiara il presidente Bruno Savio. "Interporto Rivers **Venezia**, con l'ingresso in U.I.R. (e con la nomina dello stesso Savio all'interno del Consiglio Direttivo) si conferma struttura logistica di riferimento nel panorama veneto e del Nord Italia, unico interporto interamente privato dotato di sbocco al mare con 500 metri di banchina nel canale Ovest di Marghera". A proposito dei



Porti Al vertice nominato Daniele Scavaortz mentre l'azienda si prepara a realizzare una nuova piastra logistica per il project cargo su una superficie di 11.000 mq di Redazione SHIPPING ITALY Interporto Rivers Venezia, la società terminalistica di porto Marghera dal 2020 entrata a far parte del Gruppo Orlean Invest di Gabriele Volpi ha annunciato nuovi investimenti e una nomina importante. Daniele Scavaortz, già consigliere di amministrazione di Interporto Rivers Venezia con deleghe operative, è stato nominato amministratore delegato e nella nuova funzione lavorerà in stretto coordinamento con il presidente Bruno Savio. "La riorganizzazione interna mira a salvaguardare e potenziare la continuità manageriale, organizzativa e decisionale, con l'obiettivo di poter far fronte con più efficienza e rapidità alle accresciute sfide cui il settore della logistica portuale è chiamato a rispondere" spiega l'azienda in una nota. "Il quadro economico offre, al contempo, rilevanti opportunità da saper cogliere con tempismo. È questo lo spirito che ha caratterizzato gli investimenti garantiti dal gruppo Orlean Invest Holding, dall'acquisizione dell'azienda avvenuta nel 2020". In quest'ottica Interporto Rivers Venezia ha fatto sapere di aver, "solo nel corso degli ultimi 30 giorni, deliberato investimenti per oltre 4 milioni di euro". Più in dettaglio il terminal annuncia che "a partire dai prossimi mesi verrà realizzata una nuova piastra logistica di una superficie di 11.000 mq nella cosiddetta 'area Eckart', attigua al perimetro interportuale, sulla quale verranno sviluppate nuove attività di logistica con particolare riferimento al segmento del project cargo. Verrà installato un primo parco fotovoltaico della potenza di 1 Megawatt che consentirà al terminal portuale di soddisfare il fabbisogno interno di energia necessaria allo sviluppo delle proprie attività, centrando un importante target di sostenibilità". È stato poi deliberato dal Consiglio d'amministrazione "un investimento nella digitalizzazione del terminal

Shipping Italy

Venezia

traffici l'azienda parla di oltre 1 milione le tonnellate di merci movimentate nell'anno, prevalentemente nel settore siderurgico, agroalimentare e cementiero. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

21 tonnellate di reti per l'agricoltura sequestrate al porto di Venezia

Verifiche congiunte dell'Agenzia delle dogane e della guardia di finanza. La merce era priva di documentazione. Le ispezioni ai carichi in transito al porto di Venezia hanno portato al sequestro di 22 palette di reti per l'agricoltura, per un peso di 21 tonnellate. A eseguire i controlli sono stati i funzionari dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli con i militari del II Gruppo della guardia di finanza, che si sono concentrati sul contenuto di un semirimorchio proveniente dalla Grecia. Le reti per l'agricoltura trasportate, stando alle verifiche degli addetti, erano prive delle etichettature obbligatorie con l'indicazione del produttore e del luogo di produzione della merce, in violazione al codice del consumo che disciplina l'immissione di prodotti non sicuri. Di conseguenza tutti i colli sono stati sottoposti a sequestro cautelare. Successivamente la Camera di commercio ha disposto il dissequestro, autorizzando l'operazione di regolarizzazione sotto vigilanza doganale ed il successivo rilascio della merce al trasportatore. Alla ditta italiana acquirente è stata comminata la sanzione prevista per questo tipo di violazioni, che può andare da 1.500 a 30mila euro.



Porto, riapre il concorso di idee per il terminal offshore di Venezia

Dopo il chiarimento del Consiglio di stato sulla definizione di "acque protette", l'Autorità portuale estende la scadenza al 15 novembre. L'iter sarà lungo: il progetto vincitore sarà selezionato a marzo 2026. L'Autorità portuale di Venezia rettifica il bando di gara per la realizzazione di punti di terminal crociere e container fuori dalla laguna. Il nuovo concorso porta i termini di presentazione dei progetti al 15 novembre 2024 e specifica che anche le proposte avanzate nel "vecchio" bando andranno ripresentate. L'ente portuale si adegua così alla pronuncia del Consiglio di stato, che di fatto ha dichiarato ammissibile il progetto Duferco alle bocche di **porto** del Lido: anche quel punto, infatti, è stato considerato esterno alle "acque protette" della laguna. Il bando era stato pubblicato il 29 giugno 2021, come previsto dal decreto Draghi del 2021 che aveva estromesso le grandi navi dal canale della Giudecca allo scopo di salvaguardare la città. Le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container e per la crocieristica. Inoltre l'opera deve essere ideata e costruita, appunto, fuori dalle acque protette della laguna. A seguito della nuova scadenza, le proposte presentate saranno valutate da una commissione composta da cinque esperti con esperienza in ingegneria dei trasporti, nelle opere portuali e in generale nelle infrastrutture, nei trasporti e nell'economia dei trasporti. La commissione selezionerà le prime tre proposte entro il 31 dicembre 2024. La seconda fase, che prevede il termine per il ricevimento dei progetti di fattibilità, si concluderà il 30 settembre 2025; successivamente la commissione giudicatrice avrà tempo fino al 30 gennaio 2026 e, in seduta telematica, verrà resa nota ai partecipanti la graduatoria provvisoria il 16 febbraio 2026. La pubblicazione della graduatoria definitiva con la proclamazione del vincitore, previa verifica dei requisiti di ordine generale e di idoneità professionale, avverrà entro il 31 marzo 2026. Per il presidente dell'Autorità portuale, Fulvio Lino Di Blasio, «Venezia si conferma un laboratorio internazionale per lo sviluppo di pratiche sostenibili. Il nostro status, unico in Italia, di **porto** regolato e di scalo che sorge in un ambiente lagunare particolarmente fragile e in prossimità di un centro urbano dall'altissimo valore storico-artistico, ci pone nella situazione di dover elaborare soluzioni per la gestione dei flussi di navi commerciali e passeggeri che anticipano eventi di varia natura, in primis quelli climatici. Anche per questo, è importante la sentenza del Consiglio di Stato che ha permesso di chiarire il percorso da intraprendere per la gestione del concorso di idee per la realizzazione di un terminal crociere e container fuori dalle acque protette della laguna. Nei



Dopo il chiarimento del Consiglio di stato sulla definizione di "acque protette", l'Autorità portuale estende la scadenza al 15 novembre. L'iter sarà lungo: il progetto vincitore sarà selezionato a marzo 2026. L'Autorità portuale di Venezia rettifica il bando di gara per la realizzazione di punti di terminal crociere e container fuori dalla laguna. Il nuovo concorso porta i termini di presentazione dei progetti al 15 novembre 2024 e specifica che anche le proposte avanzate nel "vecchio" bando andranno ripresentate. L'ente portuale si adegua così alla pronuncia del Consiglio di stato, che di fatto ha dichiarato ammissibile il progetto Duferco alle bocche di porto del Lido: anche quel punto, infatti, è stato considerato esterno alle "acque protette" della laguna. Il bando era stato pubblicato il 29 giugno 2021, come previsto dal decreto Draghi del 2021 che aveva estromesso le grandi navi dal canale della Giudecca allo scopo di salvaguardare la città. Le proposte e i progetti devono rispettare i seguenti requisiti: garantire l'operatività e la sicurezza della navigazione anche in condizioni meteo-marine avverse e garantire la sostenibilità dal punto di vista ambientale, energetico e paesaggistico; prevedere il collegamento ai nodi di interscambio terrestri e alle reti TEN-T; garantire l'accoglienza di servizi transoceanici container e per la crocieristica. Inoltre l'opera deve essere ideata e costruita, appunto, fuori dalle acque protette della laguna. A seguito della nuova scadenza, le proposte presentate saranno valutate da una commissione composta da cinque esperti con esperienza in ingegneria dei trasporti, nelle opere portuali e in generale nelle infrastrutture, nei trasporti e nell'economia dei trasporti. La commissione selezionerà le prime tre proposte entro il 31 dicembre 2024. La seconda fase, che prevede il termine per il ricevimento dei progetti di fattibilità, si

Venezia Today

Venezia

prossimi sei mesi gli operatori economici che avevano già presentato i loro progetti sono chiamati a ripresentarli e, nel contempo, si potranno acquisire nuove proposte ideative, con l'obiettivo di arrivare a marzo 2026 all'individuazione della migliore idea».

Il Nautilus

Savona, Vado

La funzione strategica della ferrovia a Genova nel collegamento tra il porto passeggeri, la città e l'aeroporto

Potenziamento del collegamento pedonale tra la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe sotterranea e la Stazione Marittima di Genova. Rendere il collegamento ferroviario tra la stazione marittima e l'aeroporto il sistema modale più comodo e prioritario, eliminare le barriere architettoniche dell'attuale sottopasso della Stazione di Genova Piazza Principe Sotterranea, incrementare l'attuale ripartizione modale del treno, ridurre l'ingresso in porto di auto e di bus con benefici per l'ambiente, la sicurezza e la qualità del servizio, sono stati i temi al centro del convegno La funzione strategica della ferrovia a Genova nel collegamento tra il porto passeggeri, la città e l'aeroporto organizzato dal CIFI - Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana che si è tenuto questa mattina presso la Stazione Marittima. Il collegamento pedonale tra la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe sotterranea e la Stazione Marittima di Genova si aggiunge alla realizzazione del moving walkaway e completa il progetto di collegamento tra il porto passeggeri, la città e l'aeroporto. Oltre a ridurre il traffico cittadino e il relativo impatto ambientale, il collegamento eliminerà le residue barriere architettoniche tra aereo-treno-nave. Grazie ai lavori in corso per la riattivazione del secondo binario ponente-levante tra Sampierdarena- Principe Sotterranea- Brignole e con l'attuale offerta commerciale di Trenitalia nelle tratte **Savona** - Sestri Levante e Genova Voltri - Genova Nervi, nel 2026 si potrà garantire un collegamento inferiore ai 15 minuti con un treno ogni quarto d'ora tra la nuova stazione Aeroporto-Erzelli e la stazione di Principe Sotterranea, ovvero la stazione ferroviaria a servizio del centro città e del porto viaggiatori. Nel 2023, anno in cui sono state registrate 340 toccate a Stazione Marittima, con un passaggio di 1,7 milioni di crocieristi, per una media di circa 5.000 persone per nave, le quote modali relative ai crocieristi in imbarco e sbarco sono state: 41% automobili, 41% bus, 10% taxi, 8% treno, con una media di oltre 100 auto per nave a imbarco con picchi di oltre 200 auto per nave nel periodo aprile-ottobre. Gli importanti investimenti sulle infrastrutture ferroviarie già in corso - Terzo Valico e Nodo di Genova - uniti ai collegamenti tra ferrovia-porto-aeroporto in corso di progettazione e realizzazione - tapis roulant Aeroporto e collegamento Principe-Stazione Marittima - offriranno l'opportunità di un sensibile switch modale da auto a treno di un numero significativo di crocieristi di Genova derivante dai nuovi collegamenti. Incrementando l'attuale quota modale ferroviaria dall'8% al 15-20%, si eviterebbe l'ingresso in città e in porto di 150-200 auto a nave, tra sbarchi e imbarchi, con chiari benefici sia in termini di traffico che di sostenibilità. I passaggi necessari per avviare questo processo sono identificabili in diversi step che saranno portati a compimento entro la fine del 2025. Saranno realizzati una doppia scala mobile e un ascensore di collegamento tra la stazione



05/17/2024 16:33

Potenziamento del collegamento pedonale tra la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe sotterranea e la Stazione Marittima di Genova. Rendere il collegamento ferroviario tra la stazione marittima e l'aeroporto il sistema modale più comodo e prioritario, eliminare le barriere architettoniche dell'attuale sottopasso della Stazione di Genova Piazza Principe Sotterranea, incrementare l'attuale ripartizione modale del treno, ridurre l'ingresso in porto di auto e di bus con benefici per l'ambiente, la sicurezza e la qualità del servizio, sono stati i temi al centro del convegno La funzione strategica della ferrovia a Genova nel collegamento tra il porto passeggeri, la città e l'aeroporto organizzato dal CIFI - Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana che si è tenuto questa mattina presso la Stazione Marittima. Il collegamento pedonale tra la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe sotterranea e la Stazione Marittima di Genova si aggiunge alla realizzazione del moving walkaway e completa il progetto di collegamento tra il porto passeggeri, la città e l'aeroporto. Oltre a ridurre il traffico cittadino e il relativo impatto ambientale, il collegamento eliminerà le residue barriere architettoniche tra aereo-treno-nave. Grazie ai lavori in corso per la riattivazione del secondo binario ponente-levante tra Sampierdarena- Principe Sotterranea- Brignole e con l'attuale offerta commerciale di Trenitalia nelle tratte Savona - Sestri Levante e Genova Voltri - Genova Nervi, nel 2026 si potrà garantire un collegamento inferiore ai 15 minuti con un treno ogni quarto d'ora tra la nuova stazione Aeroporto-Erzelli e la stazione di Principe Sotterranea, ovvero la stazione ferroviaria a servizio del centro città e del porto viaggiatori. Nel 2023, anno in cui sono state registrate 340 toccate a Stazione Marittima, con un passaggio di 1,7 milioni di crocieristi, per una media di circa 5.000 persone per nave, le quote modali relative ai crocieristi in imbarco e sbarco sono state: 41% automobili, 41% bus, 10%

Il Nautilus

Savona, Vado

ferroviaria sotterranea e la Stazione Marittima, a beneficio sia dei treni regionali metropolitani sia del collegamento con la Stazione ferroviaria di Principe con i treni a media e lunga percorrenza. Di pari passo verranno completati i lavori all'infrastruttura ferroviaria nel Nodo di Genova per consentire la circolazione di un treno aeroportuale che, ogni quarto d'ora, collegherà in la Stazione Marittima con l'Aeroporto in meno di 15 minuti. Al fine di agevolare le operazioni, sarà previsto un servizio bagagli tra l'aeroporto, il treno e la nave. Tutto ciò creerà le condizioni per la valorizzazione della Stazione Ferroviaria di Genova Principe come hub per crocieristi provenienti dalle principali località italiane e dalla Francia, Germania, Austria con treni a media e lunga percorrenza. Ci sarà inoltre l'opportunità di destinare dei posti auto ai crocieristi nell'area aeroportuale che saranno collegati al porto grazie al servizio ferroviario tra aeroporto e Stazione Marittima. Augusto Sartori, assessore ai Trasporti di Regione Liguria: "Il trasporto ferroviario, del quale la Regione Liguria ha la regia, ha assunto un ruolo da protagonista con in primis progetti di grande respiro come il nodo ferroviario genovese o il Terzo Valico che consentirà a Genova di essere connessa più rapidamente con il sistema Alta Velocità nazionale. Di questo nuovo servizio beneficeranno anche oltre 4 milioni di persone che ogni anno dal capoluogo ligure si imbarcano su navi da crociera e traghetti per raggiungere destinazioni turistiche. In tale contesto, una serie di servizi resi disponibili nei pressi degli hub aeroportuali, come ad esempio il nuovo collegamento pedonale diretto tra Stazione Marittima e la stazione ferroviaria Genova Principe Sotterranea o il collegamento della nuova fermata ferroviaria di Genova Aeroporto - Erzelli con l'aeroporto, faciliteranno l'utilizzo del trasporto pubblico su ferrovia rafforzando il suo ruolo per gli utenti pendolari, per i viaggiatori e per i turisti". Marco Bucci, sindaco Comune di Genova: "il collegamento ferroviario tra il porto passeggeri, il centro città e l'aeroporto è di particolare importanza per il nostro contesto urbano. L'aeroporto sarà collegato direttamente alla rete ferroviaria, creando così un collegamento rapido con la stazione marittima. Promuovendo l'utilizzo del trasporto ferroviario, rapido, efficiente e a basso impatto ambientale, stiamo delineando un futuro in cui la nostra città si muove verso soluzioni di trasporto più ecologiche e innovative. Questa infrastruttura moderna ed efficiente aprirà nuove opportunità per lo sviluppo economico e la competitività delle nostre città, contribuendo a creare una rete di trasporti più integrata ed efficiente su scala europea. Alberto Minoia, AD Stazioni Marittime spa: "siamo molto orgogliosi di aver ospitato il convegno CIFI, strategico per il futuro dell'intermodalità in Liguria e a Genova in particolare. Un panel e una platea d'eccezione che testimoniano una comunità d'intenti non usuale quando si parla di grandi progetti. In particolare, il progetto di riqualificazione del sottopasso di collegamento tra Genova Principe e la Stazione Marittima, con l'abbattimento delle residue barriere architettoniche grazie alla realizzazione di una doppia scala mobile e di un ascensore, permetterà cittadini e ai viaggiatori di raggiungere la Stazione Marittima e il centro città in meno di 15 minuti dall'Aeroporto. Quella che era una proposta soltanto un anno fa all'ultimo convegno CIFI a Palazzo della Borsa nel maggio scorso, sta diventando

Il Nautilus

Savona, Vado

una realtà che si completerà entro la fine del 2025". Vincenzo Macello, vicedirettore generale Rete Ferroviaria Italiana (società capofila Polo infrastrutture Gruppo FS): "oggi abbiamo presentato un ulteriore tassello fondamentale per incrementare l'intermodalità tra il sistema ferroviario e le altre modalità di trasporto. La stazione di Genova Aeroporto garantirà il collegamento tra l'aeroporto e la rete ferroviaria. Inoltre, il nuovo accesso con scale mobili e ascensori a Genova Marittima conetterà le banchine della stazione di Genova Principe Sotterranea e il Terminal Crociere. In questo modo gli spostamenti delle persone saranno facilitati, anche grazie all'abbattimento completo delle barriere architettoniche ancora presenti. L'intervento, dal costo di 5 milioni di euro, è già in fase di progettazione e sarà realizzato entro dicembre 2025".

Il Tempo Savona, Vado

CASO LIGURIA Il legale del governatore aveva dichiarato: «Noi già pronti, ma il gip ci ha risposto che vogliono sentirlo a fine mese»

La Procura di Genova non molla «Decidiamo noi la data dell'interrogatorio»

GIANNI DI CAPUA La Procura di Genova risponde all'avvocato Stefano Savi, legale di Giovanni Toti, che dalle pagine del nostro giornale aveva spiegato come il governatore fosse pronto per essere interrogato se non fosse che il gip Paola Faggioni ha deciso di sentirlo a fine mese. «Così come qualsiasi indagato, può presentare una memoria» oppure fare delle «spontanee dichiarazioni al Riesame» ha precisato il procuratore capo di Genova, Nicola Piacente, in merito alla data - ancora da fissare dell'interrogatorio chiesto dalla difesa del governatore.

Richiesta avanzata dopo l'interrogatorio di garanzia davanti al gip, in cui Toti si era avvalso della facoltà di non rispondere. Quello davanti al pm «non è un interrogatorio di garanzia», quindi non vi sono obblighi a farlo.

Dal punto di vista generico, il capo della magistratura genovese ha spiegato che l'indagato che decide di avvalersi della facoltà di non rispondere davanti al gip, può fare dichiarazioni spontanee. Anche al Riesame e se c'è urgenza può presentare memorie. L'unico momento - si precisa - in cui la procura è obbligata a interrogare l'indagato «è nella fase della chiusura delle indagini». In altri momenti, è invece una decisione del pm sul se e sul quando.

Nel frattempo prosegue il lavoro da parte della procura di Genova nel corso delle indagini sulla corruzione in Liguria. Nel primo pomeriggio di ieri altro passaggio chiave: è stato sentito dal pm Luca Monteverde come persona informata Giorgio Carozzi, membro del comitato portuale all'interno del quale rappresenta il Comune di Genova. I magistrati intendono fare luce su diverse operazioni tra cui quella legata al terminal Rinfuse e la proroga trentennale accordata per il rinnovo della concessione all'imprenditore Aldo Spinelli.

Proroga che aveva inizialmente incontrato veti e contrarietà e che poi era stata accordata, con un solo parere sfavorevole, quello dell'ex presidente del porto di Savona Rino Canavese. L'ipotesi è che l'operazione sia stata «pilotata» a diversi gradi, per concedere a Spinelli di ottenere un rinnovo molto più lungo di quanto inizialmente previsto.

Dal governo arriva la solidarietà al presidente ligure. Il ministro della Pubblica amministrazione Paolo Zangrillo ha dichiarato che «gli imprenditori si incontrano al ristorante, negli uffici pubblici, dappertutto. Non vedo quale sia il problema di incontrare gli imprenditori su uno yacht. Se le cose si fanno seriamente, si possono incontrare dappertutto».

Sulla stessa linea anche il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi che ha spiegato come: «Ognuno decide,



Il Tempo

Savona, Vado

noi non scarichiamo nessuno ma non condizioniamo neanche le cose». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Inchiesta Liguria, ancora testimoni davanti al pm. Oggi sentito Carozzi

Sarà sentito come persona informata Giorgio Carozzi, membro del comitato portuale all'interno del quale rappresenta il Comune di Genova. Prosegue il lavoro da parte della procura di Genova nel corso delle indagini sulla corruzione in Liguria che hanno portato agli arresti del presidente della Regione, sospeso, Giovanni Toti, dell'ex presidente del porto Paolo Emilio Signorini, dell'imprenditore Aldo Spinelli e del capo di gabinetto della Regione Matteo Cozzani. Nel primo pomeriggio di oggi altro passaggio chiave: sarà sentito dal pm Luca Monteverde come persona informata Giorgio Carozzi, membro del comitato portuale all'interno del quale rappresenta il Comune di Genova. I magistrati intendono fare luce su diverse operazioni tra cui quella legata al terminal Rinfuse e la proroga trentennale accordata per il rinnovo della concessione all'imprenditore Aldo Spinelli. Proroga che aveva inizialmente incontrato veti e contrarietà e che poi era stata accordata, con un solo parere sfavorevole, quello dell'ex presidente del porto di Savona Rino Canavese. L'ipotesi è che l'operazione sia stata 'pilotata' a diversi gradi, per concedere a Spinelli di ottenere un rinnovo molto più lungo di quanto inizialmente previsto.



Savona News

Savona, Vado

Gita in barca sulle imbarcazioni di Assonautica per gli ospiti della residenza protetta "SS Nicolò e Giuseppe" di Albisola

L'evento è stato promosso in collaborazione con la Lega Navale Sezione di Savona. Un mare splendido in una bellissima giornata di sole, per la gita in barca con gli ospiti della residenza protetta comunale di Albisola Superiore non si poteva sperare di meglio. Una mattinata all'aria aperta, la gioia di ritrovarsi insieme su una banchina affacciata sul **porto**, l'imbarco, la navigazione, poter osservare la costa da un nuovo punto di vista, riconoscere una chiesa, una spiaggia, un palazzo, guardare verso la riva risvegliando ricordi, assaporare la leggera brezza e il calore del sole sulla pelle. E' stata per loro un'esperienza nuova, vissuta con un po'di ansia nelle operazioni di imbarco, ma con tanta curiosità e con le emozioni uniche che suscita il mare. Al rientro sono stati accolti con un piccolo rinfresco ed hanno consumato il loro pranzo al sacco. Tutto era partito da una visita nella sede di Assonautica da parte del comune di Albisola Superiore, per esporre l'idea di una gita in barca per gli ospiti della residenza protetta comunale. Un'idea bellissima che Assonautica, non avendo banchine accessibili per i disabili, ha potuto realizzare grazie alla collaborazione della Lega Navale di Savona che ha fornito la location ed ha

messo a disposizione attrezzatura e personale per imbarcare chi ha problemi di deambulazione. L'assessore ai servizi sociali del comune di Albisola Superiore, ha scritto nella pagina Facebook dell'amministrazione, riferendosi agli ospiti della struttura comunale: "Il principio a cui ritengo si debba fare riferimento è quello di "donare" loro delle esperienze che alimentino la loro voglia di vivere, di sognare e di provare piacere nonostante l'età, le fragilità ed i limiti. Limiti che peraltro a volte sono più nella nostra testa che nella realtà". L'uscita in barca è stata sicuramente una bella esperienza per tutti i partecipanti, gratificante anche per chi ha collaborato per realizzarla. Il mare è una risorsa della quale tutti devono poter godere, nessuno escluso. Assonautica ringrazia i propri soci che hanno aderito a questa iniziativa. Un ringraziamento particolare va alla Lega Navale di Savona per la fondamentale collaborazione: "Da questa riuscitissima iniziativa potrebbe nascere in futuro un progetto più ambizioso, che permetta di far vivere il mare come terapia, un progetto legato agli anziani, ma non solo a loro".



05/17/2024 09:06

L'evento è stato promosso in collaborazione con la Lega Navale Sezione di Savona. Un mare splendido in una bellissima giornata di sole, per la gita in barca con gli ospiti della residenza protetta comunale di Albisola Superiore non si poteva sperare di meglio. Una mattinata all'aria aperta, la gioia di ritrovarsi insieme su una banchina affacciata sul porto, l'imbarco, la navigazione, poter osservare la costa da un nuovo punto di vista, riconoscere una chiesa, una spiaggia, un palazzo, guardare verso la riva risvegliando ricordi, assaporare la leggera brezza e il calore del sole sulla pelle. E' stata per loro un'esperienza nuova, vissuta con un po'di ansia nelle operazioni di imbarco, ma con tanta curiosità e con le emozioni uniche che suscita il mare. Al rientro sono stati accolti con un piccolo rinfresco ed hanno consumato il loro pranzo al sacco. Tutto era partito da una visita nella sede di Assonautica da parte del comune di Albisola Superiore, per esporre l'idea di una gita in barca per gli ospiti della residenza protetta comunale. Un'idea bellissima che Assonautica, non avendo banchine accessibili per i disabili, ha potuto realizzare grazie alla collaborazione della Lega Navale di Savona che ha fornito la location ed ha messo a disposizione attrezzatura e personale per imbarcare chi ha problemi di deambulazione. L'assessore ai servizi sociali del comune di Albisola Superiore, ha scritto nella pagina Facebook dell'amministrazione, riferendosi agli ospiti della struttura comunale: "Il principio a cui ritengo si debba fare riferimento è quello di "donare" loro delle esperienze che alimentino la loro voglia di vivere, di sognare e di provare piacere nonostante l'età, le fragilità ed i limiti. Limiti che peraltro a volte sono più nella nostra testa che nella realtà". L'uscita in barca è stata sicuramente una

Il Comitato Viabilità Piazza Saffi Villapiana: "Bisogna collegare il quartiere al mare"

In una lettera al commissario di **autorità Portuale** Piacenza e al Viceministro Rixi si chiede che venga progettata strada che colleghi porto e autostrada con le risorse del 2° lotto dell'Aurelia Bis Collegare il quartiere di Villapiana subito dietro alla collina (sulla quale è adagiato il quartiere Villetta/Valloria) che separa il mare dal bacino del Torrente Letimbro. E' la proposta del Comitato Viabilità Piazza Saffi Villapiana, contenuta in una lettera commissario di **autorità Portuale** Piacenza e al Viceministro Rixi e ai progettisti del masterplan di Levante. "Villapiana è un quartiere di 8000+4000 abitanti - scrive il Comitato - che potrebbe fungere da polmone per l'uso di tutto quanto proposto nel masterplan, è noto il valore affettivo tra i residenti di Villapiana e la spiaggia della Madonnetta dove vanno a nuotare abitualmente i ragazzi di Villapiana Ci sarebbero negozi, piccole officine, farmacie, artigianato, abitazioni, palazzi di pregio in stile Tardo Liberty e Razionalismo avremmo i 'turisti' in casa". Nel 2009 il Comitato aveva proposto un progetto intitolato " Collegamento tra Villapiana ed il mare, Villapiana con l'ospedale, Villapiana con Albisola Mare, Villapiana e l'Autostrada". "Proponevamo - prosegue il Comitato - una galleria stradale (strutturata con due corsie per il traffico veicolare, con pista ciclabile bidirezionale, marciapiedi per i pedoni che potrebbero raggiungere il mare in 10 minuti a piedi). "La galleria di nuova costruzione - spiega - è lunga circa 900 ml ed è situata tra via Falletti (cuore del quartiere di Villapiana) e Miramare (SS n°1 Aurelia ex Funvie davanti all'Assonautica, zona dove è previsto il più costoso intervento che sarebbe inutile se non ci fossero utilizzatori e frequentatori) sottopassa la collina e da un ampio respiro al quartiere ora imprigionato tra le colline a Ovest,Nord, Est, ed il centro storico a Sud con una sola strada per entrare e una per uscire ". "La pista ciclabile - dichiara - sarebbe connessa: alla pista esistente lungo il torrente Letimbro, ai giardini di Piazza delle Nazioni, alla stazione ferroviaria Mongrifone, poi attraverso la recentissima pista costruita tra la stazione e via Stalingrado raggiungerebbe Legino dove si dirama per Zinola (pista di recente costruzione) e l'Università ". Il Comitato conclude con la richiesta di una strada di collegamento tra il casello autostradale e il porto, sfruttando le risorse del secondo lotto dell'Aurelia Bis. " I cittadini savonesi, quelli residenti sulle strade attraversate e non, hanno chiesto per iscritto all'amministrazione comunale la costruzione di una strada dedicata al traffico per il Porto. Si chiede che venga rivista la progettazione dell'Aurelia bis 2° lotto e progettare una strada dedicata con gli stessi soldi già messi in previsione di spesa. La strada dedicata, ha una sola opzione, dovrà e potrà partire in zona casello autostradale A10/A6 di Savona e ad un certo punto entrare in galleria e sbucare direttamente in porto, liberando le strade cittadine.



In una lettera al commissario di autorità Portuale Piacenza e al Viceministro Rixi si chiede che venga progettata strada che colleghi porto e autostrada con le risorse del 2° lotto dell'Aurelia Bis Collegare il quartiere di Villapiana subito dietro alla collina (sulla quale è adagiato il quartiere Villetta/Valloria) che separa il mare dal bacino del Torrente Letimbro. E' la proposta del Comitato Viabilità Piazza Saffi Villapiana, contenuta in una lettera commissario di autorità Portuale Piacenza e al Viceministro Rixi e ai progettisti del masterplan di Levante. "Villapiana è un quartiere di 8000+4000 abitanti - scrive il Comitato - che potrebbe fungere da polmone per l'uso di tutto quanto proposto nel masterplan, è noto il valore affettivo tra i residenti di Villapiana e la spiaggia della Madonnetta dove vanno a nuotare abitualmente i ragazzi di Villapiana Ci sarebbero negozi, piccole officine, farmacie, artigianato, abitazioni, palazzi di pregio in stile Tardo Liberty e Razionalismo avremmo i 'turisti' in casa". Nel 2009 il Comitato aveva proposto un progetto intitolato " Collegamento tra Villapiana ed il mare, Villapiana con l'ospedale, Villapiana con Albisola Mare, Villapiana e l'Autostrada". "Proponevamo - prosegue il Comitato - una galleria stradale (strutturata con due corsie per il traffico veicolare, con pista ciclabile bidirezionale, marciapiedi per i pedoni che potrebbero raggiungere il mare in 10 minuti a piedi). "La galleria di nuova costruzione - spiega - è lunga circa 900 ml ed è situata tra via Falletti (cuore del quartiere di Villapiana) e Miramare (SS n°1 Aurelia ex Funvie davanti all'Assonautica, zona dove è previsto il più costoso intervento che sarebbe inutile se non ci fossero utilizzatori e frequentatori) sottopassa la collina e da un ampio respiro al quartiere ora

(Sito) Ansa

Genova, Voltri

Rixi, commissione ispettiva Mit in autorità portuale Genova

"La preoccupazione da me espressa subito dopo l'inizio dell'inchiesta è una preoccupazione meramente tecnica: se ci sono degli atti in autorità portuale non legittimi, il rischio vero è che questo comprometta alcune cantierizzazioni e questa cosa va verificata subito. Il ministero delle Infrastrutture manderà anche una commissione ispettiva in autorità portuale, ma è necessario avere un indirizzo molto chiaro. Siamo in una situazione non semplice, ma dobbiamo andare avanti". Lo ha detto il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi oggi a Genova. Rixi, impasse formale su nomina presidente Authority Viceministro, 'con arresto governatore a chi chiediamo intesa?' Il problema della nomina del presidente dell'Autorità portuale "l'abbiamo affrontato ieri" e "il problema che abbiamo oggi è che con l'arresto del governatore noi l'intesa non sappiamo a chi chiederla. Quindi abbiamo un impasse di tipo formale su come procedere". Lo ha detto il viceministro alle infrastrutture Edoardo Rixi oggi a Genova. "Quindi - ha proseguito - bisognerà capire cosa vuol fare l'attuale commissario straordinario (Paolo Piacenza, indagato per abuso d'ufficio. ndr) anche per motivi processuali. Sicuramente stiamo valutando le decisioni da prendere in questa settimana. è altrettanto evidente che dobbiamo garantire l'operatività del porto".



Terminalisti 'porto Genova non si ferma, opere devono procedere'

La preoccupazione è scontata, soprattutto per i danni di immagine al **porto** di **Genova** che inevitabilmente l'inchiesta per corruzione avviata dalla procura di **Genova** porta con sé. Ma "lo scalo sta lavorando e continua a portare traffici" e le opere non si devono fermare. Beppe Costa, presidente dei terminalisti associati a Confindustria **Genova**, Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi e Gian Enzo Duci, vicepresidente di Conftrasporto, l'associazione nazionale delle imprese di trasporto che fa capo a Confcommercio, su questo punto sono tutti d'accordo e lo hanno spiegato a margine del seminario sulla portualità. "Il tema è che c'è una comunità portuale che deve continuare a lavorare e sta continuando a portare avanti traffici e anche la stessa immagine di **Genova** - sottolinea Duci -. Quindi in questo momento dobbiamo essere coesi come comunità, difendere le opere che ci sono, che non sono fatte per l'interesse di uno o solo di un qualche operatore, ma sono nell'interesse complessivo della comunità. Quindi che la magistratura faccia il suo corso, però è indiscutibile che dobbiamo difendere le opere, completarle, intervenire ad aggiustarle laddove è necessario, e continuare a far crescere lo scalo". Insiste anche Beppe Costa. "Come terminalisti e come riparatori navali genovesi sosteniamo che l'Autorità di sistema portuale ha i suoi funzionari che operano e continueranno a operare bene. La macchina funziona". Le concessioni sotto la lente dell'inchiesta? "Se è stato fatto bene o male aspetto che qualcuno lo decida" si limita a commentare Costa. La nuova diga va costruita aggiunge spiegando "Come terminalisti e riparatori navali siamo per realizzarla in un'unica fase e con un progetto che permetta anche l'utilizzo della prima parte della vecchia diga, quindi non due imboccature ma una sola, per guadagnare spazio a mare per allontanare dalla città lavorazioni che possono essere effettuate più distanti". Preoccupazione? "E' normale che ci sia in un contesto così complesso, ma noi dobbiamo tornare a pensare a **Genova**, al futuro che non è solo di questa città, ma dell'intero Nord Ovest perché non dimentichiamo che il **porto** è la prima industria del Nord Ovest del nostro Paese" aggiunge Botta.



Affari Italiani

Genova, Voltri

Chi è Aponte, mister Msc (non indagato) che compare nell'inchiesta ligure

Ecco chi è il fondatore di Msc (non indagato) che compare nell'inchiesta ligure: nelle carte gli "scontri" con Spinelli sul porto di Genova Gianluigi Aponte, da Msc a Italo: chi è l'imprenditore (non indagato) che compare nelle carte della Procura di Genova. Nel terremoto giudiziario che ha scosso la Liguria ci è finito anche il fondatore e presidente di Msc Gianluigi Aponte. A differenza di Giovanni Toti e Aldo Spinelli, finiti ai domiciliari, l'imprenditore non è indagato. Ma il suo nome compare più volte nella maxi inchiesta per corruzione. Le pagine dell'ordinanza firmata dalla giudice per le indagini preliminari rivelano che tra le varie vicende c'è anche la rottura tra Gianluigi Aponte e Aldo Spinelli, che insieme detenevano il controllo della Terminal Rinfuse Genova Srl. La frattura tra i due importanti operatori portuali risalirebbe addirittura al 2021, durante il rinnovo della concessione per la gestione dello scalo portuale Rinfuse. Tuttavia, pur comparando nelle carte, Aponte non è indagato, e non finisce nemmeno nel cicono giudiziario il suo immenso impero che si divide tra mare, treni e editoria. Infatti, proprio di recente, dopo aver acquisito il 50% di Italo in un affare da quattro miliardi e consolidato il controllo nei mari con Msc, diventando il terzo leader delle crociere e tra i primi nelle autostrade del mare, Aponte è a capo del "Il Secolo XIX", quotidiano genovese, attraverso un accordo preliminare con il Gruppo Gedi. Ma Aponte è anche uno dei principali investitori globali nei terminal portuali, superando addirittura il gigante danese Maersk. Nato a Sant'Agnello, sulla costa sorrentina, Gianluigi Aponte è al 118° posto (nel 2023) nella lista dei più ricchi del mondo secondo Forbes: l'imprenditore può vantare un patrimonio che si avvicina ai 31 miliardi di dollari. L'infanzia del magnate è stata segnata da un periodo trascorso in Somalia, dove i suoi genitori hanno cercato fortuna aprendo un albergo. Successivamente, ha frequentato l'Istituto Tecnico Nautico Nino Bixio. Ma il mare non è rimasto la sua dimora per sempre. Aponte ha abbandonato le onde per stabilire il suo quartier generale sul Lago Lemano, a Ginevra. Questa scelta è stata dettata anche da un desiderio di riservatezza, di privacy per tutta la famiglia. "Qui non siamo nessuno", ha affermato Diego, uno dei figli di Aponte avuti con Rafaela Diamant, figlia di un banchiere svizzero. Fu proprio l'incontro con la futura moglie, a bordo di una nave di cui era comandante, a convincere Aponte a lasciare l'Italia. LEGGI ANCHE: Genova, da Spinelli ad Aponte: ecco tutti i gruppi che operano nel porto. Ma come è nata la creatura di Aponte, Msc? L'imprenditore avviò il suo impero attraverso un prestito, utilizzato per acquistare la Msc Patricia, una nave cargo tedesca di seconda mano. Da qui fondò la Aponte Shipping Company, con sede a Monrovia, in Liberia, rifacendosi all'Africa dove i suoi genitori avevano cercato fortuna. Nei primi anni '80 indirizzò i suoi investimenti verso il trasporto dei



Ecco chi è il fondatore di Msc (non indagato) che compare nell'inchiesta ligure: nelle carte gli "scontri" con Spinelli sul porto di Genova Gianluigi Aponte, da Msc a Italo: chi è l'imprenditore (non indagato) che compare nelle carte della Procura di Genova. Nel terremoto giudiziario che ha scosso la Liguria ci è finito anche il fondatore e presidente di Msc Gianluigi Aponte. A differenza di Giovanni Toti e Aldo Spinelli, finiti ai domiciliari, l'imprenditore non è indagato. Ma il suo nome compare più volte nella maxi inchiesta per corruzione. Le pagine dell'ordinanza firmata dalla giudice per le indagini preliminari rivelano che tra le varie vicende c'è anche la rottura tra Gianluigi Aponte e Aldo Spinelli, che insieme detenevano il controllo della Terminal Rinfuse Genova Srl. La frattura tra i due importanti operatori portuali risalirebbe addirittura al 2021, durante il rinnovo della concessione per la gestione dello scalo portuale Rinfuse. Tuttavia, pur comparando nelle carte, Aponte non è indagato, e non finisce nemmeno nel cicono giudiziario il suo immenso impero che si divide tra mare, treni e editoria. Infatti, proprio di recente, dopo aver acquisito il 50% di Italo in un affare da quattro miliardi e consolidato il controllo nei mari con Msc, diventando il terzo leader delle crociere e tra i primi nelle autostrade del mare, Aponte è a capo del "Il Secolo XIX", quotidiano genovese, attraverso un accordo preliminare con il Gruppo Gedi. Ma Aponte è anche uno dei principali investitori globali nei terminal portuali, superando addirittura il gigante danese Maersk. Nato a Sant'Agnello, sulla costa sorrentina, Gianluigi Aponte è al 118° posto (nel 2023) nella lista dei più ricchi del mondo secondo Forbes: l'imprenditore può vantare un patrimonio che si avvicina ai 31 miliardi di dollari. L'infanzia del magnate è stata

Affari Italiani

Genova, Voltri

container, in seguito alla diversificazione con l'acquisizione della Starlauro, la divisione crociere della Flotta Lauro, che successivamente divenne Msc Crociere. Successivamente, nel 1995, acquisì Snav (Società Navigazione Alta Velocità), specializzata in aliscafi e traghetti per i collegamenti con le isole italiane, e, nel 2010, acquisì il 50% di Grandi Navi Veloci, una compagnia attiva nei collegamenti navali nel Mediterraneo. Nel 2000, istituì la Terminal Investment Limited, una società che gestisce terminal container in tutto il mondo. Con ricavi per 86,4 miliardi di euro e un utile ante-imposte di 43,2 miliardi, Msc raggiunge profitti netti di 36,2 miliardi. Tuttavia, ad oggi è difficile stabilire con certezza il valore effettivo del business di Aponte, complice la presenza in terra svizzera della sede del gruppo. Tuttavia, Forbes lo considera il miliardario svizzero più ricco, non il secondo più ricco d'Italia.

Rixi: «Mit crea commissione ispettiva a carattere amministrativo per verifica atti Autorità portuale

Focus particolare sugli atti riguardanti il rilascio delle concessioni I I Mit è al lavoro per creare una commissione ispettiva a carattere amministrativo per una verifica sugli atti prodotti dall 'Autorità portuale con un focus particolare su quelli riguardanti il rilascio delle concessioni. Lo ha annunciato il viceministro Edoardo Rixi, stamattina a Genova, a margine di un convegno. «Noi crediamo alla buona fede di tutti - ha spiegato Rixi - però crediamo sia necessario avere un indirizzo molto chiaro. Chiediamo che l'Autorità portuale, con cui abbiamo interloquito, abbia la consapevolezza di quello che sta succedendo. È chiaro che siamo in una situazione non semplice, però cerchiamo di andare avanti».



Rixi, «Con Toti arrestato difficile nominare nuovo presidente dell'Autorità portuale»

«Non sappiamo a chi chiedere l'intesa» « Con l'arresto del presidente della Regione, non sappiamo a chi chiedere l'intesa per la nomina del nuovo presidente dell'**Autorità portuale** del Mar Ligure Occidentale e. Abbiamo un'impasse dal punto di vista formale su come procedere». Lo ha dichiarato, secondo quanto riporta l'agenzia Dire, il viceministro a Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, stamattina a Genova a margine di un convegno, rispondendo ai cronisti che gli chiedevano se, visto quanto sta emergendo dall'inchiesta della procura, non sia il caso di accelerare la nomina del nuovo vertice dell'authority. Dopo il passaggio di Paolo Emilio Signorini in Iren, Palazzo San Giorgio è stato commissariato, ma oltre all'arresto di Signorini, l'indagine ha portato all'iscrizione nel registro degli indagati anche del commissario ed ex segretario generale, Paolo Piacenza. «Bisognerà capire cosa vuole fare l'attuale commissario, anche per motivi processuali- ha aggiunto il viceministro - stiamo valutando le decisioni da prendere in queste settimane. È altrettanto evidente che dobbiamo garantire l'operatività del porto. Sono tutti temi interni all'**Autorità portuale**, il ministero ha una funzione di vigilanza non sul singolo atto, ma in maniera molto più alta. In alcuni processi non siamo entrati. La nostra paura è che la situazione di tensione che si crea anche solo a leggere le intercettazioni comporti situazioni di rigidità».



Genova, slitta il protocollo per il collegamento porto-stazione FS

Lo ha annunciato il viceministro Edoardo Rixi al convegno organizzato sul tema dal Collegio ingegneri ferroviari italiani, in collaborazione con Rfi Saltata stamattina a Genova la firma di un protocollo d'intesa tra Rfi, ministero delle Infrastrutture e Stazioni marittime per il nuovo collegamento ferroviario tra **porto**, ferrovia e aeroporto. Secondo quanto riferisce l'agenzia Dire lo ha annunciato il viceministro Edoardo Rixi al convegno organizzato sul tema dal Collegio ingegneri ferroviari italiani, in collaborazione con Rfi. «Dovevamo firmare un protocollo, ma siccome mancano alcuni pareri amministrativi - ha spiegato Rixi - ci prendiamo altre due settimane di tempo in modo da garantire la massima trasparenza del procedimento. Si farà un altro comitato, si acquisiranno i pareri e si firmerà il protocollo. Sono le procedure che seguiamo normalmente, non credo che dobbiamo cambiare la procedura. Mi sono già scontrato anche pubblicamente con gli enti sull'eccessiva farraginosità di alcune procedure, ma è evidente che in questo momento dovremo spingere sull'acceleratore fino a un certo punto». Vincenzo Macello, vicedirettore generale di Rfi, ha precisato che «Il nuovo accesso con scale mobili e ascensori a Genova Marittima conetterà le banchine della stazione di Genova Principe Sotterranea e il Terminal Crociere. In questo modo gli spostamenti delle persone saranno facilitati, anche grazie all'abbattimento completo delle barriere architettoniche ancora presenti».



Inchiesta corruzione, cene, biglietti per lo stadio e per la Formula Uno offerti a Cozzani

Non solo il capo di gabinetto di Regione Liguria. Tra i beneficiari anche Toti, Biasotti e Bassetti Cene, notti in hotel, biglietti per San Siro e per la Formula uno. Era generoso Mirko Paletti, tra gli indagati per corruzione nell'ambito dell'inchiesta della procura di La Spezia da cui è partito il terremoto che ha travolto la regione, portando agli arresti domiciliari del presidente, oggi sospeso, Giovanni Toti. Indagato a Spezia, come a Genova, è anche Cozzani, all'epoca sindaco di Portovenere e attuale capo di gabinetto di Regione Liguria. Secondo gli inquirenti, cene, notti e biglietti per stadio e gran premi, farebbero parte del disegno criminale con cui Paletti, anche lui ai domiciliari avrebbe cercato di ottenere utilità, ovvero l'agevolazione di alcuni investimenti sul territorio. Tra i beneficiari delle cene Toti, Bassetti e Biasotti Secondo la procura, dal 2017 Paletti avrebbe offerto cene gratuite o scontate, ospitalità presso gli hotel di famiglia, il 'Grand Hotel' a Portovenere e il 'Mirage' a Milano, a Cozzani che gliene faceva richiesta, ma anche a terze persone da questi indicate. Tra i nomi figurano Giovanni Toti, presente a una cena di trenta coperti offerta da Filcasa, società riconducibile agli hotel di Paletti. Non solo, tra i beneficiari ci sarebbero anche l'infettivologo Matteo Bassetti, l'ex presidente della Regione Sandro Biasotti e anche Jessica Nicolini, portavoce di Giovanni Toti e coordinatrice alle politiche culturali della Regione. A proposito delle cene in hotel, alcuni giorni fa, Matteo Bassetti aveva spiegato al Secolo XIX: "Confermo di essere stato ospite al Grand Hotel di Porto Venere, fui invitato nel 2021 dal proprietario Paletti che mi conosceva, in effetti, per tramite di Cozzani. Sono stato una notte soltanto: sicuramente mi è stato fatto uno sconto, ricordo però di aver pagato la camera dei miei figli". Tra i benefit, oltre alle cene e alle ospitalità negli hotel di lusso, biglietti per Milan-Lazio, Milan-Venezia e Milan-Atletico Madrid nel settembre del 2021 e per un Gran Premio di Formula Uno. Paletti, inoltre, secondo i magistrati, avrebbe promesso l'espansione commerciale nella vendita di acqua in Tetrack della Of srl all'epoca dei fatti da poco costituita dal fratello di Matteo Cozzani, Filippo, anche lui indagato, e da un'altra socia, non indagata; società che per gli inquirenti sarebbe stata gestita di fatto anche da Matteo Cozzani.



Non solo il capo di gabinetto di Regione Liguria. Tra i beneficiari anche Toti, Biasotti e Bassetti Cene, notti in hotel, biglietti per San Siro e per la Formula uno. Era generoso Mirko Paletti, tra gli indagati per corruzione nell'ambito dell'inchiesta della procura di La Spezia da cui è partito il terremoto che ha travolto la regione, portando agli arresti domiciliari del presidente, oggi sospeso, Giovanni Toti. Indagato a Spezia, come a Genova, è anche Cozzani, all'epoca sindaco di Portovenere e attuale capo di gabinetto di Regione Liguria. Secondo gli inquirenti, cene, notti e biglietti per stadio e gran premi, farebbero parte del disegno criminale con cui Paletti, anche lui ai domiciliari avrebbe cercato di ottenere utilità, ovvero l'agevolazione di alcuni investimenti sul territorio. Tra i beneficiari delle cene Toti, Bassetti e Biasotti Secondo la procura, dal 2017 Paletti avrebbe offerto cene gratuite o scontate, ospitalità presso gli hotel di famiglia, il 'Grand Hotel' a Portovenere e il 'Mirage' a Milano, a Cozzani che gliene faceva richiesta, ma anche a terze persone da questi indicate. Tra i nomi figurano Giovanni Toti, presente a una cena di trenta coperti offerta da Filcasa, società riconducibile agli hotel di Paletti. Non solo, tra i beneficiari ci sarebbero anche l'infettivologo Matteo Bassetti, l'ex presidente della Regione Sandro Biasotti e anche Jessica Nicolini, portavoce di Giovanni Toti e coordinatrice alle politiche culturali della Regione. A proposito delle cene in hotel, alcuni giorni fa, Matteo Bassetti aveva spiegato al Secolo XIX: "Confermo di essere stato ospite al Grand Hotel di Porto Venere, fui invitato nel 2021 dal proprietario Paletti che mi conosceva, in effetti, per tramite di Cozzani. Sono stato una notte soltanto: sicuramente mi è stato fatto uno sconto, ricordo però di aver pagato la camera dei miei figli". Tra i benefit, oltre alle cene e alle ospitalità negli hotel di lusso, biglietti per Milan-Lazio, Milan-Venezia e Milan-Atletico Madrid nel settembre del 2021 e per un Gran Premio di Formula Uno. Paletti, inoltre, secondo i magistrati, avrebbe promesso l'espansione commerciale nella vendita di acqua in Tetrack della Of srl all'epoca dei fatti da poco costituita dal fratello di Matteo Cozzani, Filippo, anche lui indagato, e da un'altra socia, non indagata; società che per gli inquirenti sarebbe stata gestita di fatto anche da Matteo Cozzani.

Genova Today

Genova, Voltri

Inchiesta corruzione, proseguono gli interrogatori: in procura segnalazioni anonime su altri episodi

Piovono segnalazioni anonime, quindi non prese in considerazione, su presunti altri episodi di corruzione sulla scia dello scandalo che ha colpito la regione nel cuore della massima istituzione. È programmato per venerdì pomeriggio l'interrogatorio di Giorgio Carozzi, membro del comitato di gestione di **Autorità Portuale**, sentito dal pm Luca Monteverde come persona informata sui fatti nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione in Liguria che ha portato agli arresti domiciliari del presidente della Regione Giovanni Toti, attualmente sospeso dall'incarico, dell'imprenditore Aldo Spinelli e alla detenzione in carcere dell'ex presidente di **Autorità Portuale**, oggi ad di Iren, sospeso, Paolo Emilio Signorini. I magistrati, che nei giorni scorsi hanno sentito altri membri del comitato di gestione - e altri ne sentiranno nei prossimi giorni - indagano su alcune delle decisioni prese dall'**Autorità Portuale**, in particolare sulla proroga della concessione trentennale del terminal Rinfuse a favore di Spinelli. Sempre sul fronte interrogatori, nella tarda mattinata il procuratore capo Nicola Piacente è intervenuto in merito ai tempi del prossimo interrogatorio di Giovanni Toti davanti ai pm, precisando che Quello davanti al pubblico ministero "non è un interrogatorio di garanzia" e dunque "non è obbligato a farlo". L'interrogatorio di Toti sarà fatto, ma non nei tempi sperati dal suo avvocato, Stefano Savi, che ha indicato come possibile data il 27 luglio, ma potrebbe slittare ulteriormente per permettere agli inquirenti di esaminare e effettuare una copia forense del materiale sequestrato a Toti al momento della perquisizione. Potrebbe invece essere sentito nelle prossime settimane il sindaco di Genova Marco Bucci, non indagato, che da quanto si apprende si sarebbe messo a disposizione della procura. Nel frattempo, all'indomani dello scoppio dell'inchiesta, al nono piano del palazzo di giustizia sono arrivate diverse segnalazioni anonime, quindi non prese in considerazione dalla procura, su vicende legate a presunti episodi di corruzione, sulla scia dello scandalo che ha colpito la regione nel cuore della massima istituzione.



Piovono segnalazioni anonime, quindi non prese in considerazione, su presunti altri episodi di corruzione sulla scia dello scandalo che ha colpito la regione nel cuore della massima istituzione. È programmato per venerdì pomeriggio l'interrogatorio di Giorgio Carozzi, membro del comitato di gestione di Autorità Portuale, sentito dal pm Luca Monteverde come persona informata sui fatti nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione in Liguria che ha portato agli arresti domiciliari del presidente della Regione Giovanni Toti, attualmente sospeso dall'incarico, dell'imprenditore Aldo Spinelli e alla detenzione in carcere dell'ex presidente di Autorità Portuale, oggi ad di Iren, sospeso, Paolo Emilio Signorini. I magistrati, che nei giorni scorsi hanno sentito altri membri del comitato di gestione - e altri ne sentiranno nei prossimi giorni - indagano su alcune delle decisioni prese dall'Autorità Portuale, in particolare sulla proroga della concessione trentennale del terminal Rinfuse a favore di Spinelli. Sempre sul fronte interrogatori, nella tarda mattinata il procuratore capo Nicola Piacente è intervenuto in merito ai tempi del prossimo interrogatorio di Giovanni Toti davanti ai pm, precisando che Quello davanti al pubblico ministero "non è un interrogatorio di garanzia" e dunque "non è obbligato a farlo". L'interrogatorio di Toti sarà fatto, ma non nei tempi sperati dal suo avvocato, Stefano Savi, che ha indicato come possibile data il 27 luglio, ma potrebbe slittare ulteriormente per permettere agli inquirenti di esaminare e effettuare una copia forense del materiale sequestrato a Toti al momento della perquisizione. Potrebbe invece essere sentito nelle prossime settimane il sindaco di Genova Marco Bucci, non indagato, che da quanto si apprende si sarebbe messo a disposizione della procura. Nel frattempo,

Il Nautilus

Genova, Voltri

Sviluppo sostenibile del Porto di Genova: esperti del cluster marittimo a confronto

Un seminario organizzato dal Dipartimento di economia UniGE e Cieli fa il punto sulle soluzioni per ampliare il ruolo del **porto** di **Genova** in termini di volumi e di riduzione dell'impatto ambientale, e non solo. Le potenzialità del progetto BRUCO-IV VALICO per trasformare **Genova** nel centro logistico del Mediterraneo e del sud Europa. Come fare in modo che la logistica del nord Italia (e segnatamente il **porto** di **Genova**) possa essere concorrenziale con quella del Nord Europa e quindi interrompere il declino che da decenni impatta sulla competitività della regione Liguria? È questo il tema al centro del seminario organizzato oggi dal Dipartimento economia dell'Università di **Genova** e Cieli (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture), un'occasione di riflessione che assume ancora più urgenza anche sull'attualità genovese di questi giorni che evidenzia come le conseguenze della carenza di spazi portuali finiscano per influire sulla competitività delle aziende produttive del Nord Italia. "La sostenibilità - intesa in senso sociale, economico ed ambientale - è la chiave per garantire che la crescita dei traffici portuali non debba avvenire a scapito della qualità della vita e dell'ambiente delle regioni portuali e possa invece facilmente coniugarsi con altri insediamenti e linee di sviluppo. In questa logica gli interventi e le possibili soluzioni sono molteplici, spesso necessitano di essere tra loro integrati, e riguardano non soltanto l'infrastruttura portuale ma anche le reti infrastrutturali al suo servizio. Il seminario, partendo dall'illustrazione agli studenti di come sia cambiato il ruolo e il modo di operare del **porto** genovese negli ultimi decenni, ha discusso alcune possibili soluzioni per lo sviluppo del **porto** in un confronto aperto con alcuni attori della port community. Il seminario è stata così l'occasione per gli studenti per approcciare uno dei più rilevanti meta-settori presenti in Liguria" ha affermato Enrico Musso, direttore del Cieli e Professore ordinario di economia applicata presso l'Università degli Studi di **Genova**. Le principali variabili di sviluppo della competitività a livello europeo di un **porto** riguardano un pescaggio di almeno 18 metri e banchine da 500 metri, velocità di carico e scarico e spazi di lavorazione e stoccaggio a disposizione, ha evidenziato Bruno Musso presidente del Gruppo Grendi. Come superare i limiti orografici del **porto** di **Genova** in modo da avere tutti i requisiti per gestire navi container di grandi dimensioni? Un tunnel di 39 km per collegare il **porto** di Pra' con la pianura in provincia di Alessandria per mezzo di veicoli elettrici a guida autonoma con una capacità di movimentazione nominale di 8 milioni di teu/anno è la soluzione su cui è imperniato il progetto presentato da Fabiola Mascardi, Consigliere Indipendente e Consulente Sviluppo Business, denominato BRUCO (Bi-level Rail Underpass for Container Operations) o IV Valico. Un'infrastruttura



Un seminario organizzato dal Dipartimento di economia UniGE e Cieli fa il punto sulle soluzioni per ampliare il ruolo del porto di Genova in termini di volumi e di riduzione dell'impatto ambientale, e non solo. Le potenzialità del progetto BRUCO-IV VALICO per trasformare Genova nel centro logistico del Mediterraneo e del sud Europa. Come fare in modo che la logistica del nord Italia (e segnatamente il porto di Genova) possa essere concorrenziale con quella del Nord Europa e quindi interrompere il declino che da decenni impatta sulla competitività della regione Liguria? È questo il tema al centro del seminario organizzato oggi dal Dipartimento economia dell'Università di Genova e Cieli (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture), un'occasione di riflessione che assume ancora più urgenza anche sull'attualità genovese di questi giorni che evidenzia come le conseguenze della carenza di spazi portuali finiscano per influire sulla competitività delle aziende produttive del Nord Italia. "La sostenibilità - intesa in senso sociale, economico ed ambientale - è la chiave per garantire che la crescita dei traffici portuali non debba avvenire a scapito della qualità della vita e dell'ambiente delle regioni portuali e possa invece facilmente coniugarsi con altri insediamenti e linee di sviluppo. In questa logica gli interventi e le possibili soluzioni sono molteplici, spesso necessitano di essere tra loro integrati, e riguardano non soltanto l'infrastruttura portuale ma anche le reti infrastrutturali al suo servizio. Il seminario, partendo dall'illustrazione agli studenti di come sia cambiato il ruolo e il modo di operare del porto genovese negli ultimi decenni, ha discusso alcune possibili soluzioni per lo sviluppo del porto in un confronto aperto con alcuni attori della port community. Il seminario è stata così l'occasione per gli studenti per approcciare uno dei più rilevanti meta-settori presenti in Liguria" ha affermato Enrico Musso, direttore del Cieli e Professore ordinario di economia applicata

Il Nautilus

Genova, Voltri

che, secondo gli studi di prefattibilità effettuati, non sottrarrebbe traffico agli altri porti italiani ma lo svilupperebbe in un raggio di 600 km da **Genova** verso l'Europa continentale con una sensibile riduzione delle emissioni. Allo stato attuale i porti del nord Italia sono serviti solo da navi oceaniche minori o feeder con conseguente maggiorazione dei noli marittimi e del trasporto marittimo a cui si aggiungono i limiti nella capacità ferroviaria e stradale delle infrastrutture di collegamento ai mercati del nostro paese. Non ci sono al momento soluzioni tradizionali per rispondere alle necessità di spazi portuali di almeno 600 ettari con spazi logistici limitrofi di 3mila ettari e collegamenti efficienti con l'hinterland necessari per lo sviluppo del **porto** di **Genova**, in modo da essere più competitivo sia dal punto di vista operativo che economico. La soluzione BRUCO, invece, combina gli alti fondali del Tirreno insieme agli spazi oltre Appennino sincronizzando il trasferimento dei container con le operazioni di carico e scarico delle navi e garantendo i rilevanti vantaggi ambientali e di decongestionamento della costa dal traffico camionistico, autostradale e ferroviario, indirizzando il traffico fuori dall'asse Milano-Torino e lungo un corridoio portuale diretto tra **Genova** e Rotterdam. Il **porto** olandese, infatti, nonostante la distanza offre costi logistici più ridotti grazie alla capacità di accoglienza delle grandi navi portacontainer. Tra le direttrici di sviluppo del **porto** di **Genova**, per Bruno Musso, anche la specializzazione degli spazi dedicati alle attività portuali con la concentrazione a Pra' del traffico pesante delle mega navi e a Sampierdarena del traffico leggero di crocieristi, traghetti merci/passeggeri, autostrade del mare, altri container e merce varia insieme alla valorizzazione delle infrastrutture esistenti ed in costruzione a **Genova**, come la diga foranea che potrebbe restituire alla città un fronte mare di 14 km. L'attuazione del BRUCO prevede anche la possibilità di risparmi energetici sui trasporti stimati in circa 300mila tons di gasolio mentre le tonnellate di CO2 emesse per ogni Teu trasportato potrebbero passare da 0,6 a 0,35 con un risparmio totale annuo di oltre 1,4 milioni di tonnellate di CO2, è stato sottolineato durante l'evento.

Il Nautilus

Genova, Voltri

MSC CROCIERE, ANNO RECORD A CAGLIARI E IN SARDEGNA CON OLTRE 172.000 TURISTI, DI CUI 115.000 NEL SOLO CAPOLUOGO, BEN 3 NAVI E 67 TOCCATE

-Domenica 19 maggio il primo arrivo di MSC Musica, con circa 3.000 passeggeri, che farà tappa ogni domenica nel porto sardo per l'intera stagione estiva -Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della divisione crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato e fornendo così per 12 mesi un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come musei, negozi, bar e ristoranti» Cagliari - Per MSC Crociere il 2024 sarà un anno record a Cagliari e nell'intera Sardegna. Quest'anno la Compagnia leader in Italia, Mediterraneo, Nord Europa, Sud Africa, Sud America e Paesi del Golfo - nonché terzo player a livello globale - porterà infatti nell'Isola oltre 172.000 turisti, di cui 115.000 nel capoluogo e 57.000 a Olbia, grazie al posizionamento di ben 3 navi (MSC Lirica, MSC Musica, MSC Orchestra) che effettueranno complessivamente 67 toccate: 46 a Cagliari, durante la stagione estiva e in

quella invernale, e 21 a Olbia nella sola stagione estiva. Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della divisione crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. L'Isola è da sempre una delle destinazioni più apprezzate dai nostri passeggeri, soprattutto nel periodo estivo. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato, che valorizzano appieno le impareggiabili bellezze della città e dell'intero territorio sardo, fornendo inoltre un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come luoghi di escursione, musei, negozi, bar e ristoranti. Oltre alla possibilità di visitare la cittadella fortificata, le mura e le torri medioevali il programma per i crocieristi prevede tappe all'anfiteatro ai piedi del Colle del Buoncammino, il Palazzo Regio, il Bastione di Saint Remy o degustazioni nei locali tipici del centro». La stagione crocieristica estiva a «Casteddu» inizierà ufficialmente domenica 19 maggio con la prima toccata di MSC Musica, nave da crociera dotata di un design all'avanguardia e oltre 1.000 cabine con balcone. MSC Musica farà tappa ogni domenica nel porto sardo, per l'intera stagione estiva, con a bordo circa 3.000 passeggeri che vivranno un affascinante viaggio di sette giorni in Mediterraneo con tappe a Cagliari, Civitavecchia, **Genova**, Cannes, Barcellona e Ibiza. "Per il Sistema dei porti sardi il 2024 si appresta a diventare un anno di record assoluto - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un risultato entusiasmante che abbiamo raggiunto grazie anche alla fiducia che le compagnie crocieristiche,



MSC CROCIERE, ANNO RECORD A CAGLIARI E IN SARDEGNA CON OLTRE 172.000 TURISTI, DI CUI 115.000 NEL SOLO CAPOLUOGO, BEN 3 NAVI E 67 TOCCATE

05/17/2024 16:22

-Domenica 19 maggio il primo arrivo di MSC Musica, con circa 3.000 passeggeri, che farà tappa ogni domenica nel porto sardo per l'intera stagione estiva -Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della divisione crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato e fornendo così per 12 mesi un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come musei, negozi, bar e ristoranti» Cagliari - Per MSC Crociere il 2024 sarà un anno record a Cagliari e nell'intera Sardegna. Quest'anno la Compagnia leader in Italia, Mediterraneo, Nord Europa, Sud Africa, Sud America e Paesi del Golfo - nonché terzo player a livello globale - porterà infatti nell'Isola oltre 172.000 turisti, di cui 115.000 nel capoluogo e 57.000 a Olbia, grazie al posizionamento di ben 3 navi (MSC Lirica, MSC Musica, MSC Orchestra) che effettueranno complessivamente 67 toccate: 46 a Cagliari, durante la stagione estiva e in quella invernale, e 21 a Olbia nella sola stagione estiva. Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della divisione crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. L'Isola è da sempre una delle destinazioni più apprezzate dai nostri passeggeri, soprattutto nel periodo estivo. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato, che valorizzano appieno le impareggiabili bellezze della città e dell'intero territorio sardo, fornendo inoltre un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle

Il Nautilus

Genova, Voltri

in particolare la MSC, hanno voluto accordarci con una programmazione annuale di scali consistente e costante, frutto di un'intensa attività promozionale e di confronto costruttivo per trovare le migliori soluzioni per una crescita duratura e sempre più orientata a superare gli angusti limiti della stagionalità. Una sinergia favorevole che ci vede costantemente impegnati per rendere i porti di competenza sempre più accoglienti e funzionali ad un mercato improntato al gigantismo navale e alla sostenibilità ambientale".

Informatore Navale

Genova, Voltri

Sviluppo sostenibile del Porto di Genova: esperti del cluster marittimo a confronto

Un seminario organizzato dal Dipartimento di economia UniGe e Cieli fa il punto sulle soluzioni per ampliare il ruolo del porto di Genova in termini di volumi e di riduzione dell'impatto ambientale, e non solo. Le potenzialità del progetto BRUCO-IV VALICO per trasformare Genova nel centro logistico del Mediterraneo e del sud Europa 17 maggio 2024 - Come fare in modo che la logistica del nord Italia (e segnatamente il porto di Genova) possa essere concorrenziale con quella del Nord Europa e quindi interrompere il declino che da decenni impatta sulla competitività della regione Liguria? È questo il tema al centro del seminario organizzato oggi dal Dipartimento economia dell'Università di Genova e Cieli (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica e Trasporti e le Infrastrutture), un'occasione di riflessione che assume ancora più urgenza anche sull'attualità genovese di questi giorni che evidenzia come le conseguenze della carenza di spazi portuali finiscano per influire sulla competitività delle aziende produttive del Nord Italia. "La sostenibilità - intesa in senso sociale, economico ed ambientale - è la chiave per garantire che la crescita dei traffici portuali non debba avvenire a scapito della qualità della vita e dell'ambiente delle regioni portuali e possa invece facilmente coniugarsi con altri insediamenti e linee di sviluppo. In questa logica gli interventi e le possibili soluzioni sono molteplici, spesso necessitano di essere tra loro integrati, e riguardano non soltanto l'infrastruttura portuale ma anche le reti infrastrutturali al suo servizio. Il seminario, partendo dall'illustrazione agli studenti di come sia cambiato il ruolo e il modo di operare del porto genovese negli ultimi decenni, ha discusso alcune possibili soluzioni per lo sviluppo del porto in un confronto aperto con alcuni attori della port community. Il seminario è stata così l'occasione per gli studenti per approcciare uno dei più rilevanti meta-settori presenti in Liguria" ha affermato Enrico Musso, direttore del Cieli e Professore ordinario di economia applicata presso l'Università degli Studi di Genova. Le principali variabili di sviluppo della competitività a livello europeo di un porto riguardano un pescaggio di almeno 18 metri e banchine da 500 metri, velocità di carico e scarico e spazi di lavorazione e stoccaggio a disposizione, ha evidenziato Bruno Musso presidente del Gruppo Grendi. Come superare i limiti orografici del porto di Genova in modo da avere tutti i requisiti per gestire navi container di grandi dimensioni? Un tunnel di 39 km per collegare il porto di Pra' con la pianura in provincia di Alessandria per mezzo di veicoli elettrici a guida autonoma con una capacità di movimentazione nominale di 8 milioni di teu/anno è la soluzione su cui è imperniato il progetto presentato da Fabiola Mascardi, Consigliere Indipendente e Consulente Sviluppo Business, denominato BRUCO (Bi-level Rail Underpass for Container Operations) o



05/17/2024 18:36

Un seminario organizzato dal Dipartimento di economia UniGe e Cieli fa il punto sulle soluzioni per ampliare il ruolo del porto di Genova in termini di volumi e di riduzione dell'impatto ambientale, e non solo. Le potenzialità del progetto BRUCO-IV VALICO per trasformare Genova nel centro logistico del Mediterraneo e del sud Europa 17 maggio 2024 - Come fare in modo che la logistica del nord Italia (e segnatamente il porto di Genova) possa essere concorrenziale con quella del Nord Europa e quindi interrompere il declino che da decenni impatta sulla competitività della regione Liguria? È questo il tema al centro del seminario organizzato oggi dal Dipartimento economia dell'Università di Genova e Cieli (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica e Trasporti e le Infrastrutture), un'occasione di riflessione che assume ancora più urgenza anche sull'attualità genovese di questi giorni che evidenzia come le conseguenze della carenza di spazi portuali finiscano per influire sulla competitività delle aziende produttive del Nord Italia. "La sostenibilità - intesa in senso sociale, economico ed ambientale - è la chiave per garantire che la crescita dei traffici portuali non debba avvenire a scapito della qualità della vita e dell'ambiente delle regioni portuali e possa invece facilmente coniugarsi con altri insediamenti e linee di sviluppo. In questa logica gli interventi e le possibili soluzioni sono molteplici, spesso necessitano di essere tra loro integrati, e riguardano non soltanto l'infrastruttura portuale ma anche le reti infrastrutturali al suo servizio. Il seminario, partendo dall'illustrazione agli studenti di come sia cambiato il ruolo e il modo di operare del porto genovese negli ultimi decenni, ha discusso alcune possibili soluzioni per lo sviluppo del porto in un confronto aperto con alcuni attori della port community. Il seminario è stata così l'occasione per gli studenti per approcciare uno dei più rilevanti meta-settori presenti in Liguria" ha affermato Enrico Musso, direttore del Cieli e Professore ordinario di economia applicata

Informatore Navale

Genova, Voltri

IV Valico. Un'infrastruttura che, secondo gli studi di prefattibilità effettuati, non sottrarrebbe traffico agli altri porti italiani ma lo svilupperebbe in un raggio di 600 km da **Genova** verso l'Europa continentale con una sensibile riduzione delle emissioni. Allo stato attuale i porti del nord Italia sono serviti solo da navi oceaniche minori o feeder con conseguente maggiorazione dei noli marittimi e del trasporto marittimo a cui si aggiungono i limiti nella capacità ferroviaria e stradale delle infrastrutture di collegamento ai mercati del nostro paese. Non ci sono al momento soluzioni tradizionali per rispondere alle necessità di spazi portuali di almeno 600 ettari con spazi logistici limitrofi di 3mila ettari e collegamenti efficienti con l'hinterland necessari per lo sviluppo del **porto** di **Genova**, in modo da essere più competitivo sia dal punto di vista operativo che economico. La soluzione BRUCO, invece, combina gli alti fondali del Tirreno insieme agli spazi oltre Appennino sincronizzando il trasferimento dei container con le operazioni di carico e scarico delle navi e garantendo i rilevanti vantaggi ambientali e di decongestionamento della costa dal traffico camionistico, autostradale e ferroviario, indirizzando il traffico fuori dall'asse Milano-Torino e lungo un corridoio portuale diretto tra **Genova** e Rotterdam. Il **porto** olandese, infatti, nonostante la distanza offre costi logistici più ridotti grazie alla capacità di accoglienza delle grandi navi portacontainer. Tra le direttrici di sviluppo del **porto** di **Genova**, per Bruno Musso, anche la specializzazione degli spazi dedicati alle attività portuali con la concentrazione a Pra' del traffico pesante delle mega navi e a Sampierdarena del traffico leggero di crocieristi, traghetti merci/passeggeri, autostrade del mare, altri container e merce varia insieme alla valorizzazione delle infrastrutture esistenti ed in costruzione a **Genova**, come la diga foranea che potrebbe restituire alla città un fronte mare di 14 km. L'attuazione del BRUCO prevede anche la possibilità di risparmi energetici sui trasporti stimati in circa 300mila tons di gasolio mentre le tonnellate di CO2 emesse per ogni Teu trasportato potrebbero passare da 0,6 a 0,35 con un risparmio totale annuo di oltre 1,4 milioni di tonnellate di CO2, è stato sottolineato durante l'evento.

Informatore Navale

Genova, Voltri

MSC CROCIERE, ANNO RECORD A CAGLIARI E IN SARDEGNA CON OLTRE 172.000 TURISTI, DI CUI 115.000 NEL SOLO CAPOLUOGO, BEN 3 NAVI E 67 TOCCATE

Domenica 19 maggio il primo arrivo di MSC Musica, con circa 3.000 passeggeri, che farà tappa ogni domenica nel porto sardo per l'intera stagione estiva Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della divisione crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato e fornendo così per 12 mesi un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come musei, negozi, bar e ristoranti» Cagliari, 17 maggio 2024 - Per MSC Crociere il 2024 sarà un anno record a Cagliari e nell'intera Sardegna. Quest'anno la Compagnia leader in Italia, Mediterraneo, Nord Europa, Sud Africa, Sud America e Paesi del Golfo - nonché terzo player a livello globale - porterà infatti nell'Isola oltre 172.000 turisti, di cui 115.000 nel capoluogo e 57.000 a Olbia, grazie al posizionamento di ben 3 navi (MSC Lirica, MSC Musica, MSC Orchestra) che effettueranno complessivamente 67 toccate: 46 a Cagliari, durante la stagione estiva e in quella invernale, e 21 a Olbia nella sola stagione estiva. Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della divisione crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. L'Isola è da sempre una delle destinazioni più apprezzate dai nostri passeggeri, soprattutto nel periodo estivo. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato, che valorizzano appieno le impareggiabili bellezze della città e dell'intero territorio sardo, fornendo inoltre un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come luoghi di escursione, musei, negozi, bar e ristoranti. Oltre alla possibilità di visitare la cittadella fortificata, le mura e le torri medioevali il programma per i crocieristi prevede tappe all'anfiteatro ai piedi del Colle del Buoncammino, il Palazzo Regio, il Bastione di Saint Remy o degustazioni nei locali tipici del centro». La stagione crocieristica estiva a «Casteddu» inizierà ufficialmente domenica 19 maggio con la prima toccata di MSC Musica, nave da crociera dotata di un design all'avanguardia e oltre 1.000 cabine con balcone. MSC Musica farà tappa ogni domenica nel porto sardo, per l'intera stagione estiva, con a bordo circa 3.000 passeggeri che vivranno un affascinante viaggio di sette giorni in Mediterraneo con tappe a Cagliari, Civitavecchia, **Genova**, Cannes, Barcellona e Ibiza. " Per il Sistema dei porti sardi il 2024 si appresta a diventare un anno di record assoluto - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un risultato entusiasmante che abbiamo raggiunto grazie anche alla fiducia che le compagnie crocieristiche,

Informatore Navale
**MSC CROCIERE, ANNO RECORD A CAGLIARI E IN SARDEGNA
 CON OLTRE 172.000 TURISTI, DI CUI 115.000 NEL SOLO
 CAPOLUOGO, BEN 3 NAVI E 67 TOCCATE**

05/17/2024 18:43

Domenica 19 maggio il primo arrivo di MSC Musica, con circa 3.000 passeggeri, che farà tappa ogni domenica nel porto sardo per l'intera stagione estiva Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della divisione crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato e fornendo così per 12 mesi un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come musei, negozi, bar e ristoranti» Cagliari, 17 maggio 2024 - Per MSC Crociere il 2024 sarà un anno record a Cagliari e nell'intera Sardegna. Quest'anno la Compagnia leader in Italia, Mediterraneo, Nord Europa, Sud Africa, Sud America e Paesi del Golfo - nonché terzo player a livello globale - porterà infatti nell'Isola oltre 172.000 turisti, di cui 115.000 nel capoluogo e 57.000 a Olbia, grazie al posizionamento di ben 3 navi (MSC Lirica, MSC Musica, MSC Orchestra) che effettueranno complessivamente 67 toccate: 46 a Cagliari, durante la stagione estiva e in quella invernale, e 21 a Olbia nella sola stagione estiva. Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della divisione crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. L'Isola è da sempre una delle destinazioni più apprezzate dai nostri passeggeri, soprattutto nel periodo estivo. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato, che valorizzano appieno le impareggiabili bellezze della città e dell'intero territorio sardo, fornendo inoltre un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come luoghi di escursione, musei, negozi, bar e ristoranti. Oltre alla possibilità di visitare la cittadella fortificata, le mura e le torri medioevali il programma per i crocieristi prevede tappe all'anfiteatro ai piedi del Colle del Buoncammino, il Palazzo Regio, il Bastione di Saint Remy o degustazioni nei locali tipici del centro». La stagione crocieristica estiva a «Casteddu» inizierà ufficialmente domenica 19 maggio con la prima toccata di MSC Musica, nave da crociera dotata di un design all'avanguardia e oltre 1.000 cabine con balcone. MSC Musica farà tappa ogni domenica nel porto sardo, per l'intera stagione estiva, con a bordo circa 3.000 passeggeri che vivranno un affascinante viaggio di sette giorni in Mediterraneo con tappe a Cagliari, Civitavecchia, Genova, Cannes, Barcellona e Ibiza. " Per il Sistema dei porti sardi il 2024 si appresta a diventare un anno di record assoluto - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un risultato entusiasmante che

Informatore Navale

Genova, Voltri

in particolare la MSC, hanno voluto accordarci con una programmazione annuale di scali consistente e costante, frutto di un'intensa attività promozionale e di confronto costruttivo per trovare le migliori soluzioni per una crescita duratura e sempre più orientata a superare gli angusti limiti della stagionalità. Una sinergia favorevole che ci vede costantemente impegnati per rendere i porti di competenza sempre più accoglienti e funzionali ad un mercato improntato al gigantismo navale e alla sostenibilità ambientale ".

Il caso Toti e la mafia a Certosa, Casa della Legalità: "La politica deve essere anticorpo, non legittimare i criminali"

Nella piazzetta di via Garelo i riesini non si vedono da giorni dopo l'esplosione del caso Toti e l'accusa dei voti di scambio. "Non sono tutti mafiosi, il quartiere non è nel giogo della mafia" GENOVA - La mafia, i riesini e i 400 voti comprati : la maxi inchiesta che ha decapitato Regione Liguria con l'arresto del presidente Toti, di Aldo Spinelli e dell'ex presidente dell'**Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini ha travolto anche Certosa , che oggi viene dipinto come quartiere del malaffare genovese. " Ma Certosa non è sotto il giogo della mafia " sottolinea Enrico D'Agostino , storico attivista del quartiere col comitato Liberi Cittadini e protagonista di tante battaglie contro la mafia in Valpolcevera e non solo con la Casa della Legalità La vicenda è ormai nota: il capo di gabinetto e braccio destro del presidente Toti Matteo Cozzani , ora ai domiciliari, avrebbe avuto un accordo con i gemelli Testa (anch'essi di Riesi ma residenti nel bergamasco) e l'ex sindacalista Venanzio Maurici per 'scambiare' i voti della comunità dei riesini con alloggi popolari e posti di lavoro. La famiglia di riferimento dei tre sarebbe quella dei Cammarata. I politici per cui sarebbero state richieste preferenze sono tre consiglieri regionali, tutti totiani: Ilaria Cavo e Lilli Lauro , non indagate, e Stefano Anzalone , che invece è stato accusato di voto di scambio aggravato dall'aver agevolato la mafia. Un ruolo in questa indagine lo ha avuto anche il consigliere comunale Umberto Lo Grasso , che avrebbe informato i gemelli Testa delle intercettazioni. I riesini a Certosa sono circa 7mila ma i voti di cui si parla sarebbero circa 400. La piazza di via Garelo oggi è vuota , i riesini che prima la popolavano ora non si vedono, neanche le donne - racconta D'Agostino -. Stiamo passando per un'enclave mafiosa e non è così. Durante la manifestazione di sabato che ha coinvolto tantissimi comitati cittadini l'ho gridato a tutti. Vivendo qui i riesini si conoscono gli uni con gli altri e hanno formato una comunità, non sono mica tutti mafiosi. La mafia c'è a Certosa ma Certosa non è mafiosa . Nella comunità dei riesini c'è reverenza, non c'è un vero e proprio padrino ma chi ha un incarico viene seguito da tutti". La mafia nel quartiere è presente da molti anni e si manifesta con molte forme, dalle intimidazioni - "nel 2015 vennero incendiati 15 negozi a Certosa, tutti dichiarati corto circuiti" ricorda D'Agostino - ai tentativi di infiltrazioni nella politica. D'Agostino racconta di quando lui stesso respinse dalla sede del Psi Umberto Lo Grasso, che a fine anni '80 si presentò alla sede del partito con un elenco di 100 nomi per cui fare la tessera : "Le tessere si fanno solo in presenza, non abbiamo mai accettato persone che si facevano avanti solo per riempire le liste. Fanno così, cercano di entrare in tutti i partiti, danno un po' a tutti e se gli chiudi la porta rafforzano il contributo agli avversari. Ma se li accetti li legittimi e questo le istituzioni non lo devono fare È dello stesso avviso anche il



Nella piazzetta di via Garelo i riesini non si vedono da giorni dopo l'esplosione del caso Toti e l'accusa dei voti di scambio. "Non sono tutti mafiosi, il quartiere non è nel giogo della mafia" GENOVA - La mafia, i riesini e i 400 voti comprati : la maxi inchiesta che ha decapitato Regione Liguria con l'arresto del presidente Toti, di Aldo Spinelli e dell'ex presidente dell'Autorità Portuale Paolo Emilio Signorini ha travolto anche Certosa , che oggi viene dipinto come quartiere del malaffare genovese. " Ma Certosa non è sotto il giogo della mafia " sottolinea Enrico D'Agostino , storico attivista del quartiere col comitato Liberi Cittadini e protagonista di tante battaglie contro la mafia in Valpolcevera e non solo con la Casa della Legalità La vicenda è ormai nota: il capo di gabinetto e braccio destro del presidente Toti Matteo Cozzani , ora ai domiciliari, avrebbe avuto un accordo con i gemelli Testa (anch'essi di Riesi ma residenti nel bergamasco) e l'ex sindacalista Venanzio Maurici per 'scambiare' i voti della comunità dei riesini con alloggi popolari e posti di lavoro. La famiglia di riferimento dei tre sarebbe quella dei Cammarata. I politici per cui sarebbero state richieste preferenze sono tre consiglieri regionali, tutti totiani: Ilaria Cavo e Lilli Lauro , non indagate, e Stefano Anzalone , che invece è stato accusato di voto di scambio aggravato dall'aver agevolato la mafia. Un ruolo in questa indagine lo ha avuto anche il consigliere comunale Umberto Lo Grasso , che avrebbe informato i gemelli Testa delle intercettazioni. I riesini a Certosa sono circa 7mila ma i voti di cui si parla sarebbero circa 400. La piazza di via Garelo oggi è vuota , i riesini che prima la popolavano ora non si vedono, neanche le donne - racconta D'Agostino -. Stiamo passando per un'enclave mafiosa e non è così. Durante la manifestazione

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

presidente della Casa della Legalità Christian Abbondanza: "I mafiosi li si disprezza e li si isola, se li si accredita socialmente e gli si dà un volto pulito che li protegge nel proseguimento degli affari illeciti si crea un problema ". Secondo Abbondanza c'è anche una responsabilità da parte delle comunità, che "si prestano ad accoglierli e proteggerli" e "non isolano questi soggetti" ma è "sbagliato dire che si indaga sulle comunità, i colpevoli non sono 'i riesini', sono le famiglie. Noi attacchiamo le famiglie mafiose, non le famiglie riesine La politica però non riesce ad essere un anticorpo: "Quando questi soggetti riescono a riprodurre l'humus della terra madre - le processioni delle terre d'origine, infiltrazioni nelle squadre calcistiche eccetera -, la politica dovrebbe contrastarli per aiutare la comunità ad escluderli. Il problema non è la riproposizione della processione della Madonna della Catena, è la processione dei politici che andavano a prendere voti ad averli legittimati. Certosa diventa prigioniera di famiglie mafiose per la quiescenza che hanno partiti e movimenti verso di loro, e consegnano alle famiglie la comunità riesina come scudo. Non vogliono rompere il patto di pace che hanno stipulato in decenni con le famiglie. I mafiosi invece versano voti su chi fa un patto con loro e su chi ritengono possa vincere ma non disdegnano di compromettere anche l'altra parte. Non sposano un politico o l'altro, sposano il potere. A tutti conviene e tutti stanno zitti sugli altri".

Porto e trasporti Inchieste, Rixi: "Commissione di inchiesta ministeriale in Autorità portuale" 1 minuto e 10 secondi di lettura di Elisabetta Biancalani Venerdì 17 Maggio 2024

GENOVA - Una commissione di inchiesta ministeriale verrà inviata a breve in **Autorità portuale** a Genova per verificare la regolarità delle procedure che sono state messe in atto per i vari atti "per verificare che sia tutto stato fatto in modo corretto e per mettere al riparo da ritardi nella realizzazione delle opere" è la sintesi dell'annuncio fatto dal vice ministro Edoardo Rixi, che ha partecipato a quello che può essere considerato il primo convegno a tema porto dopo l'apertura dell'inchiesta che ha sconvolto la Liguria, in Stazioni Marittime dal titolo "La funzione strategica della ferrovia a Genova nel collegamento tra il porto passeggeri, la città e l'aeroporto". Assente, anche se previsto tra gli ospiti, il commissario del porto Paolo Piacenza (indagato nelle inchieste sul porto) "e dovremo verificare - ha detto Rixi - se è indagato per un unico atto oppure anche per altro" ma non si parla di revoca del suo ruolo di commissario "non è nei nostri compiti". Sui tempi di nomina del nuovo presidente del porto "non abbiamo il presidente della Regione disponibile quindi ci manca l'interlocutore" aggiunge Rixi. Molto preoccupato per possibili rallentamenti nelle opere, come la diga "che è un'opera che riguarda non interessi privati ma l'Italia intera e non solo, ha interesse internazionale. Non sappiamo ancora se il 24 maggio ci sarà la cerimonia di affondamento del primo cassone a Genova (varato ieri a Vado) ma al momento tutto sta andando avanti".



Caso Toti, Marino (Avs): "Priorità è completare scolmatore, non interessi privati in porto"

Sulla candidata Ilaria Salis e il suo passaggio ai domiciliari in Ungheria, dove era detenuta in pessime condizioni: "Merito dell'opinione pubblica come con Mandela. Il Governo non ha fatto nulla, non ha lavorato per garantirle la dignità". GENOVA - È colpito da quello che definisce "l'asservimento della classe dirigente eletta dal popolo agli interessi della finanza, dell'industria e dell'economia" Ignazio Marino, ex sindaco di Roma dal 2013 al 2015 che torna in politica con l'Alleanza Verdi e Sinistra per le elezioni europee, riguardo al caso che ha scosso la Liguria e tutta l'Italia, quello dell'arresto del presidente Toti oltre a Signorini, Spinelli e Cozzani. La questione per l'ex Pd è morale e di opportunità. "Faccio un esempio: si è pensato che fosse prioritario tombare uno specchio di mare davanti alla lanterna rispetto a completare lo scolmatore del Bisagno che è importantissimo - accusa Marino -. Questa città ha avuto 44 morti durante l'alluvione del '70 e 6 morti tra cui 2 bambini nel 2011. Nel Bisagno si aspetta ancora la talpa che deve arrivare dalla Cina, mentre si è fatto in fretta a prendere le decisioni per allungare un molo che serviva agli interessi privati". Marino nella 'sua' Genova, dove è nato e cresciuto, presenta gli obiettivi europei del suo partito "a partire dalla pace al posto della guerra", preoccupandosi "non di acquistare armi ma tecnologie come avevamo promesso a medici e infermieri ai tempi del Covi d", infine "affrontare la questione degli accordi di Dublino sull'immigrazione perché è inaccettabile che solo i paesi più vicini all'Africa abbiano la responsabilità dell'accoglienza". Marino è secondo in lista nel nord ovest, la circoscrizione che comprende anche la Liguria, dopo Ilaria Salis, l'insegnante detenuta in pessime condizioni in Ungheria per oltre un anno e che da pochi giorni ha ottenuto i domiciliari a Budapest. "Come ha detto il papà di Ilaria Salis il Governo non ha fatto nulla, non ha lavorato per garantirle la dignità - attacca Marino -. Non si parla del fatto che abbia commesso o meno un reato ma del fatto che è stata privata di assorbenti, carta igienica, sapone e doccia per molte settimane, poi portata in tribunale incatenata come un animale pericoloso. Credo che questo sia il punto centrale e penso che la sua candidatura abbia determinato un atteggiamento di maggiore rispetto per la persona rispetto a quanto avevamo assistito in Ungheria". Ma se non è stato merito del Governo è stata solo l'attenzione dell'opinione pubblica a consentirle di essere messa agli arresti domiciliari? "Quello che fate voi giornalisti e le televisioni è molto importante - risponde -. Quando penso al vostro lavoro mi viene in mente Nelson Mandela, che non sarebbe mai diventato il presidente del Sudafrica, dopo decenni in prigione a spaccare le pietre, se non ci fosse stato un movimento internazionale che ha portato sulle prime pagine di giornali e telegiornali la sua vicenda. Il ruolo dell'informazione è fondamentale".



Sulla candidata Ilaria Salis e il suo passaggio ai domiciliari in Ungheria, dove era detenuta in pessime condizioni: "Merito dell'opinione pubblica come con Mandela. Il Governo non ha fatto nulla, non ha lavorato per garantirle la dignità". GENOVA - È colpito da quello che definisce "l'asservimento della classe dirigente eletta dal popolo agli interessi della finanza, dell'industria e dell'economia" Ignazio Marino, ex sindaco di Roma dal 2013 al 2015 che torna in politica con l'Alleanza Verdi e Sinistra per le elezioni europee, riguardo al caso che ha scosso la Liguria e tutta l'Italia, quello dell'arresto del presidente Toti oltre a Signorini, Spinelli e Cozzani. La questione per l'ex Pd è morale e di opportunità. "Faccio un esempio: si è pensato che fosse prioritario tombare uno specchio di mare davanti alla lanterna rispetto a completare lo scolmatore del Bisagno, che è importantissimo - accusa Marino -. Questa città ha avuto 44 morti durante l'alluvione del '70 e 6 morti tra cui 2 bambini nel 2011. Nel Bisagno si aspetta ancora la talpa che deve arrivare dalla Cina, mentre si è fatto in fretta a prendere le decisioni per allungare un molo che serviva agli interessi privati". Marino nella 'sua' Genova, dove è nato e cresciuto, presenta gli obiettivi europei del suo partito "a partire dalla pace al posto della guerra", preoccupandosi "non di acquistare armi ma tecnologie come avevamo promesso a medici e infermieri ai tempi del Covi d", infine "affrontare la questione degli accordi di Dublino sull'immigrazione perché è inaccettabile che solo i paesi più vicini all'Africa abbiano la responsabilità dell'accoglienza". Marino è secondo in lista nel nord ovest, la circoscrizione che comprende anche la Liguria, dopo Ilaria Salis, l'insegnante detenuta in pessime condizioni in Ungheria per oltre un anno e che da

Attualità Inchieste, Lavarello-show: "Ho solo fatto camminare ciò che era bloccato" 4 minuti e 9 secondi di lettura di Elisabetta Biancalani Venerdì 17 Maggio 2024 TAGS

GENOVA - Lavarello show, presidente dell'Aeroporto Colombo di **Genova** e coinvolto nelle intercettazioni delle inchieste in corso sul **porto** di **Genova**, intercettato in diverse telefonate come facilitatore di un accordo tra Spinelli e Aponte, al convegno alla Stazione Marittima di **Genova** su nuovi progetti ferroviari di collegamento tra aeroporto e terminal crociere. Risponde alle domande dei cronisti sulle inchieste. Sul suo ruolo nell'intesa tra Spinelli ed Msc: "Io sono al corrente di tutto ciò che ho fatto, divertente quello che ho fatto... non dobbiamo favorire nessuno, io non lavoro per nessuno, per fortuna, lavoro per il **porto**, per il Comune per la Regione a seconda degli argomenti, alla mia età...". Sulle telefonate con il membro del comitato di gestione Carozzi per per l'inserimento di una clausola per la concessione del terminal Rinfuse a Spinelli: "Me lo avevano chiesto, mi avevano chiesto un'opinione, la avrò espressa probabilmente bene perché poi in qualche modo qualcosa che era bloccata ha camminato. A volte una postura, un nostro wording in un documento non cambia nulla, ma rende meno perplesse le controparti. Su possibili riflessi sull'aeroporto di tutte queste inchieste: "E' una fase di riflessione, è una frase dove voi avete un po' più lavoro rispetto ad altri momenti. L'aeroporto non c'entra nulla... si dovrà aspettare la maturazione di altri passaggi, che sono tutti indipendenti, l'aeroporto non c'entra col **porto** ma tutto c'entra con la città". Quando gli viene chiesto perché nelle intercettazioni si sia definito un leone proprio nel ruolo di mediazione Msc-Spinelli: "Vede la criniera... cosa volevo dire? Che è un discorso tra interessi, tra soggetti diversi importanti, un discorso che è bloccato, che è stagnante, che anzi è contrapposto se poi lei lo riesce in un qualche modo a sbloccare con semplicemente buon senso, con la tranquillità, e un grosso risultato infatti m'han detto che è stata una magia, se lo avessi saputo avrei capitalizzato di più. L'accordo MSC-Spinelli sarebbe la magia? Ma ci sono posizioni contrapposte che poi è normale: mi scusi in una famiglia in un'azienda e non in un condominio se ci pigliamo in un certo modo, poi soprattutto abbiamo personalità interessi diversi, ma il nostro lavoro è abbastanza quello di fare delle sintesi quando c'è lo spazio per passaggi che non ledono gli interessi di nessuno, si tratta di trovarli, tutto qua". L'aeroporto con che perdita chiuderà? "No mi scusi ma l'aeroporto non credo che chiuderà con perdita e mi dispiace, lei lo sa meglio di me, io leggo ogni tanto le cose... ma anche voi dovete scrivere, io credo che lasci perdere, le gare i bandi. Siamo in aprile, è un mese attivo, siamo in maggio sarà ancora più attivo, andremo in giugno, sarà ancora più attivo e questo non vuol dire che **Genova** è diventata Parigi ma vuol dire che ci sono tante piccole cose, se uno ha umiltà e buona volontà e un po' di conoscenza". I container di Derrick (N.d.r. nella aree attigue all'aeroporto dove deve nascere la nuova infrastruttura di collegamento,



GENOVA - Lavarello show, presidente dell'Aeroporto Colombo di Genova e coinvolto nelle intercettazioni delle inchieste in corso sul porto di Genova, intercettato in diverse telefonate come facilitatore di un accordo tra Spinelli e Aponte, al convegno alla Stazione Marittima di Genova su nuovi progetti ferroviari di collegamento tra aeroporto e terminal crociere. Risponde alle domande dei cronisti sulle inchieste. Sul suo ruolo nell'intesa tra Spinelli ed Msc: "Io sono al corrente di tutto ciò che ho fatto, divertente quello che ho fatto... non dobbiamo favorire nessuno, io non lavoro per nessuno, per fortuna, lavoro per il porto, per il Comune per la Regione a seconda degli argomenti, alla mia età...". Sulle telefonate con il membro del comitato di gestione Carozzi per per l'inserimento di una clausola per la concessione del terminal Rinfuse a Spinelli: "Me lo avevano chiesto, mi avevano chiesto un'opinione, la avrò espressa probabilmente bene perché poi in qualche modo qualcosa che era bloccata ha camminato. A volte una postura, un nostro wording in un documento non cambia nulla, ma rende meno perplesse le controparti. Su possibili riflessi sull'aeroporto di tutte queste inchieste: "E' una fase di riflessione, è una frase dove voi avete un po' più lavoro rispetto ad altri momenti. L'aeroporto non c'entra nulla... si dovrà aspettare la maturazione di altri passaggi, che sono tutti indipendenti, l'aeroporto non c'entra col porto ma tutto c'entra con la città". Quando gli viene chiesto perché nelle intercettazioni si sia definito un leone proprio nel ruolo di mediazione Msc-Spinelli: "Vede la criniera... cosa volevo dire? Che è un discorso tra interessi, tra soggetti diversi importanti, un discorso che è bloccato, che è stagnante, che anzi è contrapposto se poi lei lo riesce in un qualche modo a sbloccare con semplicemente buon senso, con la tranquillità, e un grosso risultato infatti m'han detto che è stata una magia, se lo avessi saputo avrei capitalizzato di più. L'accordo MSC-Spinelli sarebbe la magia? Ma ci sono posizioni contrapposte che poi è normale: mi scusi in una famiglia in un'azienda e non in un condominio se ci pigliamo in un certo modo, poi soprattutto abbiamo personalità interessi diversi, ma il nostro lavoro è abbastanza quello di fare delle sintesi quando c'è lo spazio per passaggi che non ledono gli interessi di nessuno, si tratta di trovarli, tutto qua". L'aeroporto con che perdita chiuderà? "No mi scusi ma l'aeroporto non credo che chiuderà con perdita e mi dispiace, lei lo sa meglio di me, io leggo ogni tanto le cose... ma anche voi dovete scrivere, io credo che lasci perdere, le gare i bandi. Siamo in aprile, è un mese attivo, siamo in maggio sarà ancora più attivo, andremo in giugno, sarà ancora più attivo e questo non vuol dire che Genova è diventata Parigi ma vuol dire che ci sono tante piccole cose, se uno ha umiltà e buona volontà e un po' di conoscenza". I container di Derrick (N.d.r. nella aree attigue all'aeroporto dove deve nascere la nuova infrastruttura di collegamento,

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

il people walking, con la stazione Erzelli-Aeroporto) quando vanno via? Quando scade la concessione? "Ma anche questa, non so che notizia sia, è una cosa normale, lì c'erano degli accordi precedenti, ci sono dei parcheggi, degli utilizzi intelligenti e ben fatti, c'è un progetto che è uscito fuori dopo ci sono delle scadenze, ci saranno che hanno bisogno di tempi, ci sono tante procedure. Io per fortuna non ho mai lavorato per i governi e il governo un po' più complicato dei privati". TEMA CROCIERE - AEROPORTO "Io leggo che le crociere saranno la soluzione dell'aeroporto ma, mi sembra una risposta semplicistica. A Genova esistono delle forme di turismo di passaggio, le crociere sono una forma importante, fare sposare l'interesse del crocierista non delle compagnie di crociera. Oggi non decide più la compagnia di crociera dove imbarcare i passeggeri, come in cinque dieci anni fa, nel passato c'era un ehome port, un porto madre, dove la compagnia organizzava l'inizio di una crociera, viaggiava visitava 5-6 posti e tornavano in porto. Oggi le crociere non hanno più un porto, hanno porti di imbarco ovunque, un fenomeno che si è ampliato pian piano per seguire il mercato quindi un tedesco in inglese un polacco decide di imbarcarsi a Roma perché è in viaggio di nozze va a vedere il Colosseo o decide di imbarcarsi a Marsiglia perché ci sono sette voli al giorno e quindi non deve alzarsi prima al mattino, quindi noi dobbiamo adeguarci. Un cambiamento interessante è creare delle condizioni per cui alcuni passeggeri, anziché girare su altri porti con un background più turistico, dobbiamo creare delle ragioni per cui sia le compagnie che i passeggeri trovino in Genova meno scomodità rispetto agli ultimi anni, anzi più comodità e le stiamo creando, meno scomodità, perché portano 6000 passeggeri e questo bellissimo terminal di Stazioni Marittime è stato costruito per navi da 800 passeggeri e quindi oggi abbiamo un porto che è ingolfato in proporzione al numero di passeggeri che abbiamo, ma non ingolfato perché il porto è piccolo ma perché ci sono più macchine...".

Caso Toti, i terminalisti si compattano: "Il porto non si ferma, le opere devono procedere"

Duci, Costa e Botta commentano le ripercussioni dell'inchiesta di R.P.

GENOVA - La preoccupazione è scontata, soprattutto per i danni di immagine

al porto di Genova che inevitabilmente l'inchiesta per corruzione avviata dalla

procura di Genova porta con sé. Ma "lo scalo sta lavorando e continua a

portare traffici" e le opere non si devono fermare. Beppe Costa , presidente

dei terminalisti associati a Confindustria Genova, Giampaolo Botta direttore

generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi e Gian

Enzo Duci , vicepresidente di Confrtrasporto, l'associazione nazionale delle

imprese di trasporto che fa capo a Confcommercio, su questo punto sono tutti

d'accordo e lo hanno spiegato a margine del seminario sulla portualità. Il tema

è che c'è una comunità **portuale** che deve continuare a lavorare e sta

continuando a portare avanti traffici e anche la stessa immagine di Genova -

sottolinea Duci -. Quindi in questo momento dobbiamo essere coesi come

comunità, difendere le opere che ci sono, che non sono fatte per l'interesse di

uno o solo di un qualche operatore, ma sono nell'interesse complessivo della

comunità. Quindi che la magistratura faccia il suo corso, però è indiscutibile

che dobbiamo difendere le opere, completarle, intervenire ad aggiustarle laddove è

necessario, e continuare a far crescere lo scalo". Insiste anche Beppe Costa. "Come

terminalisti e come riparatori navali genovesi sosteniamo che

l'**Autorità** di **sistema portuale** ha i suoi funzionari che operano e continueranno a

operare bene . La macchina funziona". Le concessioni sotto la lente dell'inchiesta? "Se è stato fatto

bene o male aspetto che qualcuno lo decida" si limita a commentare Costa. La nuova

diga va costruita aggiunge spiegando "Come terminalisti e riparatori navali

siamo per realizzarla in un'unica fase e con un progetto che permetta anche l'utilizzo

della prima parte della vecchia diga, quindi non due imboccature ma una sola, per

guadagnare spazio a mare per allontanare dalla città lavorazioni che possono

essere effettuate più distanti". Preoccupazione? "E' normale che ci sia in un

contesto così complesso, ma noi dobbiamo tornare a pensare a Genova, al futuro

che non è solo di questa città, ma dell'intero Nord Ovest perché non dimentichiamo

che il porto è la prima industria del Nord Ovest del nostro Paese" aggiunge Botta.



Duci, Costa e Botta commentano le ripercussioni dell'inchiesta di R.P. GENOVA - La preoccupazione è scontata, soprattutto per i danni di immagine al porto di Genova che inevitabilmente l'inchiesta per corruzione avviata dalla procura di Genova porta con sé. Ma "lo scalo sta lavorando e continua a portare traffici" e le opere non si devono fermare. Beppe Costa , presidente dei terminalisti associati a Confindustria Genova, Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi e Gian Enzo Duci , vicepresidente di Confrtrasporto, l'associazione nazionale delle imprese di trasporto che fa capo a Confcommercio, su questo punto sono tutti d'accordo e lo hanno spiegato a margine del seminario sulla portualità. Il tema è che c'è una comunità portuale che deve continuare a lavorare e sta continuando a portare avanti traffici e anche la stessa immagine di Genova - sottolinea Duci -. Quindi in questo momento dobbiamo essere coesi come comunità, difendere le opere che ci sono, che non sono fatte per l'interesse di uno o solo di un qualche operatore, ma sono nell'interesse complessivo della comunità. Quindi che la magistratura faccia il suo corso, però è indiscutibile che dobbiamo difendere le opere, completarle, intervenire ad aggiustarle laddove è necessario, e continuare a far crescere lo scalo". Insiste anche Beppe Costa. "Come terminalisti e come riparatori navali genovesi sosteniamo che l'Autorità di sistema portuale ha i suoi funzionari che operano e continueranno a operare bene . La macchina funziona". Le concessioni sotto la lente dell'inchiesta? "Se è stato fatto bene o male aspetto che qualcuno lo decida" si limita a commentare Costa. La nuova diga va costruita aggiunge spiegando "Come terminalisti e riparatori navali siamo per realizzarla in un'unica fase e con un progetto che permetta anche l'utilizzo della prima parte della vecchia diga, quindi non due imboccature ma una sola, per guadagnare spazio a mare per allontanare dalla città lavorazioni che possono essere effettuate più distanti". Preoccupazione? "E' normale che ci sia in un contesto così complesso, ma noi dobbiamo tornare a pensare a Genova, al futuro che non è solo di questa città, ma dell'intero Nord Ovest perché non dimentichiamo che il porto è la prima industria del Nord Ovest del nostro Paese" aggiunge Botta.

Il viceministro Rixi: ispezione ministeriale sugli atti dell'Autorità Portuale

Salta la firma di un protocollo con RFI, Rete ferroviaria Italiana. Tra i cofirmatari c'era il commissario di Palazzo San Giorgio **Paolo Piacenza**. Il viceministro alle infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi ha annunciato l'apertura di una indagine ministeriale su tutti gli atti approvati dall'Autorità portuale del mar ligure orientale guidata da **Paolo** Emilio Signorini, in modo da verificarne la ed evitare contenziosi futuri e il blocco delle opere previste come la diga foranea. Il viceministro ha anche espresso preoccupazione per il rischio che si allunghino tutti gli iter burocratici delle varie opere pubbliche. "Bisogna garantire al più presto la continuità amministrativa della Regione, quale che sia la maggioranza politica che la governa". Sulle eventuali dimissioni del presidente Toti non si esprime: "Non è argomento di discussione politica", dice, contraddicendo quanto detto dall'avvocato del presidente Toti. "È una scelta - ha detto Rixi - che compete solo a lui". Sempre per l'impasse in Regione, potrebbe saltare l'inaugurazione del primo cassone della diga, prevista il 24 maggio. Rixi ha anche aggiunto che bisognerà verificare se al nuovo commissario dell'autorità portuale **Paolo Piacenza**, indagato, viene contestato un atto specifico, oppure se tutto il suo operato finirà al vaglio della procura. Opere come la diga hanno respiro internazionale e non si fanno per favorire questo o quell'operatore portuale. L'annuncio in occasione della firma del protocollo con Rete Ferroviaria Italiana, firma annullata perché appunto il commissario dell'Autorità Portuale **Piacenza** fra gli indagati è tra i firmatari.



I terminalisti: 'Il porto di Genova non si ferma, le opere devono procedere'

Duci, Costa e Botta commentano le ripercussioni dell'inchiesta La preoccupazione è scontata, soprattutto per i danni di immagine al **porto** di **Genova** che inevitabilmente l'inchiesta per corruzione avviata dalla procura di **Genova** porta con sé. Ma "lo scalo sta lavorando e continua a portare traffici" e le opere non si devono fermare. Beppe Costa, presidente dei terminalisti associati a Confindustria **Genova**, Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi e Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confrtrasporto, l'associazione nazionale delle imprese di trasporto che fa capo a Confcommercio, su questo punto sono tutti d'accordo e lo hanno spiegato a margine del seminario sulla portualità. "Il tema è che c'è una comunità portuale che deve continuare a lavorare e sta continuando a portare avanti traffici e anche la stessa immagine di **Genova** - sottolinea Duci -. Quindi in questo momento dobbiamo essere coesi come comunità, difendere le opere che ci sono, che non sono fatte per l'interesse di uno o solo di un qualche operatore, ma sono nell'interesse complessivo della comunità. Quindi che la magistratura faccia il suo corso, però è indiscutibile che dobbiamo difendere le opere, completarle, intervenire ad aggiustarle laddove è necessario, e continuare a far crescere lo scalo". Insiste anche Beppe Costa. "Come terminalisti e come riparatori navali genovesi sosteniamo che l'Autorità di sistema portuale ha i suoi funzionari che operano e continueranno a operare bene. La macchina funziona". Le concessioni sotto la lente dell'inchiesta? "Se è stato fatto bene o male aspetto che qualcuno lo decida" si limita a commentare Costa. La nuova diga va costruita aggiunge spiegando "Come terminalisti e riparatori navali siamo per realizzarla in un'unica fase e con un progetto che permetta anche l'utilizzo della prima parte della vecchia diga, quindi non due imboccature ma una sola, per guadagnare spazio a mare per allontanare dalla città lavorazioni che possono essere effettuate più distanti". Preoccupazione? "E' normale che ci sia in un contesto così complesso, ma noi dobbiamo tornare a pensare a **Genova**, al futuro che non è solo di questa città, ma dell'intero Nord Ovest perché non dimentichiamo che il **porto** è la prima industria del Nord Ovest del nostro Paese" aggiunge Botta.



Duci, Costa e Botta commentano le ripercussioni dell'inchiesta La preoccupazione è scontata, soprattutto per i danni di immagine al porto di Genova che inevitabilmente l'inchiesta per corruzione avviata dalla procura di Genova porta con sé. Ma "lo scalo sta lavorando e continua a portare traffici" e le opere non si devono fermare. Beppe Costa, presidente dei terminalisti associati a Confindustria Genova, Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi e Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confrtrasporto, l'associazione nazionale delle imprese di trasporto che fa capo a Confcommercio, su questo punto sono tutti d'accordo e lo hanno spiegato a margine del seminario sulla portualità. "Il tema è che c'è una comunità portuale che deve continuare a lavorare e sta continuando a portare avanti traffici e anche la stessa immagine di Genova - sottolinea Duci -. Quindi in questo momento dobbiamo essere coesi come comunità, difendere le opere che ci sono, che non sono fatte per l'interesse di uno o solo di un qualche operatore, ma sono nell'interesse complessivo della comunità. Quindi che la magistratura faccia il suo corso, però è indiscutibile che dobbiamo difendere le opere, completarle, intervenire ad aggiustarle laddove è necessario, e continuare a far crescere lo scalo". Insiste anche Beppe Costa. "Come terminalisti e come riparatori navali genovesi sosteniamo che l'Autorità di sistema portuale ha i suoi funzionari che operano e continueranno a operare bene. La macchina funziona". Le concessioni sotto la lente dell'inchiesta? "Se è stato fatto bene o male aspetto che qualcuno lo decida" si limita a commentare Costa. La nuova diga va costruita aggiunge spiegando "Come terminalisti e riparatori navali siamo per realizzarla in un'unica fase e con un progetto che permetta anche l'utilizzo della prima parte della vecchia diga, quindi non due imboccature ma una sola, per guadagnare spazio a mare per allontanare dalla città lavorazioni che possono

Il legale di Signorini, non presenteremo istanza al Riesame

L'avvocato Scopesi, legale dell'ex presidente del porto di Genova: 'ci riserviamo di valutare se fare istanza davanti al gip la prossima settimana' "Non presenteremo istanza al Riesame, ci riserviamo di valutare se fare istanza davanti al gip la prossima settimana, argomentando le richieste, sull'eventuale attenuazione o la sostituzione della misura cautelare in carcere per ragioni anche più coerenti con la fase di indagine attuale". Lo afferma a LaPresse l'avvocato Enrico Scopesi, legale dell'ex presidente del porto di Genova Paolo Emilio Signorini, agli arresti nel carcere genovese di Marassi da dieci giorni, nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione in Liguria. "Le questioni di merito - prosegue il legale - vanno affrontate chiarendo tutto quello che c'è da chiarire, al momento non ha le carte, per ragioni pratiche non ha accesso a sistemi informatici che consentano uno studio con attenzione, e anche la situazione legata alla detenzione carceraria non è semplice per affrontare la lettura dei documenti". Alla domanda su quali siano le condizioni del suo assistito, l'avvocato chiarisce che "la situazione è sicuramente sempre soggettivamente pesante".



Evitare lo stop del porto. Ispezione all'authority dal ministero

Lo scalo non si è mai fermato dicono gli operatori che all'Università discutono di sviluppo sostenibile Il viceministro Edoardo Rixi ha annunciato un'ispezione ministeriale in autorità portuale. L'intento è scongiurare il blocco di cantieri strategici e in ultima analisi la paralisi del porto. Intanto i rappresentanti di alcuni dei principali operatori portuali erano riuniti al dipartimento di economia dell'Università di Genova. Visioni del porto di Genova. Futuri possibili tra investimenti colossali, sostenibilità ambientale e coabitazione con l'ambiente urbano, la vivibilità dei quartieri più interferiti dalle attività dello scalo. Una tavola rotonda intorno al progetto BRUCO/ IV VALICO del gruppo Grendi del presidente Bruno Musso. Un tunnel di 39 km per collegare il porto di Prà con la pianura in provincia di Alessandria, nel quale transiterebbero veicoli elettrici a guida autonoma. La nuova diga, il naturale pescaggio del porto genovese gli permetterebbero di competere con le capitali del nord europa, a penalizzarlo lo spazio Nel video le interviste a Edoardo Rixi, viceministro infrastrutture e trasporti, Giuseppe Costa presidente dei terminalisti associati a Confindustria Genova, Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto Genova e Daniele Testi Presidente di SOS Logistica.



Sviluppo sostenibile del Porto di Genova: esperti del cluster marittimo a confronto

Un seminario organizzato dal Dipartimento di economia UniGE e Cieli fa il punto sulle soluzioni per ampliare il ruolo del porto di Genova in termini di volumi e di riduzione dell'impatto ambientale, e non solo. Le potenzialità del progetto BRUCO-IV VALICO per trasformare Genova nel centro logistico del Mediterraneo e del sud Europa Genova - Come fare in modo che la logistica del nord Italia (e segnatamente il porto di Genova) possa essere concorrenziale con quella del Nord Europa e quindi interrompere il declino che da decenni impatta sulla competitività della regione Liguria? È questo il tema al centro del seminario organizzato oggi dal Dipartimento economia dell'Università di Genova e Cieli (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica e Trasporti e le Infrastrutture), un'occasione di riflessione che assume ancora più urgenza anche sull'attualità genovese di questi giorni che evidenzia come le conseguenze della carenza di spazi portuali finiscano per influire sulla competitività delle aziende produttive del Nord Italia. "La sostenibilità - intesa in senso sociale, economico ed ambientale - è la chiave per garantire che la crescita dei traffici portuali non debba avvenire a scapito della qualità della vita e dell'ambiente delle regioni portuali e possa invece facilmente coniugarsi con altri insediamenti e linee di sviluppo. In questa logica gli interventi e le possibili soluzioni sono molteplici, spesso necessitano di essere tra loro integrati, e riguardano non soltanto l'infrastruttura portuale ma anche le reti infrastrutturali al suo servizio. Il seminario, partendo dall'illustrazione agli studenti di come sia cambiato il ruolo e il modo di operare del porto genovese negli ultimi decenni, ha discusso alcune possibili soluzioni per lo sviluppo del porto in un confronto aperto con alcuni attori della port community. Il seminario è stata così l'occasione per gli studenti per approcciare uno dei più rilevanti meta-settori presenti in Liguria" ha affermato Enrico Musso, direttore del Cieli e Professore ordinario di economia applicata presso l'Università degli Studi di Genova. Le principali variabili di sviluppo della competitività a livello europeo di un porto riguardano un pescaggio di almeno 18 metri e banchine da 500 metri, velocità di carico e scarico e spazi di lavorazione e stoccaggio a disposizione, ha evidenziato Bruno Musso presidente del Gruppo Grandi Come superare i limiti orografici del porto di Genova in modo da avere tutti i requisiti per gestire navi container di grandi dimensioni? Un tunnel di 39 km per collegare il porto di Pra' con la pianura in provincia di Alessandria per mezzo di veicoli elettrici a guida autonoma con una capacità di movimentazione nominale di 8 milioni di teu/anno è la soluzione su cui è imperniato il progetto presentato da Fabiola Mascardi, Consigliere Indipendente e Consulente Sviluppo Business, denominato BRUCO (Bi-level Rail Underpass for Container Operations) o IV Valico.



Un seminario organizzato dal Dipartimento di economia UniGE e Cieli fa il punto sulle soluzioni per ampliare il ruolo del porto di Genova in termini di volumi e di riduzione dell'impatto ambientale, e non solo. Le potenzialità del progetto BRUCO-IV VALICO per trasformare Genova nel centro logistico del Mediterraneo e del sud Europa Genova - Come fare in modo che la logistica del nord Italia (e segnatamente il porto di Genova) possa essere concorrenziale con quella del Nord Europa e quindi interrompere il declino che da decenni impatta sulla competitività della regione Liguria? È questo il tema al centro del seminario organizzato oggi dal Dipartimento economia dell'Università di Genova e Cieli (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica e Trasporti e le Infrastrutture), un'occasione di riflessione che assume ancora più urgenza anche sull'attualità genovese di questi giorni che evidenzia come le conseguenze della carenza di spazi portuali finiscano per influire sulla competitività delle aziende produttive del Nord Italia. "La sostenibilità - intesa in senso sociale, economico ed ambientale - è la chiave per garantire che la crescita dei traffici portuali non debba avvenire a scapito della qualità della vita e dell'ambiente delle regioni portuali e possa invece facilmente coniugarsi con altri insediamenti e linee di sviluppo. In questa logica gli interventi e le possibili soluzioni sono molteplici, spesso necessitano di essere tra loro integrati, e riguardano non soltanto l'infrastruttura portuale ma anche le reti infrastrutturali al suo servizio. Il seminario, partendo dall'illustrazione agli studenti di come sia cambiato il ruolo e il modo di operare del porto genovese negli ultimi decenni, ha discusso alcune possibili soluzioni per lo sviluppo del porto in un confronto aperto con alcuni attori della port community. Il seminario è stata così l'occasione per gli studenti per approcciare uno dei più rilevanti meta-settori presenti in Liguria" ha affermato Enrico Musso, direttore del Cieli e Professore ordinario di economia applicata.

Sea Reporter

Genova, Voltri

Un'infrastruttura che, secondo gli studi di prefattibilità effettuati, non sottrarrebbe traffico agli altri porti italiani ma lo svilupperebbe in un raggio di 600 km da **Genova** verso l'Europa continentale con una sensibile riduzione delle emissioni. Allo stato attuale i porti del nord Italia sono serviti solo da navi oceaniche minori o feeder con conseguente maggiorazione dei noli marittimi e del trasporto marittimo a cui si aggiungono i limiti nella capacità ferroviaria e stradale delle infrastrutture di collegamento ai mercati del nostro paese. Non ci sono al momento soluzioni tradizionali per rispondere alle necessità di spazi portuali di almeno 600 ettari con spazi logistici limitrofi di 3mila ettari e collegamenti efficienti con l'hinterland necessari per lo sviluppo del **porto di Genova**, in modo da essere più competitivo sia dal punto di vista operativo che economico. La soluzione BRUCO, invece, combina gli alti fondali del Tirreno insieme agli spazi oltre Appennino sincronizzando il trasferimento dei container con le operazioni di carico e scarico delle navi e garantendo i rilevanti vantaggi ambientali e di decongestionamento della costa dal traffico camionistico, autostradale e ferroviario, indirizzando il traffico fuori dall'asse Milano-Torino e lungo un corridoio portuale diretto tra **Genova** e Rotterdam. Il **porto** olandese, infatti, nonostante la distanza offre costi logistici più ridotti grazie alla capacità di accoglienza delle grandi navi portacontainer. Tra le direttrici di sviluppo del **porto di Genova**, per Bruno Musso, anche la specializzazione degli spazi dedicati alle attività portuali con la concentrazione a Pra' del traffico pesante delle mega navi e a Sampierdarena del traffico leggero di crocieristi, traghetti merci/passeggeri, autostrade del mare, altri container e merce varia insieme alla valorizzazione delle infrastrutture esistenti ed in costruzione a **Genova**, come la diga foranea che potrebbe restituire alla città un fronte mare di 14 km. L'attuazione del BRUCO prevede anche la possibilità di risparmi energetici sui trasporti stimati in circa 300mila tons di gasolio mentre le tonnellate di CO2 emesse per ogni Teu trasportato potrebbero passare da 0,6 a 0,35 con un risparmio totale annuo di oltre 1,4 milioni di tonnellate di CO2, è stato sottolineato durante l'evento.

Ship Mag

Genova, Voltri

Bufera giudiziaria in Liguria, Salini (Webuild): "Il cantiere della diga non si ferma"

L'opera va avanti. L'ad: "Il consorzio PerGenova Breakwater ha vinto dopo una competizione serrata" **Genova** - "I lavori del consorzio PerGenova Breakwater, costituito da Webuild (40%), Fincantieri(25%), Fincosit (25%) e Sidra (10%), procedono a pieno ritmo. Tra una settimana, il 24 maggio , avverrà la posa del primo cassone sulla base della diga, un manufatto alto come un palazzo di 10 piani" Lo ha detto l'amministratore delegato di Webuild, Pietro Salini , in un'intervista al Corriere della Sera a proposito della bufera giudiziaria che si è abbattuta sul **porto** di **Genova** . Per quanto riguarda la delibera dell'Anac, "l'avvocatura generale dello Stato l'ha impugnata di fronte al Tar del Lazio, stabilendo la correttezza della procedura seguita per l'assegnazione del contratto e contestando l'erroneità delle argomentazioni dell'Autorità. Sul tema si esprimerà ora il giudice amministrativo - spiega- L'assegnazione del contratto per la diga è tra l'altro avvenuta in base a una normativa ad hoc varata dal Parlamento, in linea con le norme comunitarie, a seguito di una gara aperta a tutti. E il consorzio PerGenova Breakwater ha vinto dopo una competizione serrata , con l'offerta migliore e il prezzo più basso". Quanto alle obiezioni Anac sulle varianti, Salini le spiega "Per una questione di progettazione rispetto allo stato dei luoghi. Spesso la progettazione non tiene conto delle difficoltà che si incontrano sul posto e si vorrebbe che i costruttori assumessero gli oneri, i rischi e i costi delle varianti senza essere pagati".



Maxi-inchiesta in Liguria, Bucci: "Leggo troppe falsità. Il sistema Genova dà fastidio"

"Io ho la coscienza a posto. Voglio parlare con i magistrati per smentire la montagna di falsità che sto leggendo sui giornali" **Genova** - "Alla notizia dell'arresto di Toti sono rimasto sotto choc per un'ora e mezzo. Vogliono fermare gli investimenti e per riuscirci stanno dicendo troppe falsità. Segno che il sistema **Genova** dà fastidio ". Lo ha detto Marco Bucci, sindaco di **Genova**, in un'intervista al quotidiano ' Libero ' sottolineando che "non ho motivo per pensare di essere indagato, quindi non mi sento nessuna spada sulla testa. Io e Toti abbiamo sempre lavorato bene e siamo complementari come caratteri. Ma il sistema **Genova** è anche Autorità portuale e governo romano, che ha creduto e investito su di noi". "Io ho la coscienza a posto. Voglio parlare con i magistrati per smentire la montagna di falsità che sto leggendo sui giornali. - ha sottolineato Bucci - C'è un bombardamento mediatico che sta disorientando l'opinione pubblica. Per esempio che avremmo utilizzato per la diga i soldi avanzati dalla ricostruzione del ponte Morandi. E' una falsità e non è la sola". "Il mio compito è rinsaldare la fiducia dei genovesi di poter gestire la città. Il sistema **Genova** ha cambiato la mentalità delle persone . Prima i cittadini se ne andavano, ora restano qui e riusciamo anche a essere attrattivi. - ha detto ancora Bucci - Ci sono persone che vengono qui da Milano a vivere e lavorare. **Genova** con le amministrazioni precedenti aveva subito un calo demografico spaventoso; ora la popolazione sta aumentando".



Ship Mag

Genova, Voltri

Roberto Spinelli: "Mio padre era diventato ingestibile. Toti? Faceva sceneggiate per ottenere finanziamenti"

Le parole del figlio di Aldo Spinelli: "Abbiamo anche pensato di nominare un amministratore di sostegno" **Genova** - Un uomo di oltre 80 anni diventato "ingestibile" dopo la morte della moglie, tanto che più volte si era pensato di "nominare un amministratore di sostegno". Lo ha detto Roberto Spinelli a proposito del padre Aldo davanti al giudice per le indagini preliminari che sta indagando sull'inchiesta **Genova**. "Dopo la scomparsa di mia madre era impossibile gestirlo. Era una situazione in cui più volte abbiamo pensato di mettergli l'amministratore di sostegno", le sue parole riportate da alcuni quotidiani. Sui rapporti col governatore Toti, "mio padre non riusciva a capire che non si poteva fare", e comunque era "Toti che lo chiamava" quando c'erano "situazioni elettorali o delle cene". "Toti ci faceva le sceneggiate per chiedere i finanziamenti", racconta Roberto Spinelli al giudice parlando di una situazione da "far west", con il padre che continuava a disattendere i suoi consigli. Al giudice, Roberto Spinelli racconta anche i rapporti tra il padre e il presidente dell'Autorità portuale Paolo Signorini. "Lui ha trovato in questo Signorini un supporto - racconta -. Non c'era più mia madre, mio padre ha la quinta elementare ed è un uomo di 84 anni, ma Signorini è una persona laureata, scolarizzata, nella sua vita penso volesse fare il funzionario pubblico e poi è andato in Iren, uno di questo livello può fare queste cose?". Per quanto riguarda i bonifici ai partiti "io ho intimato a mio padre di non far più finanziamenti a soci da anni. Io non ho mai dato finanziamenti illeciti in cambio di favori".

Ship Mag

Roberto Spinelli: "Mio padre era diventato ingestibile. Toti? Faceva sceneggiate per ottenere finanziamenti"



05/17/2024 10:10 ALDO SPINELLI

Le parole del figlio di Aldo Spinelli: "Abbiamo anche pensato di nominare un amministratore di sostegno" Genova - Un uomo di oltre 80 anni diventato "ingestibile" dopo la morte della moglie, tanto che più volte si era pensato di "nominare un amministratore di sostegno". Lo ha detto Roberto Spinelli a proposito del padre Aldo davanti al giudice per le indagini preliminari che sta indagando sull'inchiesta Genova. "Dopo la scomparsa di mia madre era impossibile gestirlo. Era una situazione in cui più volte abbiamo pensato di mettergli l'amministratore di sostegno", le sue parole riportate da alcuni quotidiani. Sui rapporti col governatore Toti, "mio padre non riusciva a capire che non si poteva fare", e comunque era "Toti che lo chiamava" quando c'erano "situazioni elettorali o delle cene". "Toti ci faceva le sceneggiate per chiedere i finanziamenti", racconta Roberto Spinelli al giudice parlando di una situazione da "far west", con il padre che continuava a disattendere i suoi consigli. Al giudice, Roberto Spinelli racconta anche i rapporti tra il padre e il presidente dell'Autorità portuale Paolo Signorini. "Lui ha trovato in questo Signorini un supporto - racconta -. Non c'era più mia madre, mio padre ha la quinta elementare ed è un uomo di 84 anni, ma Signorini è una persona laureata, scolarizzata, nella sua vita penso volesse fare il funzionario pubblico e poi è andato in Iren, uno di questo livello può fare queste cose?". Per quanto riguarda i bonifici ai partiti "io ho intimato a mio padre di non far più finanziamenti a soci da anni. Io non ho mai dato finanziamenti illeciti in cambio di favori".

Rixi: "Commissione ispettiva del Mit nell' Autorità portuale di Genova"

17 Maggio 2024 Redazione L'annuncio del viceministro: 'Dobbiamo evitare che si blocchino i lavori' **Genova** - "La preoccupazione da me espressa subito dopo l'inizio dell'inchiesta è una preoccupazione meramente tecnica: se ci sono degli atti in autorità portuale non legittimi, il rischio vero è che questo comprometta alcune cantierizzazioni e questa cosa va verificata subito. Il ministero delle Infrastrutture manderà anche una commissione ispettiva in autorità portuale , ma è necessario avere un indirizzo molto chiaro. Siamo in una situazione non semplice, ma dobbiamo andare avanti". Lo ha annunciato il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi oggi a **Genova**.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Rixi annuncia una commissione ispettiva sull'operato della port authority di Genova

Porti "Situazione non semplice ma dobbiamo andare avanti" ha detto il viceministro dei Trasporti di Redazione SHIPPING ITALY "Il Mit è al lavoro per creare una commissione ispettiva a carattere amministrativo per una verifica sugli atti prodotti dall'Autorità portuale di Genova e Savona con un focus particolare su quelli riguardanti il rilascio delle concessioni". Lo ha affermato e il viceministro al mit Edoardo Rixi a Genova a margine di un convegno parlando della situazione legata alle inchieste sulla corruzione in Liguria. "La preoccupazione da me espressa dopo l'inizio dell'inchiesta è che, se ci sono atti illegittimi in Autorità portuale, il rischio vero è che questo comprometta alcune cantierizzazioni. Questo va verificato subito". "Sono contento che finora si stia mantenendo il cronoprogramma difficile su un'opera come la nuova diga" ha poi soggiunto il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi con riferimento all'imminente posa del primo cassone (che in realtà, stando al cronoprogramma presentato a inizio lavori, sarebbe dovuta avvenire lo scorso settembre. Sullo sfondo di intercettazioni che hanno rivelato una presunta richiesta di Webuild (riferita dall'ex presidente dell'Autorità portuale e commissario all'opera Paolo Emilio Signorini) di cambiare l'appalto a gara chiusa per ribaltare sullo Stato il rischio di impresa della sorpresa geologica (cosa che avvenne suscitando la contrarietà di Anac e l'attenzione di Procura genovese ed europea), Rixi ha puntualizzato che "c'è l'intenzione del governo di andare avanti", senza soffermarsi sull'ultima problematica tecnica emersa (la mancata autorizzazione del Ministero dell'ambiente a un progetto collaterale per il riempimento dei cassoni). "Mi auguro che ci sia la consapevolezza da parte di tutti che la diga non serve a un armatore o a un altro (il riferimento è alle intercettazioni dell'inchiesta e in particolare a quella in cui il governatore figure oggi agli arresti Giovanni Toti affermava che 'la diga è sostanzialmente per Spinelli' ndr) ma all'Italia intera. Soprattutto bisogna evitare che si inizino i lavori della demolizione della vecchia diga, perché questo è previsto dal progetto, senza aver la certezza della conclusione dei lavori altrimenti si rischia di bloccare lo scalo per diversi anni". Il problema della nomina del presidente dell'Autorità portuale "l'abbiamo affrontato ieri" ha poi detto Rixi, sostenendo che "con l'arresto del governatore noi l'intesa non sappiamo a chi chiederla", malgrado in realtà, come comunicato dalla Regione stessa, il vicepresidente della giunta Alessandro Piana sia subentrato a Toti "in tutte le sue funzioni e nella pienezza dei poteri". Inoltre, ha proseguito, "bisognerà capire cosa vuol fare l'attuale commissario straordinario (Paolo Piacenza, indagato per abuso d'ufficio. ndr) anche per motivi processuali. Il ministero ha una funzione di vigilanza non sul singolo atto ma in maniera molto più alta quindi in alcuni processi non siamo entrati. La nostra paura è semplicemente che una situazione di tensione, che si crea anche solo a leggere le intercettazioni,



Porti "Situazione non semplice ma dobbiamo andare avanti" ha detto il viceministro dei Trasporti di Redazione SHIPPING ITALY "Il Mit è al lavoro per creare una commissione ispettiva a carattere amministrativo per una verifica sugli atti prodotti dall'Autorità portuale di Genova e Savona con un focus particolare su quelli riguardanti il rilascio delle concessioni". Lo ha affermato e il viceministro al mit Edoardo Rixi a Genova a margine di un convegno parlando della situazione legata alle inchieste sulla corruzione in Liguria. "La preoccupazione da me espressa dopo l'inizio dell'inchiesta è che, se ci sono atti illegittimi in Autorità portuale, il rischio vero è che questo comprometta alcune cantierizzazioni. Questo va verificato subito". "Sono contento che finora si stia mantenendo il cronoprogramma difficile su un'opera come la nuova diga" ha poi soggiunto il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi con riferimento all'imminente posa del primo cassone (che in realtà, stando al cronoprogramma presentato a inizio lavori, sarebbe dovuta avvenire lo scorso settembre. Sullo sfondo di intercettazioni che hanno rivelato una presunta richiesta di Webuild (riferita dall'ex presidente dell'Autorità portuale e commissario all'opera Paolo Emilio Signorini) di cambiare l'appalto a gara chiusa per ribaltare sullo Stato il rischio di impresa della sorpresa geologica (cosa che avvenne suscitando la contrarietà di Anac e l'attenzione di Procura genovese ed europea), Rixi ha puntualizzato che "c'è l'intenzione del governo di andare avanti", senza soffermarsi sull'ultima problematica tecnica emersa (la mancata autorizzazione del Ministero dell'ambiente a un progetto collaterale per il riempimento dei cassoni). "Mi auguro che ci sia la consapevolezza da parte di tutti che la diga non serve a un armatore o a un altro (il riferimento è alle intercettazioni dell'inchiesta e in particolare a quella in cui il governatore figure oggi agli arresti Giovanni Toti affermava che 'la diga è sostanzialmente per Spinelli' ndr) ma all'Italia intera.

Shipping Italy

Genova, Voltri

porti a una situazione di rigidità. La preoccupazione da me espressa subito dopo l'inizio dell'inchiesta è una preoccupazione meramente tecnica: se ci sono degli atti in autorità portuale non legittimi, il rischio vero è che questo comprometta alcune cantierizzazioni e questa cosa va verificata subito. Siamo in una situazione non semplice, ma dobbiamo andare avanti". **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**

Citta della Spezia

La Spezia

Miglio Blu Design Awards, i vincitori della prima edizione del premio

Designer protagonisti indiscussi della prima giornata della sessione congressuale del Blue Design Summit. In serata a Villa Marigola, con la prima edizione del Miglio Blu Design Awards, i riconoscimenti alla creatività nella progettazione e nella realizzazione di superyacht. La cerimonia si è svolta alla presenza di istituzioni, operatori e opinion leader. A decretare i vincitori una giuria formata da giornalisti ed esperti del settore. Il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini sottolinea che "uno degli obiettivi del Miglio Blu è anche quello di favorire l'innovazione e la crescita della nautica, e fare in modo che i professionisti possano realizzare opere straordinarie. Ringrazio gli organizzatori per il premio a me conferito: continueremo a lavorare in sinergia per migliorarci e valorizzare sempre di più le realtà uniche al mondo che hanno sede nel nostro territorio". Il summit è promosso da Comune della Spezia, MiglioBlu, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Confindustria La Spezia, Camera di Commercio Riviera di Liguria, Confartigianato, CNA La Spezia e Liguria International ed è organizzato da Promostudi e Clickutility Team.. La partecipazione all'evento è a pagamento o su invito, maggiori

informazioni sul sito: www.bluedesignsummit.it/ Il dettaglio dei riconoscimenti

Categoria Innovatività della forma: Progetto Noon 52 Cat Concept del Cantiere Tureddi Yachts, design di ArDeMo. Motivazione: un progetto che abbraccia il futuro e l'avanguardia del design navale, ispirandosi agli standard di estetica, funzionalità ed eco-sostenibilità.

Categoria Utilizzo innovativo e sostenibile del materiale con due vincitori a pari merito:

1. Nilaya, del cantiere Royal Huisman, exterior & interior design di Nauta Design. Motivazione: per i materiali utilizzati nella realizzazione della carena e della struttura generale.
2. Seadeck, dei cantieri Azimut, exterior design di Antonio Rodriguez e Matteo Thun, interior design di Alberto Mancini. Motivazione: per la ricerca sui materiali degli arredi interni che riescono a coniugare riciclo e sostenibilità a un'estetica contemporanea.

Categoria Propulsione con due vincitori a pari merito:

1. Bolide 80 di Victory Design, exterior design Brunello Acampora, interior design Stefano Faggioni. Motivazione: approccio senza compromessi al tema della velocità e del divertimento, restando in una prestazione litri/miglio sostenibile.
2. El-Iseo, cantiere Riva e design di Officina Italiana Design di Mauro Micheli e Sergio Beretta. Motivazione: imbarcazione completa che interpreta con eleganza la moderna tendenza verso l'elettrico.

Categoria Gestione spazi interni: due vincitori a pari merito:

1. Ace, cantiere Conrad, design m2atelier. Motivazione: per la sua capacità di abbracciare la filosofia "less is enough", dove la semplicità inventa l'essenza della bellezza e della funzionalità.
2. This Is It, exterior design Tecnomar e interior design The Italian Sea Group Centro Stile. Motivazione: per l'originalità e la creatività in una tipologia



Designer protagonisti indiscussi della prima giornata della sessione congressuale del Blue Design Summit. In serata a Villa Marigola, con la prima edizione del Miglio Blu Design Awards, i riconoscimenti alla creatività nella progettazione e nella realizzazione di superyacht. La cerimonia si è svolta alla presenza di istituzioni, operatori e opinion leader. A decretare i vincitori una giuria formata da giornalisti ed esperti del settore. Il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini sottolinea che "uno degli obiettivi del Miglio Blu è anche quello di favorire l'innovazione e la crescita della nautica, e fare in modo che i professionisti possano realizzare opere straordinarie. Ringrazio gli organizzatori per il premio a me conferito: continueremo a lavorare in sinergia per migliorarci e valorizzare sempre di più le realtà uniche al mondo che hanno sede nel nostro territorio". Il summit è promosso da Comune della Spezia, MiglioBlu, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Confindustria La Spezia, Camera di Commercio Riviera di Liguria, Confartigianato, CNA La Spezia e Liguria International ed è organizzato da Promostudi e Clickutility Team. La partecipazione all'evento è a pagamento o su invito, maggiori informazioni sul sito: www.bluedesignsummit.it/ Il dettaglio dei riconoscimenti

Categoria Innovatività della forma:

Progetto Noon 52 Cat Concept del Cantiere Tureddi Yachts, design di ArDeMo. Motivazione: un progetto che abbraccia il futuro e l'avanguardia del design navale, ispirandosi agli standard di estetica, funzionalità ed eco-sostenibilità.

Categoria Utilizzo innovativo e sostenibile del materiale con due vincitori a pari merito:

1. Nilaya, del cantiere Royal Huisman, exterior & interior design di Nauta Design. Motivazione: per i materiali utilizzati nella realizzazione della carena e della struttura generale.

2. Seadeck, dei cantieri Azimut, exterior design di Antonio Rodriguez e Matteo Thun, interior design di Alberto Mancini. Motivazione: per la ricerca sui materiali degli arredi interni che riescono a coniugare riciclo e sostenibilità a un'estetica contemporanea.

Categoria Propulsione con due vincitori a pari merito:

1. Bolide 80 di Victory Design, exterior design Brunello Acampora, interior design Stefano Faggioni. Motivazione: approccio senza compromessi al tema della velocità e del divertimento, restando in una prestazione litri/miglio sostenibile.

2. El-Iseo, cantiere Riva e design di Officina Italiana Design di Mauro Micheli e Sergio Beretta. Motivazione: imbarcazione completa che interpreta con eleganza la moderna tendenza verso l'elettrico.

Categoria Gestione spazi interni: due vincitori a pari merito:

1. Ace, cantiere Conrad, design m2atelier. Motivazione: per la sua capacità di abbracciare la filosofia "less is enough", dove la semplicità inventa l'essenza della bellezza e della funzionalità.

2. This Is It, exterior design Tecnomar e interior design The Italian Sea Group Centro Stile. Motivazione: per l'originalità e la creatività in una tipologia

Citta della Spezia

La Spezia

fuori dagli schemi Categoria Progetto speciale: Flexplorer 146 Maverick, Cantieri delle Marche, interior design, Francesco Paszkowski & Margherita Casprini, exterior design Hydro Tec. Motivazione: per l'interpretazione concreta del tema explorer. Categoria Progetto generale: T52, cantiere Baglietto, exterior design Francesco Paszkowski, interior design Margherita Casprini. Motivazione: per l'eleganza e coerenza complessiva del progetto. Categoria Grand Prix della Giuria: Alchemy, cantiere Rossinavi, exterior design Vitruvius Yachts, interior design Team for Design di Enrico Gobbi. Motivazione: per l'eleganza delle forme esterne e interne e per l'attenzione data all'eco-sostenibilità della soluzione propulsiva. Categoria Premio Speciale Italian Yacht Ambassador: Massimo Perotti Motivazione: per avere valorizzato la cultura del design italiano nella nautica. Gli Awards sono stati forniti da Taurini Pianeta Gemma, Geminiano Cozzi Porcellane e Sambuco Ceramiche.

Il Nautilus

La Spezia

FERRETTI GROUP INAUGURA IL CANTIERE DI LA SPEZIA COMPLETAMENTE RINNOVATO

La **Spezia** - Si è tenuta nella mattinata di oggi, venerdì 17 maggio, l'inaugurazione del cantiere Riva di Ferretti Group a La **Spezia**, alla presenza del Presidente Tan Xuguang e dell'Amministratore Delegato, Avv. Alberto Galassi, oltre che delle Autorità locali e di una delegazione di Weichai, storico azionista del Gruppo. Il sito produttivo di La **Spezia** riveste oggi un ruolo cruciale dal punto di vista industriale e impegna quotidianamente oltre 750 addetti, di cui 200 dipendenti diretti, rappresentando un centro strategico per Ferretti Group nell'area del Mar Ligure e del Tirreno. Il cantiere spezzino - dedicato alla produzione degli yacht Riva - è stato rinnovato nella parte produttiva e in quella direzionale, ma anche nell'area lounge per accogliere gli armatori, i comandanti e gli equipaggi. La superficie totale è pari a 64.000 metri quadri, con 33 posti barca dislocati su banchine per oltre 400 metri lineari, è costituito da 4 capannoni con 21 postazioni di produzione, ai quali si aggiungono altri 2 capannoni di 1.000 mq complessivi dedicati alla verniciatura. Il polo produttivo, che nella sua nuova veste presenta impianti fotovoltaici ed esclusivi spazi dedicati come la Riva Lounge, è focalizzato sulla produzione di 7 modelli Riva da 76' a 130' e, a regime, consente di varare oltre 30 imbarcazioni all'anno fino a 40 metri di lunghezza. Situato in un'area di Interesse Regionale, il sito è volto a tutelare e rispettare l'ambiente naturale circostante, come certificato da Rina con le certificazioni ISO 14001:20151 e ISO 9001:2015. Il Cantiere si inserisce nel progetto de Il Miglio Blu, volto a valorizzare il territorio e le sue eccellenze nautiche nel pieno rispetto dell'ambiente circostante. Dopo la brillante trimestrale appena comunicata, l'inaugurazione è stata un'occasione per assistere alla nuova veste dello stabilimento davanti a una platea di istituzioni locali e nazionali, e un momento fondamentale per fare il punto sui traguardi raggiunti dal Gruppo: il Presidente Tan ha confermato ancora una volta l'apprezzamento per il lavoro svolto dal management di Ferretti Group e ha espresso rinnovata fiducia nei confronti della squadra di manager guidata dall'Avv. Alberto Galassi per sfidare gli anni a venire.



La Spezia - Si è tenuta nella mattinata di oggi, venerdì 17 maggio, l'inaugurazione del cantiere Riva di Ferretti Group a La Spezia, alla presenza del Presidente Tan Xuguang e dell'Amministratore Delegato, Avv. Alberto Galassi, oltre che delle Autorità locali e di una delegazione di Weichai, storico azionista del Gruppo. Il sito produttivo di La Spezia riveste oggi un ruolo cruciale dal punto di vista industriale e impegna quotidianamente oltre 750 addetti, di cui 200 dipendenti diretti, rappresentando un centro strategico per Ferretti Group nell'area del Mar Ligure e del Tirreno. Il cantiere spezzino - dedicato alla produzione degli yacht Riva - è stato rinnovato nella parte produttiva e in quella direzionale, ma anche nell'area lounge per accogliere gli armatori, i comandanti e gli equipaggi. La superficie totale è pari a 64.000 metri quadri, con 33 posti barca dislocati su banchine per oltre 400 metri lineari, è costituito da 4 capannoni con 21 postazioni di produzione, ai quali si aggiungono altri 2 capannoni di 1.000 mq complessivi dedicati alla verniciatura. Il polo produttivo, che nella sua nuova veste presenta impianti fotovoltaici ed esclusivi spazi dedicati come la Riva Lounge, è focalizzato sulla produzione di 7 modelli Riva da 76' a 130' e, a regime, consente di varare oltre 30 imbarcazioni all'anno fino a 40 metri di lunghezza. Situato in un'area di Interesse Regionale, il sito è volto a tutelare e rispettare l'ambiente naturale circostante, come certificato da Rina con le certificazioni ISO 14001:20151 e ISO 9001:2015. Il Cantiere si inserisce nel progetto de Il Miglio Blu, volto a valorizzare il territorio e le sue eccellenze nautiche nel pieno rispetto dell'ambiente circostante. Dopo la brillante trimestrale appena comunicata, l'inaugurazione è stata un'occasione per assistere alla nuova veste dello stabilimento davanti a una platea di istituzioni locali e nazionali, e un momento fondamentale per fare il punto sui traguardi raggiunti dal Gruppo: il Presidente Tan ha confermato ancora una volta l'apprezzamento per il

Informare

La Spezia

Ferretti inaugura il rinnovato cantiere nautico di La Spezia

Lo stabilimento ligure è dedicato alla produzione degli yacht Riva. Oggi il gruppo Ferretti ha inaugurato il proprio cantiere nautico Riva di La **Spezia** che è stato completamente rinnovato nella parte produttiva e in quella direzionale, ma anche nell'area lounge per accogliere gli armatori, i comandanti e gli equipaggi. Il cantiere, che impegna quotidianamente oltre 750 addetti, di cui 200 dipendenti diretti, è dedicato alla produzione degli yacht Riva. Lo stabilimento occupa una superficie totale di 64.000 metri quadri, con 33 posti barca dislocati su banchine per oltre 400 metri lineari, e dispone di quattro capannoni con 21 postazioni di produzione, ai quali si aggiungono altri due capannoni di 1.000 metri quadri complessivi dedicati alla verniciatura. Il polo produttivo, che nella sua nuova veste presenta impianti fotovoltaici ed esclusivi spazi dedicati come la Riva Lounge, è focalizzato sulla produzione di sette modelli Riva da 76' a 130' e, a regime, consente di varare oltre 30 imbarcazioni all'anno fino a 40 metri di lunghezza.



Richiamo La Spezia Giorgia Bucchioni: basta con le parole

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



A Piombino: Interconnessioni e ZLS

PIOMBINO - Il sindaco ha organizzato un convegno dal titolo "Le interconnessioni ferroviarie e la ZLS per il rilancio territoriale di Piombino", realizzato in collaborazione con **AdSP del Mar Tirreno Settentrionale**. Si terrà lunedì prossimo 20 maggio dalle 9.30, nella Sala Consiliare del Comune, via Ferruccio 4. Il comune di Piombino trasmetterà il convegno in streaming dal seguente link: <https://meet.google.com/bocecvt-zbc>. Di seguito, ecco il programma degli interventi: Ore 9.30 - Registrazione dei partecipanti. Ore 10.00 - Saluti istituzionali sindaco di Piombino, presidente della **AdSP del Mar Tirreno Settentrionale**, presidente CCIAA, presidente Confindustria, presidente della Regione Toscana. Ore 10.30 - Professor ingegner Dario Lo Bosco, presidente di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - "Le infrastrutture ferroviarie come elemento di sviluppo del territorio". Ore 10.45 - Avvocato Matteo Paroli, segretario generale **AdSP Mar Tirreno Settentrionale** - "La Zona Logistica Semplificata Toscana e le potenziali ricadute sul porto di Piombino". Ore 11.00 - Cavaliere del lavoro dottor Piero Neri, presidente Confindustria Livorno Massa Carrara - "Lo sviluppo del territorio attraverso le infrastrutture materiali ed immateriali e sostenuto dalla ZLS". Ore 11.15 - Professor avvocato Aldo Berlinguer, ordinario di diritto comparato nell'Università di Cagliari, già coordinatore delle task force sulle ZES di Puglia e Sicilia - "Zone Logistiche Semplificate: genesi, prospettive, modelli comparabili". Ore 11.30 - Dottor Riccardo Breda, presidente della CCIAA della Maremma e del **Tirreno** - "ZLS, porti e ferrovie: opportunità per il sistema economico locale". Ore 11.45 - Dottoressa Sabrina De Filippis, amministratore delegato di Mercitalia Logistics - "Le interconnessioni ferroviarie tra il porto di Piombino e la rete nazionale -prospettive e nuove progettualità"). Ore 12.00 - Conclusioni del sindaco di Piombino avvocato Francesco Ferrari. Ore 12.15 - Chiusura dei lavori, onorevole Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La Gazzetta Marittima	
A Piombino: Interconnessioni e ZLS	
05/18/2024 00:09	<p>PIOMBINO - Il sindaco ha organizzato un convegno dal titolo "Le interconnessioni ferroviarie e la ZLS per il rilancio territoriale di Piombino", realizzato in collaborazione con AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. Si terrà lunedì prossimo 20 maggio dalle 9.30, nella Sala Consiliare del Comune, via Ferruccio 4. Il comune di Piombino trasmetterà il convegno in streaming dal seguente link: https://meet.google.com/bocecvt-zbc. Di seguito, ecco il programma degli interventi: Ore 9.30 - Registrazione dei partecipanti. Ore 10.00 - Saluti istituzionali sindaco di Piombino, presidente della AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, presidente CCIAA, presidente Confindustria, presidente della Regione Toscana. Ore 10.30 - Professor ingegner Dario Lo Bosco, presidente di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - "Le infrastrutture ferroviarie come elemento di sviluppo del territorio". Ore 10.45 - Avvocato Matteo Paroli, segretario generale AdSP Mar Tirreno Settentrionale - "La Zona Logistica Semplificata Toscana e le potenziali ricadute sul porto di Piombino". Ore 11.00 - Cavaliere del lavoro dottor Piero Neri, presidente Confindustria Livorno Massa Carrara - "Lo sviluppo del territorio attraverso le infrastrutture materiali ed immateriali e sostenuto dalla ZLS". Ore 11.15 - Professor avvocato Aldo Berlinguer, ordinario di diritto comparato nell'Università di Cagliari, già coordinatore delle task force sulle ZES di Puglia e Sicilia - "Zone Logistiche Semplificate: genesi, prospettive, modelli comparabili". Ore 11.30 - Dottor Riccardo Breda, presidente della CCIAA della Maremma e del Tirreno - "ZLS, porti e ferrovie: opportunità per il sistema economico locale". Ore 11.45 - Dottoressa Sabrina De Filippis, amministratore delegato di Mercitalia Logistics - "Le interconnessioni ferroviarie tra il porto di Piombino e la rete nazionale -prospettive e nuove progettualità"). Ore 12.00 - Conclusioni del sindaco di Piombino avvocato Francesco Ferrari. Ore 12.15 - Chiusura dei lavori, onorevole Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.</p>

Benetti apre alle visite

Daniela Petrozzi **LIVORNO** - Anche il gruppo nautico Benetti partecipa al World Boating Day e il 25 maggio, sabato prossimo, apre le porte del cantiere labronico con un programma ricco di eventi. World Boating Day è la nuova iniziativa di Superyacht Life Foundation, organizzazione nonprofit che si occupa di raccontare le persone, i luoghi e i progetti legati al mondo dei superyacht. Tutti sono invitati a prendere parte all'evento e il cui programma - che prevede diverse attività tra cui visite al museo Benetti, visite a bordo, e altro ancora - sarà distribuito nei prossimi giorni. L'apertura del cantiere fa parte di una serie di iniziative finalizzate non solo a far conoscere alla comunità locale la qualità e le caratteristiche del lavoro nel settore, ma anche di richiamo culturale al mare ed al lavoro di alto artigianato che sono alla base del successo dei grandi yacht italiani nel mondo -. Per essere ammessi, occorre registrarsi utilizzando il code nel depliant. Intanto Benetti ha annunciato la nomina di Daniela Petrozzi a Sales Director, carica che ricoprirà a partire dal 1° giugno prossimo. In questo nuovo ruolo, Daniela Petrozzi sarà a riporto diretto di Massimiliano Casoni - General Manager - e continuerà a sviluppare la strategia commerciale di Benetti in un'ottica di consolidamento e crescita sul mercato. Da vent'anni all'interno di Benetti, Daniela Petrozzi vanta una lunga carriera nel settore nautico. La nomina a Sales Director è quindi diretta conseguenza della grande fiducia che il Gruppo ripone nelle competenze tecniche, commerciali e di leadership maturate ricoprendo ruoli con responsabilità crescenti in diverse aree funzionali. Il Cantiere ha sempre creduto che la crescita interna del personale sia un valore aggiunto e con questa nomina ne dà ulteriore evidenza. È questa, inoltre - riferisce la nota dell'azienda - l'occasione per salutare Sebastiano Fanizza a cui vanno i ringraziamenti dell'azienda per l'egregio lavoro svolto nei suoi sei anni con Benetti e i migliori auguri per il suo nuovo percorso professionale.

La Gazzetta Marittima	
Benetti apre alle visite	
05/18/2024 00:09	
<p>Daniela Petrozzi LIVORNO - Anche il gruppo nautico Benetti partecipa al World Boating Day e il 25 maggio, sabato prossimo, apre le porte del cantiere labronico con un programma ricco di eventi. World Boating Day è la nuova iniziativa di Superyacht Life Foundation, organizzazione nonprofit che si occupa di raccontare le persone, i luoghi e i progetti legati al mondo dei superyacht. Tutti sono invitati a prendere parte all'evento e il cui programma - che prevede diverse attività tra cui visite al museo Benetti, visite a bordo, e altro ancora - sarà distribuito nei prossimi giorni. L'apertura del cantiere fa parte di una serie di iniziative finalizzate non solo a far conoscere alla comunità locale la qualità e le caratteristiche del lavoro nel settore, ma anche di richiamo culturale al mare ed al lavoro di alto artigianato che sono alla base del successo dei grandi yacht italiani nel mondo -. Per essere ammessi, occorre registrarsi utilizzando il code nel depliant. Intanto Benetti ha annunciato la nomina di Daniela Petrozzi a Sales Director, carica che ricoprirà a partire dal 1° giugno prossimo. In questo nuovo ruolo, Daniela Petrozzi sarà a riporto diretto di Massimiliano Casoni - General Manager - e continuerà a sviluppare la strategia commerciale di Benetti in un'ottica di consolidamento e crescita sul mercato. Da vent'anni all'interno di Benetti, Daniela Petrozzi vanta una lunga carriera nel settore nautico. La nomina a Sales Director è quindi diretta conseguenza della grande fiducia che il Gruppo ripone nelle competenze tecniche, commerciali e di leadership maturate ricoprendo ruoli con responsabilità crescenti in diverse aree funzionali. Il Cantiere ha sempre creduto che la crescita interna del personale sia un valore aggiunto e con questa nomina ne dà ulteriore evidenza. È questa, inoltre - riferisce la nota dell'azienda - l'occasione per salutare Sebastiano Fanizza a cui vanno i ringraziamenti dell'azienda per l'egregio lavoro svolto nei suoi sei anni con Benetti e i migliori auguri per il suo nuovo percorso professionale.</p>	

Robot e portualità, le sfide

LIVORNO - Un festival tutto particolare, quello che si terrà domani e dopodomani in Fortezza Vecchia: che culminerà con un workshop dal titolo "Robotica e automazione in ambito portuale e marittimo: sfide e opportunità".

Il workshop è appunto uno degli eventi previsti nell'ambito del Festival della Robotica, dedicato a un tema che sempre più sta coinvolgendo sia il lavoro portuale in varie gradazioni, sia tutto quello che riguarda la logistica avanzata.

Ecco il programma del workshop. 9.00: Registrazione e saluti di benvenuto.

9.30: Luciano Guerrieri, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

9.40: Professor Nicola Vitello (IUVO Srl) "La robotica nel lavoro portuale". 10.00: Comandante Pierluigi Milella (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) - "Navigazione autonoma nell'ambito del progetto 5G MASS".

10.20: Professor Marco Frosolini (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "Simulazione e digital-twin al servizio della sicurezza".

10.40: Professor Marino Lupi, professor Alessandro Farina (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "Logistica dell'ultimo miglio con veicoli elettrici e autonomi".

11.00: COFFEE BREAK. 11.20: Professor Riccardo Giannetti (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "La valutazione economica degli investimenti in tecnologie dell'industria 4.0: il ROI 4.0".

11.35: Professor Federico Niccolini e dottoressa Martina Neri (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "Cyber-security e digitalizzazione: problemi organizzativi".

11.55: Ingegnere Ivano Toni (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale) "Le iniziative dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nel settore della simulazione e della robotica nel sistema portuale toscano".

12.10: Professor Davide Giglio (Progetto RAISE) "Robotica e intelligenza artificiale per i porti nell'ecosistema dell'innovazione RAISE".

12.30: Dottoressa Gloria Zanichelli (RoboCode) "Porti digitali: navigando nel futuro con Minecraft".

12.45: Professor Luca Della Tommasina (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "Diritto dei trasporti sostenibili e nuova agenda europea".

13.00: Conclusioni. Il programma LIVORNO - Nella prima giornata del Festival in Sala Ferretti della Fortezza Vecchia si susseguiranno le relazioni dei professori Paolo Dario e Cesare Stefanini (Scuola superiore San'Anna), avvocato Matteo Paroli (AdSP), professoressa Daniela Tafani (Università di Pisa) professor Nicola Castellano (università di Pisa), professor Renato Grimaldi (università di Torino) e dottoressa Francesca Morucci (Confcommercio).

Seguirà un "percorso di riflessione visivo attraverso l'espressione artistica del fotografo Enzo Dei, offerta dalla fondazione Laviosa e quindi l'inaugurazione, come brindisi della mostra fotografica. Nella seconda giornata, la mattina introdurrà il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri. Seguito dal professor Nicola Vitello (IUVO Srl) dal comandante Pierluigi Milella (Capitanerie di Porto), dal professor Marco Frosolini (università di Pisa), professor Mario Lupi e professor

Renato Grimaldi (università di Torino) e dottoressa Francesca Morucci (Confcommercio). Seguirà un "percorso di riflessione visivo attraverso l'espressione artistica del fotografo Enzo Dei, offerta dalla fondazione Laviosa e quindi l'inaugurazione, come brindisi della mostra fotografica. Nella seconda giornata, la mattina introdurrà il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri. Seguito dal professor Nicola Vitello (IUVO Srl) dal comandante Pierluigi Milella (Capitanerie di Porto), dal professor Marco Frosolini (università di Pisa), professor Mario Lupi e professor

Renato Grimaldi (università di Torino) e dottoressa Francesca Morucci (Confcommercio). Seguirà un "percorso di riflessione visivo attraverso l'espressione artistica del fotografo Enzo Dei, offerta dalla fondazione Laviosa e quindi l'inaugurazione, come brindisi della mostra fotografica. Nella seconda giornata, la mattina introdurrà il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri. Seguito dal professor Nicola Vitello (IUVO Srl) dal comandante Pierluigi Milella (Capitanerie di Porto), dal professor Marco Frosolini (università di Pisa), professor Mario Lupi e professor

Renato Grimaldi (università di Torino) e dottoressa Francesca Morucci (Confcommercio). Seguirà un "percorso di riflessione visivo attraverso l'espressione artistica del fotografo Enzo Dei, offerta dalla fondazione Laviosa e quindi l'inaugurazione, come brindisi della mostra fotografica. Nella seconda giornata, la mattina introdurrà il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri. Seguito dal professor Nicola Vitello (IUVO Srl) dal comandante Pierluigi Milella (Capitanerie di Porto), dal professor Marco Frosolini (università di Pisa), professor Mario Lupi e professor

Renato Grimaldi (università di Torino) e dottoressa Francesca Morucci (Confcommercio). Seguirà un "percorso di riflessione visivo attraverso l'espressione artistica del fotografo Enzo Dei, offerta dalla fondazione Laviosa e quindi l'inaugurazione, come brindisi della mostra fotografica. Nella seconda giornata, la mattina introdurrà il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri. Seguito dal professor Nicola Vitello (IUVO Srl) dal comandante Pierluigi Milella (Capitanerie di Porto), dal professor Marco Frosolini (università di Pisa), professor Mario Lupi e professor

La Gazzetta Marittima	
Robot e portualità, le sfide	
05/18/2024 00:09	
<p>LIVORNO - Un festival tutto particolare, quello che si terrà domani e dopodomani in Fortezza Vecchia: che culminerà con un workshop dal titolo "Robotica e automazione in ambito portuale e marittimo: sfide e opportunità". Il workshop è appunto uno degli eventi previsti nell'ambito del Festival della Robotica, dedicato a un tema che sempre più sta coinvolgendo sia il lavoro portuale in varie gradazioni, sia tutto quello che riguarda la logistica avanzata. Ecco il programma del workshop. 9.00: Registrazione e saluti di benvenuto. 9.30: Luciano Guerrieri, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. 9.40: Professor Nicola Vitello (IUVO Srl) "La robotica nel lavoro portuale". 10.00: Comandante Pierluigi Milella (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) - "Navigazione autonoma nell'ambito del progetto 5G MASS". 10.20: Professor Marco Frosolini (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "Simulazione e digital-twin al servizio della sicurezza". 10.40: Professor Marino Lupi, professor Alessandro Farina (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "Logistica dell'ultimo miglio con veicoli elettrici e autonomi". 11.00: COFFEE BREAK. 11.20: Professor Riccardo Giannetti (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "La valutazione economica degli investimenti in tecnologie dell'industria 4.0: il ROI 4.0". 11.35: Professor Federico Niccolini e dottoressa Martina Neri (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "Cyber-security e digitalizzazione: problemi organizzativi". 11.55: Ingegnere Ivano Toni (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale) "Le iniziative dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nel settore della simulazione e della robotica nel sistema portuale toscano". 12.10: Professor Davide Giglio (Progetto RAISE) "Robotica e intelligenza artificiale per i porti nell'ecosistema dell'innovazione RAISE". 12.30: Dottoressa Gloria Zanichelli (RoboCode) "Porti digitali: navigando nel futuro con Minecraft". 12.45: Professor Luca Della Tommasina (Polo Universitario "Sistemi Logistici", Università di Pisa) "Diritto dei trasporti sostenibili e nuova agenda europea". 13.00: Conclusioni. Il programma LIVORNO - Nella prima giornata del Festival in Sala Ferretti della Fortezza Vecchia si susseguiranno le relazioni dei professori Paolo Dario e Cesare Stefanini (Scuola superiore San'Anna), avvocato Matteo Paroli (AdSP), professoressa Daniela Tafani (Università di Pisa) professor Nicola Castellano (università di Pisa), professor Renato Grimaldi (università di Torino) e dottoressa Francesca Morucci (Confcommercio). Seguirà un "percorso di riflessione visivo attraverso l'espressione artistica del fotografo Enzo Dei, offerta dalla fondazione Laviosa e quindi l'inaugurazione, come brindisi della mostra fotografica. Nella seconda giornata, la mattina introdurrà il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri. Seguito dal professor Nicola Vitello (IUVO Srl) dal comandante Pierluigi Milella (Capitanerie di Porto), dal professor Marco Frosolini (università di Pisa), professor Mario Lupi e professor</p>	

La Gazzetta Marittima

Livorno

Seguito dal professor Nicola Vitello (IUVO Srl) dal comandante Pierluigi Milella (Capitanerie di Porto), dal professor Marco Frosolini (università di Pisa), professor Mario Lupi e professor Alessandro Farina (Università di Pisa, sistemi logistici). Seguiranno, dopo un coffe break intorno alle 11, le relazioni del professor Riccardo Giannelli (polo sistemi logistici), professori Federico Niccolini e Martina Neri (sistemi logistici) ingegner Ivano Toni (AdSP) professor Davide Giglio (progetto RAISE) dottoressa Gloria Zanichelli (RoboCode) professor Luca della Tommasina (sistemi logistici). La due giorni ha il supporto organizzativo e operativo della fondazione Laviosa.

Terrorismo a bordo, arrivano i GIS

LIVORNO Il Centro Secondario di Soccorso Marittimo della Guardia Costiera di **Livorno** (2° Maritime Rescue Sub Center) ha coordinato un'esercitazione complessa di soccorso ed antiterrorismo ad un traghetto di linea (cd. POLLEX SECURITY SAREX 2024). Le operazioni sono state svolte nell'ambito dell'attività addestrativa cui sono costantemente sottoposti i militari della Guardia Costiera. L'esercitazione ha visto coinvolti numerosi mezzi navali ed aerei della Capitaneria di **Porto** di **Livorno**, dei Carabinieri, della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza e dei Vigili del Fuoco (presenti anche con nucleo sommozzatori), personale del 118, oltre ad un mezzo navale dis inquinante Castalia e dei servizi tecnico nautici del **porto**. La simulazione addestrativa ha preso il via alle 9,30 quando il comandante del Mega Express 4 della Corsica Ferries, partito da **Livorno** per golfo Aranci con 340 persone a bordo, a circa 10 miglia dal **porto**, segnalava tramite i previsti sistemi satellitari di security di essere stato dirottato da tre terroristi. Comunicava inoltre, che durante l'attacco vi era stata l'esplosione di ordigni incendiari nel locale garage che avevano causato il ferimento di alcuni membri dell'equipaggio e di alcuni passeggeri, oltre che lo sversamento in mare di sostanze oleose. La Sala Operativa del 2° MRSC assumeva quindi il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso, disponendo l'invio nella zona del dirottamento di un'unità navale di tipo SAR, un'unità navale della GdF e una dei VVF, richiedendo altresì l'invio di un elicottero della Base Aeromobili della Guardia Costiera di Sarzana e allertando le altre forze di polizia ed il servizio 118. La Polizia di Stato quindi inviava sul posto un'unità navale della Squadra Nautica per le conseguenti indagini di Polizia Giudiziaria. Veniva subito riunito anche il comitato di crisi. Nel frattempo le prime unità giungevano in zona e confermavano la presenza di sostanze oleose in mare e pertanto la sala operativa della Guardia Costiera dichiarava l'emergenza locale di livello 2 dandone immediata comunicazione al Coordinamento operativo degli interventi in mare (COIMAR) presso il Ministero della Transizione Ecologica e al Dipartimento della Protezione Civile. Con l'impiego di 2 elicotteri del 4 Nucleo Elicotteri dell'Arma dei Carabinieri e dei RHIB in dotazione, i militari del G.I.S. dei Carabinieri riuscivano a salire sull'imbarcazione in movimento e procedere all'individuazione della minaccia e alla riconduzione sotto il proprio controllo del natante, permettendo l'afflusso di ulteriori assetti di soccorso dopo aver neutralizzato i terroristi. Il Comando di bordo poteva così riassumere il controllo del traghetto e i VV.FF. potevano intervenire per domare gli incendi e il personale medico del 118 prestare le prime cure ai feriti. L'esercitazione, che aveva come scopo quello di testare la risposta in termini di prontezza operativa e di consolidare il livello di preparazione del personale coinvolto, analizzando la capacità di attivazione e risposta



La Gazzetta Marittima

Livorno

della catena di soccorso e valutare l'idoneità e l'efficacia delle procedure operative con un occhio di riguardo alle procedure di antiterrorismo e soccorso in mare, ha avuto un esito molto positivo, dimostrando la grande professionalità del personale coinvolto e confermando ancora una volta l'eccellente sinergia tra la Guardia Costiera e gli altri Enti istituzionali, chiamati spesso a collaborare nelle attività di emergenza, nella circostanza sotto l'egida della Prefettura di Livorno. Desidero ringraziare tutti coloro che hanno partecipato alla pianificazione e alla buona riuscita dell'esercitazione questo il pensiero del direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Angora, al termine delle attività in primis la Prefettura, tutte le forze di Polizia e di soccorso intervenute, i servizi tecnico nautici del Porto, la società armatrice del traghetto e tutti i ragazzi dell'Istituto tecnico Nautico Cappellini di Livorno che hanno partecipato nelle vesti di passeggeri del traghetto dirottato. Queste occasioni proseguite dall'Ammiraglio sono fondamentali per testare il livello di preparazione che la Guardia Costiera e le altre forze di Polizia e di soccorso hanno raggiunto nella gestione di eventi di tale portata, e che hanno come scopo primario quello di garantire, sotto tutti i punti di vista, la sicurezza dei cittadini.

EUNAVFOR e la Marina Italiana

ROMA - Non ci sono solo le esercitazioni, come quella davanti a **Livorno** di cui riferiamo in queste pagine: la Marina Militare, con le proprie forze speciali del San Marco e del Comsubin, continua ad essere fortemente impegnata nel settore di mare assegnato dall'operazione EUNAVFOR davanti all'ingresso del Mar Rosso, dove transitano centinaia di navi mercanti di tutte le nazionalità, frequentemente attaccate dai razzi degli Houthi. La difesa balistica dai razzi ha confermato la potenzialità dei sistemi automatici di deterrenza delle nostre fregate. In parallelo si svolgono anche le ispezioni sulle imbarcazioni sospette (nella foto ufficiale) con l'impiego dei Rib degli incursori, sotto il controllo ravvicinato delle armi di bordo della fregata. Un lavoro continuo, massacrante e non privo di pericoli individuali per gli uomini e generali anche per le unità navali, che sta però confermando l'importanza di una forza navale di deterrenza davvero preparata. In tempi di guerriglie e di terrorismo a anche navale, sta confermandosi la necessità di personale più che specializzato e più che motivato anche e specialmente per la marina, sempre più al centro dei conflitti "asimmetrici" in corso.



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona adegua la banchina 23

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

L'importo complessivo dell'appalto per l'adeguamento strutturale della 23 è di 16,5 milioni di euro. Le domande per il bando di gara devono pervenire all'Autorità di Sistema Portuale entro il 26 giugno 2024.



Andrea Raschia: "Questione morale a Genova. Ancona, siamo al sicuro?"

Momento a dir poco difficile per la Liguria, così pesantemente chiamata in causa da inchieste che colpiscono il cuore dell'Istituzione regionale: un maremoto che investe il porto di Genova, in particolare. Alcuni si chiedono: si tratta di casi isolati di malaffare? Bubbone esploso in un corpo sostanzialmente sano? O, invece, spia di un sistema malato, di malcostume generalizzato? L'irrisolta questione morale si ripropone in modo prepotente, per l'intreccio sempre più profondo tra imprenditoria rapace, affari inconfessabili e politica. Quest'ultima con cifre di dignità che sembrano assottigliarsi, priva di bussola e valori; che allontana le persone piuttosto che coinvolgerle facendo venir meno partecipazione, controllo dal basso, oltre ad impedire un concorso dei cittadini nel determinare scelte condivise e trasparenti. Diversamente si finisce per diventar preda di poteri forti e lobby. Ne siamo indenni? Per rispondere alla domanda, e preoccuparci della condizione dei nostri anticorpi, richiamo un'intervista -a dir poco scioccante- resa oltre un lustro fa dal Procuratore Generale di Ancona, Macrì. Egli descriveva il territorio anconetano preda di mafie, corruzione, con la sapiente regia della Massoneria. E definiva "marcio" il substrato sociale! Rincarava la dose l'allora vice presidente emerito della Corte Costituzionale, Paolo Maddalena, in città per un convegno: "Tra le cause del degrado, privatizzazioni, svendita del territorio, asservimento della politica agli interessi delle lobby, non dei cittadini." Correva l'anno 2016. Oggi, in quale contesto ci si muove? Quali sono le attuali condizioni di quel "substrato sociale"? Ritengo che le forze sane, le energie migliori, debbano misurarsi con questa seria emergenza. Per intenderci, la questione che attiene al governo delle città, e della nostra in particolare, è tema assai delicato. Da trattare con cura, da affidare a persone serie, competenti, vogliose di impegnarsi in modo trasparente e disinteressato, per mettersi al servizio dei cittadini, rendendoli protagonisti attivi del necessario cambiamento. Un cambiamento in linea col dettato costituzionale. Ancona è una città che va ripensata per rendere migliore la qualità della vita. Sul tavolo, temi importanti: sviluppo e sostenibilità, diritto al lavoro, istruzione e cultura. Il Piano Regolatore Generale. Quello approvato anni fa aveva un'idea di città che oggi, purtroppo, deve invece fare i conti con un deciso calo demografico. Quadro che impone scelte coerenti, adeguate, innovative, quanto meno attente al consumo di suolo ed edificazione. È di ieri la denuncia Filt Cgil per la decisione di trasformare la Stazione marittima in un parcheggio piuttosto che riconsiderarne l'apertura: sistema efficace per raggiungere il centro città riducendo trasporto privato. Torna in primo piano la questione del Porto, davvero centrale. Non a caso argomento prioritario anche nel corso dell'ultima campagna elettorale, quella che ha visto la candidata Simonella sconfitta, rinunciare poi al seggio consiliare per un incarico apicale -fatto inaudito!- in



Momento a dir poco difficile per la Liguria, così pesantemente chiamata in causa da inchieste che colpiscono il cuore dell'Istituzione regionale: un maremoto che investe il porto di Genova. In particolare. Alcuni si chiedono: si tratta di casi isolati di malaffare? Bubbone esploso in un corpo sostanzialmente sano? O, invece, spia di un sistema malato, di malcostume generalizzato? L'irrisolta questione morale si ripropone in modo prepotente, per l'intreccio sempre più profondo tra imprenditoria rapace, affari inconfessabili e politica. Quest'ultima con cifre di dignità che sembrano assottigliarsi, priva di bussola e valori; che allontana le persone piuttosto che coinvolgerle facendo venir meno partecipazione, controllo dal basso, oltre ad impedire un concorso dei cittadini nel determinare scelte condivise e trasparenti. Diversamente si finisce per diventar preda di poteri forti e lobby. Ne siamo indenni? Per rispondere alla domanda, e preoccuparci della condizione dei nostri anticorpi, richiamo un'intervista -a dir poco scioccante- resa oltre un lustro fa dal Procuratore Generale di Ancona, Macrì. Egli descriveva il territorio anconetano preda di mafie, corruzione, con la sapiente regia della Massoneria. E definiva "marcio" il substrato sociale! Rincarava la dose l'allora vice presidente emerito della Corte Costituzionale, Paolo Maddalena, in città per un convegno: "Tra le cause del degrado, privatizzazioni, svendita del territorio, asservimento della politica agli interessi delle lobby, non dei cittadini." Correva l'anno 2016. Oggi, in quale contesto ci si muove? Quali sono le attuali condizioni di quel "substrato sociale"? Ritengo che le forze sane, le energie migliori, debbano misurarsi con questa seria emergenza. Per intenderci, la questione che attiene al governo delle città, e della nostra in particolare, è tema assai delicato. Da trattare con cura, da affidare a persone serie, competenti, vogliose di impegnarsi in modo trasparente e disinteressato, per mettersi al servizio dei cittadini, rendendoli protagonisti attivi del necessario

una tra le più importanti aziende della logistica. Tema, dunque, di vitale importanza. Ricordo il piano degli anni '70. **Porto** interno e asse attrezzato di collegamento veloce tra le banchine. Non so dire se l'idea, quel Piano Regolatore del **Porto**, attorno alla quale la città si è sviluppata -basti pensare ai nuovi quartieri edificati in quella direzione- risponda ad esigenze attuali. Una cosa va, però, affermata con certezza: non si possono soltanto privilegiare interessi privati. Come realizzare il banchinamento del Molo Clementino per l'attracco delle grandi navi da crociera, mettendo a rischio ambiente e salute pubblica. Il Bene comune! Recita l'art. 41 della Costituzione: l'attività economica non può svolgersi in contrasto all'utilità sociale o in modo da recar danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla dignità umana. Ecco dove deve posarsi lo sguardo della Politica. Consapevoli che inevitabilmente essa cammina sulle gambe di uomini e donne non di rado distratti da ambizioni, successo, denaro. E potere. Ragioni che richiedono trasparenza, coinvolgimento, partecipazione. Ragioni che pretendono da tutti gli anconetani attenzione ed impegno adeguati. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 17-05-2024 alle 13:13 sul giornale del 18 maggio 2024 0 letture All'articolo è associato un evento.

Associazioni ambientaliste: "Presidente dell'Autorità Portuale o Sindaco?"

Le Associazioni ambientaliste scriventi prendono atto con soddisfazione della conferma degli impegni assunti dal Sindaco Silvetti con i cittadini anconetani (e non poteva essere altrimenti!) a favore della riapertura della Stazione Ferroviaria Marittima, perno della metropolitana di superficie che riguarda l'hinterland della area di Ancona (Falconara-Jesi-Osimo) favorendo così una mobilità dolce in entrata ed uscita dal centro città. Tuttavia, considerata la decisione a nostro avviso sbagliata di cancellare la pista ciclabile agli Archi in favore di un altro percorso interno al Porto, e altre ventilate ipotesi di parcheggi in centro, tra cui una versione ridotta del parcheggio San Martino, chiediamo che sia finalmente presentata e discussa con un percorso partecipato la nuova versione del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile), da cui dovrebbe venire una indicazione precisa circa la volontà di far diminuire il traffico automobilistico, e il conseguente inquinamento atmosferico, nel centro città. L'ipotesi avanzata dal presidente della **Autorità Portuale** di realizzare un parcheggio nell'area della stazione ferroviaria marittima ha suscitato la "furia degli spedizionieri" e rappresentato una intrusione nei progetti di chi amministra la Città. Non ha senso, infatti, provocare ulteriore inquinamento in Ancona, sulla quale pende il rischio di vedersi appioppare costi sociali per ulteriori 15 milioni l'anno a causa del porto crocieristico al Molo Clementino, voluto dalla **Autorità Portuale** e dalla precedente amministrazione, ma non dalla attuale e tanto meno dai cittadini! Invece, il presidente AP si dovrebbe occupare con maggiore impegno del completamento della banchina Marche, da troppi anni incompiuta, del trasferimento dei traghetti dal porto storico alle ex banchine dei silos (impegno assunto dal suo predecessore), della eliminazione delle reti di Schengen, della elettrificazione delle banchine. Invece, il presidente AP, si dovrebbe occupare di portare avanti la realizzazione della cosiddetta "penisola" dove trasferire, dal Porto Storico, il porto commerciale (traghetti etc.) e dove realizzare l'eventuale home port della MSC Come si vede il presidente AP ha molto di suo da fare invece di confondere il proprio ruolo con quello del sindaco mentre gli anni passano senza che si vedano risultati minimamente soddisfacenti. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 17-05-2024 alle 20:18 sul giornale del 18 maggio 2024 8 letture.



Le Associazioni ambientaliste scriventi prendono atto con soddisfazione della conferma degli impegni assunti dal Sindaco Silvetti con i cittadini anconetani (e non poteva essere altrimenti!) a favore della riapertura della Stazione Ferroviaria Marittima, perno della metropolitana di superficie che riguarda l'hinterland della area di Ancona (Falconara-Jesi-Osimo) favorendo così una mobilità dolce in entrata ed uscita dal centro città. Tuttavia, considerata la decisione a nostro avviso sbagliata di cancellare la pista ciclabile agli Archi in favore di un altro percorso interno al Porto, e altre ventilate ipotesi di parcheggi in centro, tra cui una versione ridotta del parcheggio San Martino, chiediamo che sia finalmente presentata e discussa con un percorso partecipato la nuova versione del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile), da cui dovrebbe venire una indicazione precisa circa la volontà di far diminuire il traffico automobilistico, e il conseguente inquinamento atmosferico, nel centro città. L'ipotesi avanzata dal presidente della Autorità Portuale di realizzare un parcheggio nell'area della stazione ferroviaria marittima ha suscitato la "furia degli spedizionieri" e rappresentato una intrusione nei progetti di chi amministra la Città. Non ha senso, infatti, provocare ulteriore inquinamento in Ancona, sulla quale pende il rischio di vedersi appioppare costi sociali per ulteriori 15 milioni l'anno a causa del porto crocieristico al Molo Clementino, voluto dalla Autorità Portuale e dalla precedente amministrazione, ma non dalla attuale e tanto meno dai cittadini! Invece, il presidente AP si dovrebbe occupare con maggiore impegno del completamento della banchina Marche, da troppi anni incompiuta, del trasferimento dei traghetti dal porto storico alle ex banchine dei silos (impegno assunto dal suo predecessore), della eliminazione delle reti di Schengen, della elettrificazione delle banchine. Invece, il presidente AP, si dovrebbe occupare di portare avanti la realizzazione della cosiddetta "penisola" dove trasferire, dal Porto

Geo Barents, i 43 migranti sono sbarcati: stanno tutti bene

Ieri le operazioni di sbarco si sono concluse in poche ore. Francesco Baldini CIVITAVECCHIA - Sono terminate in poche ore e senza incidenti le operazioni di sbarco, ieri mattina al porto di Civitavecchia, dei 43 migranti arrivati a bordo della Geo Barents. In prima linea come sempre autorità marittime, forze dell'ordine, Asl Roma 4, Protezione civile e Croce rossa che, con i suoi volontari, ha accolto le 43 persone accompagnandole verso i punti di controllo sanitari dove il personale medico e gli operatori hanno effettuato le visite. La macchina rodada, ancora una volta, è riuscita a lavorare ottimamente senza registrare situazioni critiche o ricoveri presso l'ospedale San Paolo di Civitavecchia, messo comunque in allerta. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Geo Barents, i 43 migranti sono sbarcati: stanno tutti bene

CIVITAVECCHIA - Sono terminate in poche ore e senza incidenti le operazioni di sbarco, ieri mattina al porto di Civitavecchia, dei 43 migranti arrivati a bordo della Geo Barents. In prima linea come sempre autorità marittime, forze dell'ordine, Asl Roma 4, Protezione civile e Croce rossa che, con i suoi volontari, ha accolto le 43 persone accompagnandole verso i punti di controllo sanitari dove il personale medico e gli operatori hanno effettuato le visite. La macchina rodata, ancora una volta, è riuscita a lavorare ottimamente senza registrare situazioni critiche o ricoveri presso l'ospedale San Paolo di Civitavecchia, messo comunque in allerta. ©RIPRODUZIONE RISERVATA
Commenti.



San Marzano sul Sarno, Andrea Annunziata candidato sindaco: Le priorità? Sicurezza e sviluppo

Andrea Annunziata, attuale presidente dell'**Autorità Portuale** del Mar Tirreno Centrale, sta dedicando anima e corpo alla campagna elettorale di San Marzano sul Sarno dove è candidato a sindaco. Con una visione chiara per il futuro della città, Annunziata si propone di riportare San Marzano sul Sarno al suo antico splendore con la lista "Vivi San Marzano," un mix equilibrato di giovani talenti e volti esperti. Annunziata sottolinea come la sua candidatura sia il frutto di un'ampia condivisione all'interno della coalizione. "Mi sono messo a disposizione per far rinascere questa cittadina con lo spirito di un'ampia collaborazione," dichiara Annunziata. "Alla fine, sono rimasto io in campo come sintesi e lo faccio con grande entusiasmo. Ritorno alle mie origini: a questa città devo tutto". Tra le priorità del suo programma, Annunziata mette in risalto la sicurezza, la vivibilità e lo sviluppo economico. "Le prime cose da fare? Cominciare a risolvere i problemi che riguardano la convivenza e la sicurezza mentre partono i grandi progetti. La manutenzione e la sicurezza sono cose che si devono fare subito," afferma Annunziata. "Solo così si può ricominciare a parlare di sviluppo economico e riaprire la città".

Particolare attenzione è dedicata al Mercato ortofrutticolo e alla valorizzazione del pomodoro San Marzano. "Con l'Europa e le possibilità offerte dalle Zes, possiamo creare un collegamento logistico fondamentale per lo sviluppo del nostro territorio". Annunziata, sostenuto da una squadra determinata e coesa, intende riprendere il dialogo con i cittadini per una gestione trasparente e partecipativa. "I cittadini devono tornare ad essere protagonisti, come quando io ero sindaco; devono essere loro i protagonisti," conclude Annunziata. "Noi abbiamo scelto come motto "Vivi la città" perché non si vive più, è una città spenta per diversi motivi. I primi atti sono quelli che vanno in questa direzione, far rivivere la città". Con la sua esperienza e il sostegno di un'ampia coalizione, dunque, Andrea Annunziata si impegna a guidare San Marzano sul Sarno verso un futuro di prosperità e benessere per tutti i suoi abitanti. Ovviamente, nel programma elettorale condiviso con la coalizione spazio anche alla cultura. "La cultura è il cuore pulsante di una comunità," afferma Annunziata. "Dobbiamo valorizzare le nostre radici storiche e promuovere le espressioni artistiche locali per mantenere viva l'identità di San Marzano sul Sarno". Annunziata sottolinea anche l'importanza di dare voce agli anziani nella vita della città. "Gli anziani sono custodi preziosi della nostra storia e delle nostre tradizioni. Dobbiamo assicurarci che abbiano accesso ai servizi di cui hanno bisogno e che siano attivamente coinvolti nel processo decisionale della comunità". Allo stesso modo, Annunziata riconosce il potenziale dei giovani come motore di cambiamento e innovazione. "I giovani rappresentano il nostro futuro. Dobbiamo investire nelle loro aspirazioni, fornendo opportunità di istruzione, formazione e sviluppo professionale, nonché



Andrea Annunziata, attuale presidente dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale, sta dedicando anima e corpo alla campagna elettorale di San Marzano sul Sarno dove è candidato a sindaco. Con una visione chiara per il futuro della città, Annunziata si propone di riportare San Marzano sul Sarno al suo antico splendore con la lista "Vivi San Marzano," un mix equilibrato di giovani talenti e volti esperti. Annunziata sottolinea come la sua candidatura sia il frutto di un'ampia condivisione all'interno della coalizione. "Mi sono messo a disposizione per far rinascere questa cittadina con lo spirito di un'ampia collaborazione," dichiara Annunziata. "Alla fine, sono rimasto io in campo come sintesi e lo faccio con grande entusiasmo. Ritorno alle mie origini: a questa città devo tutto". Tra le priorità del suo programma, Annunziata mette in risalto la sicurezza, la vivibilità e lo sviluppo economico. "Le prime cose da fare? Cominciare a risolvere i problemi che riguardano la convivenza e la sicurezza mentre partono i grandi progetti. La manutenzione e la sicurezza sono cose che si devono fare subito," afferma Annunziata. "Solo così si può ricominciare a parlare di sviluppo economico e riaprire la città". Particolare attenzione è dedicata al Mercato ortofrutticolo e alla valorizzazione del pomodoro San Marzano. "Con l'Europa e le possibilità offerte dalle Zes, possiamo creare un collegamento logistico fondamentale per lo sviluppo del nostro territorio". Annunziata, sostenuto da una squadra determinata e coesa, intende riprendere il dialogo con i cittadini per una gestione trasparente e partecipativa. "I cittadini devono tornare ad essere protagonisti, come quando io ero sindaco; devono essere loro i protagonisti," conclude Annunziata. "Noi abbiamo scelto come motto "Vivi la città" perché non si vive più, è una città spenta per diversi motivi. I primi atti sono quelli che vanno in questa direzione, far rivivere la città". Con la sua esperienza e il sostegno di un'ampia coalizione, dunque, Andrea

spazi e programmi dedicati alle loro passioni e interessi".

Informatore Navale

Napoli

CONTINUA SENZA SOSTA L'ATTIVITÀ DEGLI UOMINI DELLA CAPITANERIA DI PORTO

GUARDIA COSTIERA DI **NAPOLI**, AGLI ORDINI DELL'AMM. PIETRO VELLA, IN MATERIA DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE GLI UOMINI DEL NUCLEO P.S.C. HANNO PROVVEDUTO AD EMETTERE UN NUOVO 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 MT. E DI 48800 TONNELLATE DI STAZZA **NAPOLI**, 15 MAGGIO 2023 - A BORDO DELLE DUE UNITA' SONO STATE RILEVATE NUMEROSE DEFICIENZE, DELLE QUALI ALCUNE PARTICOLARMENTE GRAVI, ATTINENTI SIA 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'ANTINQUINAMENTO 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** DI **NAPOLI** SOLO SUCCESSIVAMENTE AD UN'ULTERIORE ISPEZIONE DI VERIFICA VOLTA ALL'ACCERTAMENTO DELLA RETTIFICA DELLE CARENZE RISCONTRATE. CON QUESTA, SALGONO A TRE LE NAVI FERMATE NEL **PORTO** DI **NAPOLI** DALL'INIZIO DELL'ANNO, PERIODO CHE HA VISTO UNO SFORZO ISPETTIVO DEL NUCLEO P.S.C., CHE HA FOCALIZZATO L'ATTENZIONE SU UNA PARTICOLARE CATEGORIA DI UNITA', OGGETTO DI SPECIFICO OBIETTIVO DEL COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI **PORTO**, VOLTO AL CONTRASTO AL FENOMENO DELLE NAVI "SUB - STANDARD" CHE, IN DIFFORMITA' ALLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI, NAVIGANO CON GRAVISSIMO RISCHIO PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELL'AMBIENTE MARINO, NONCHE' PER LA SICUREZZA E PER LE CONDIZIONI DI VITA DEL PERSONALE NAVIGANTE.



05/17/2024 17:33

Informatore Navale
CONTINUA SENZA SOSTA L'ATTIVITÀ DEGLI UOMINI DELLA CAPITANERIA DI PORTO

GUARDIA COSTIERA DI NAPOLI, AGLI ORDINI DELL'AMM. PIETRO VELLA, IN MATERIA DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE GLI UOMINI DEL NUCLEO P.S.C. HANNO PROVVEDUTO AD EMETTERE UN NUOVO 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 MT. E DI 48800 TONNELLATE DI STAZZA NAPOLI, 15 MAGGIO 2023 - A BORDO DELLE DUE UNITA' SONO STATE RILEVATE NUMEROSE DEFICIENZE, DELLE QUALI ALCUNE PARTICOLARMENTE GRAVI, ATTINENTI SIA 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'ANTINQUINAMENTO 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 DI NAPOLI SOLO SUCCESSIVAMENTE AD UN'ULTERIORE ISPEZIONE DI VERIFICA VOLTA ALL'ACCERTAMENTO DELLA RETTIFICA DELLE CARENZE RISCONTRATE. CON QUESTA, SALGONO A TRE LE NAVI FERMATE NEL PORTO DI NAPOLI DALL'INIZIO DELL'ANNO, PERIODO CHE HA VISTO UNO SFORZO ISPETTIVO DEL NUCLEO P.S.C., CHE HA FOCALIZZATO L'ATTENZIONE SU UNA PARTICOLARE CATEGORIA DI UNITA', OGGETTO DI SPECIFICO OBIETTIVO DEL COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO, VOLTO AL CONTRASTO AL FENOMENO DELLE NAVI "SUB - STANDARD" CHE, IN DIFFORMITA' ALLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI, NAVIGANO CON GRAVISSIMO RISCHIO PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELL'AMBIENTE MARINO, NONCHE' PER LA SICUREZZA E PER LE CONDIZIONI DI VITA DEL PERSONALE NAVIGANTE.

Golfo di Guinea, attacco al "Great Tema"

NAPOLI - Un attacco di un barchino di pirati nel Golfo di Guinea: questo lo scenario simulato alla fine di aprile durante un'esercitazione a cui ha preso parte la nave ro-ro multipurpose "Great Tema" del Gruppo Grimaldi, insieme a nave Bettica della Marina Militare italiana, nell'ambito dell'Operazione Gabinia. Informato dell'attacco, il Company Security Officer (CSO) del Gruppo Grimaldi ha attivato i protocolli aziendali ed il gruppo di crisi negli uffici della compagnia armatoriale. Parallelamente, dopo aver avviato il sistema di allarme S.S.A.S. (Ship Security Alert System) e predisposte tutte le azioni interne necessarie a dissuadere e contrastare i pirati, l'equipaggio del mercantile si è rifugiato all'interno della propria cittadella. Ricevuto l'allarme, nella sua funzione di Autorità Nazionale Competente per la Maritime Security, il Centro Operativo Nazionale Guardia Costiera ha coinvolto la Centrale Operativa Multi-dominio della Marina - ubicata a Roma all'interno del Comando in Capo della Squadra Navale - che, a sua volta, ha designato nave Bettica per intervenire sulla scena d'azione. L'unità, attualmente dislocata nel Golfo di Guinea, ha intercettato il mercantile, inviando a bordo dello stesso il proprio boarding team della Brigata Marina San Marco. All'attività addestrativa ha preso parte anche l'elicottero AB212, organico all'unità ed equipaggiato con due Tiratori Scelti Anfibi, appartenenti anch'essi alla Brigata Marina San Marco. Oltre a confermare l'eccellente sinergia raggiunta tra la Marina Militare, la Guardia Costiera, Confitarma e il Gruppo Grimaldi, l'esercitazione è stata utile a perfezionare le procedure messe in atto da tutti gli attori coinvolti a tutela del naviglio mercantile nazionale e dei traffici marittimi nel Golfo di Guinea.



Shipping Italy

Napoli

Msc aggiunge una toccata a Gioia Tauro nel suo servizio Nwc-East Med

Navi **Napoli** inserita in un collegamento col Mediterraneo orientale che già tocca lo scalo calabrese e Israele di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Due novità sono in arrivo per i collegamenti container di Msc in relazione al porto di Gioia Tauro. Dynaliners riferisce infatti che lo scalo calabrese sarà inserito della rotazione del servizio North Europe-East Med Nwc del vettore, operato appunto tra Nord Europa e Mediterraneo orientale con 5 navi da 5.000 Teu di capacità. Di conseguenza, nella versione aggiornata il Nwc-East Med scalerà nell'ordine i porti di Felixstowe, Bremerhaven, Amburgo, Anversa, Sines, Gioia Tauro, Pireo, Istanbul (Ambarli), Gemlik, Tekirdag, Aliaga, Sines e di nuovo Felixstowe. Un altro servizio in direzione del Mediterraneo orientale che già raggiunge il porto calabrese verrà inoltre rafforzato con l'aggiunta di una nave e di una toccata a **Napoli**. Il collegamento, che scala anche Israele, vedrà l'ingresso di una terza nave da 1.000 Teu di capacità, mentre la rotazione finale sarà: Gioia Tauro, Limassol, Port Said, Ashdod, Haifa, Iskenderun, Mersin, Alexandria, **Napoli** e di nuovo Gioia Tauro. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Shipping Italy

Napoli

Autotrasportatori ischitani in cerca di un armatore

Navi A latere del bando regionale per i collegamenti marittimi notturni nel Golfo di **Napoli**, New Atec auspica un ripensamento delle condizioni e l'interesse di un soggetto 'nuovo' da affiancare di Redazione SHIPPING ITALY Chiuso da quasi due mesi, il bando della Regione Campania per cercare operatori marittimi disposti a effettuare servizi di trasporto marittimo notturno nel golfo di **Napoli** in regime di libero mercato non sembra aver portato ad alcun esito.

Sull'appetibilità della proposta da subito s'era mostrata scettica la New Atec (Nuova associazione trasportatori e commercianti isole campane), sigla nata nel 2018 da 12 società di trasporti ischitane "con l'obiettivo - spiega il presidente Marco Galano - di tutelare gli interessi del settore. Negli anni ci siamo battuti con le istituzioni per i vari problemi inerenti sia alle vie del mare (che aumentano sempre più) che a divieti di sbarco e circolazione mezzi pesanti sul territorio isolano". A livello di intenzioni il bando era stato accolto da New Atec con favore, ma con riserve di merito: "Si tratta di una opportunità importante per far sì che nuovi partner possano operare nel golfo. Ma allo stesso tempo lo troviamo molto limitante in quanto il bando parla solo di corse notturne. A mio avviso la proposta deve estendersi a un'offerta di piano orari più vasta, che possa coprire almeno sei corse giornaliere" commenta Galano Oggi fra le isole del Golfo di **Napoli** operano tre compagnie di navigazione: la Caremar, ex affiliata della Tirrenia pubblica passata ad una cordata composta dal gruppo Msc e da quello della famiglia D'Abundo (Medmar), che opera in regime convenzionale, Medmar e Gestour attive in regime di libero mercato. "Oggi la situazione traghetti è a dir poco disastrosa, con un regolamento obsoleto e un piano orari completamente da rifare. Ci sono partenze ravvicinate anche di dieci minuti per poi passare al periodo di tre-quattro ore senza partenze. A nostro avviso, è lo abbiamo anche fatto presente alla regione Campania con varie pec inviate sia al presidente De Luca che al presidente commissione trasporti Cascone, vanno rivisti sia regolamento (che quasi sempre è a favore delle compagnie marittime) che piano orari che risale agli anni 80". Iniziativa per il momento caduta nel vuoto, anche se l'associazione guarda oltre e arricchisce il piatto: "La New Atec è disponibile a partecipare attivamente, sia con l'acquisizione di quote societarie al fianco ad una eventuale compagnia interessata, sia garantendo un impegno costante di imbarco a condizione che ci siano orari consoni alle nostre esigenze. Siamo realmente in cerca di una nuova compagnia di navigazione da far entrare nel golfo di **Napoli**" chiude Galano. A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Manca meno di un mese al Business Meeting "Traghetti e ro-ro": ecco l'elenco dei relatori.



05/17/2024 12:57

Shipping Italy
Autotrasportatori ischitani in cerca di un armatore

Navi A latere del bando regionale per i collegamenti marittimi notturni nel Golfo di Napoli, New Atec auspica un ripensamento delle condizioni e l'interesse di un soggetto 'nuovo' da affiancare di Redazione SHIPPING ITALY. Chiuso da quasi due mesi, il bando della Regione Campania per cercare operatori marittimi disposti a effettuare servizi di trasporto marittimo notturno nel golfo di Napoli in regime di libero mercato non sembra aver portato ad alcun esito. Sull'appetibilità della proposta da subito s'era mostrata scettica la New Atec (Nuova associazione trasportatori e commercianti isole campane), sigla nata nel 2018 da 12 società di trasporti ischitane "con l'obiettivo - spiega il presidente Marco Galano - di tutelare gli interessi del settore. Negli anni ci siamo battuti con le istituzioni per i vari problemi inerenti sia alle vie del mare (che aumentano sempre più) che a divieti di sbarco e circolazione mezzi pesanti sul territorio isolano". A livello di intenzioni il bando era stato accolto da New Atec con favore, ma con riserve di merito: "Si tratta di una opportunità importante per far sì che nuovi partner possano operare nel golfo. Ma allo stesso tempo lo troviamo molto limitante in quanto il bando parla solo di corse notturne. A mio avviso la proposta deve estendersi a un'offerta di piano orari più vasta, che possa coprire almeno sei corse giornaliere" commenta Galano Oggi fra le isole del Golfo di Napoli operano tre compagnie di navigazione: la Caremar, ex affiliata della Tirrenia pubblica passata ad una cordata composta dal gruppo Msc e da quello della famiglia D'Abundo (Medmar), che opera in regime convenzionale, Medmar e Gestour attive in regime di libero mercato. "Oggi la situazione traghetti è a dir poco disastrosa, con un regolamento obsoleto e un piano orari completamente da rifare. Ci sono partenze ravvicinate anche di dieci minuti per poi passare al periodo di tre-quattro ore senza partenze. A nostro avviso, è lo abbiamo anche fatto presente alla regione Campania con varie pec inviate sia al presidente De Luca che al presidente commissione trasporti Cascone, vanno rivisti sia regolamento (che quasi sempre è a favore delle compagnie marittime) che piano orari che risale agli anni 80". Iniziativa per il momento caduta nel vuoto, anche se l'associazione guarda oltre e arricchisce il piatto: "La New Atec è disponibile a partecipare attivamente, sia con l'acquisizione di quote societarie al fianco ad una eventuale compagnia interessata, sia garantendo un impegno costante di imbarco a condizione che ci siano orari consoni alle nostre esigenze. Siamo realmente in cerca di una nuova compagnia di navigazione da far entrare nel golfo di **Napoli**" chiude Galano. A.M.

Informazioni Marittime

Salerno

Nuove professioni nel diportismo, il focus del Propeller Salerno

Nella Stazione Marittima si è discusso sui vari aspetti legati al rinnovato quadro regolatorio del settore Il Propeller Club di **Salerno**, in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori, ha tenuto nella Stazione Marittima della città campana un convegno sulle "Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico" per discutere vari aspetti d'interesse legati al nuovo quadro regolatorio. Dal confronto 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 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



Informazioni Marittime
Nuove professioni nel diportismo, il focus del Propeller Salerno
05/17/2024 08:36

Nella Stazione Marittima si è discusso sui vari aspetti legati al rinnovato quadro regolatorio del settore Il Propeller Club di Salerno, in collaborazione con Coluccio Shipping & Forwarding Agency e Gam Editori, ha tenuto nella Stazione Marittima della città campana un convegno sulle "Nuove professioni nel diportismo: sfide e opportunità per il settore nautico" per discutere vari aspetti d'interesse legati al nuovo quadro regolatorio. Dal confronto 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

Informazioni Marittime

Salerno

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». Perplexità 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». Condividi Tag propeller club nautica

Articoli correlati.

Agenparl

Bari

IL COMUNE COMUNICA - torna "Rotta verso Bari": domenica 26 maggio l'open day per l'iscrizione di bambine/i e ragazze/i della città ai corsi gratuiti di sport nautici

(AGENPARL) - ven 17 maggio 2024 TORNA "ROTTA VERSO BARI" Torna "Rotta verso Bari", il progetto ideato dall'assessorato allo Sport e realizzato in collaborazione con tutti i circoli nautici cittadini, le associazioni sportive nautiche e le relative federazioni con l'obiettivo di promuovere la pratica gratuita degli sport nautici tra i bambini e i ragazzi di età compresa tra i 7 ai 14 anni, valorizzando il rapporto della città con il mare. L'open day, finalizzato a ricevere informazioni sull'iniziativa ed effettuare le iscrizioni, si terrà domenica 26 maggio, dalle ore 9 alle 14, presso uno dei circoli o delle sedi delle associazioni coinvolte. Come noto, il progetto, giunto alla sua settima edizione, prevede corsi gratuiti di vela, canoa, canottaggio, sup, surf, surfskate e windsurf per bambine/i e ragazze/i residenti a Bari. I corsi, gratuiti e della durata di 20 ore ciascuno, saranno organizzati in base al numero di iscritti e alle discipline scelte: le iscrizioni avverranno secondo l'ordine cronologico delle domande. Di seguito l'elenco dei circoli e delle associazioni che aderiscono al progetto, con l'indicazione delle discipline sportive promosse: Circolo Nautico Il Maestrale lungomare Cristoforo Colombo - Santo Spirito sup, vela Impact Boards Academy lungomare IX Maggio 92 - Fesca sup, surf, surfskate Big Air waterfront San Girolamo sup, surf C.U.S. Bari lungomare Staritacanoa, canottaggio Circolo Nautico Bari colmata Marisabella - Porto di Bari vela Lega Navale Italiana parco 2 Giugno (ingresso viale Einaudi) canoa, vela Circolo della Vela piazza IV Novembre vela Circolo Canottieri Barionmolo San Nicola canottaggio, canoa, sup, vela Cat Surf cala San Giorgio windsurf, sup, surf. Leave A Reply.



(AGENPARL) - ven 17 maggio 2024 TORNA "ROTTA VERSO BARI" Torna "Rotta verso Bari", il progetto ideato dall'assessorato allo Sport e realizzato in collaborazione con tutti i circoli nautici cittadini, le associazioni sportive nautiche e le relative federazioni con l'obiettivo di promuovere la pratica gratuita degli sport nautici tra i bambini e i ragazzi di età compresa tra i 7 ai 14 anni, valorizzando il rapporto della città con il mare. L'open day, finalizzato a ricevere informazioni sull'iniziativa ed effettuare le iscrizioni, si terrà domenica 26 maggio, dalle ore 9 alle 14, presso uno dei circoli o delle sedi delle associazioni coinvolte. Come noto, il progetto, giunto alla sua settima edizione, prevede corsi gratuiti di vela, canoa, canottaggio, sup, surf, surfskate e windsurf per bambine/i e ragazze/i residenti a Bari. I corsi, gratuiti e della durata di 20 ore ciascuno, saranno organizzati in base al numero di iscritti e alle discipline scelte: le iscrizioni avverranno secondo l'ordine cronologico delle domande. Di seguito l'elenco dei circoli e delle associazioni che aderiscono al progetto, con l'indicazione delle discipline sportive promosse: Circolo nautico Il Maestrale lungomare Cristoforo Colombo - Santo Spirito sup, vela Impact Boards Academy lungomare IX Maggio 92 - Fesca sup, surf, surfskate Big Air waterfront San Girolamo sup, surf C.U.S. Bari lungomare Staritacanoa, canottaggio Circolo Nautico Bari colmata Marisabella - Porto di Bari vela Lega Navale Italiana parco 2 Giugno (ingresso viale Einaudi) canoa, vela Circolo della Vela piazza IV Novembre vela Circolo Canottieri Barionmolo San Nicola canottaggio, canoa, sup, vela Cat Surf cala San Giorgio windsurf, sup, surf. Leave A Reply.

Puglia Live

Bari

TORNA "ROTTA VERSO BARI" per promuovere la pratica gratuita degli sport nautici tra i bambini e i ragazzi

DI SPORT NAUTICI Torna "Rotta verso **Bari**", il progetto ideato dall'assessorato allo Sport e realizzato in collaborazione con tutti i circoli nautici cittadini, le associazioni sportive nautiche e le relative federazioni con l'obiettivo di promuovere la pratica gratuita degli sport nautici tra i bambini e i ragazzi di età compresa tra i 7 ai 14 anni, valorizzando il rapporto della città con il mare. L'open day, finalizzato a ricevere informazioni sull'iniziativa ed effettuare le iscrizioni, si terrà domenica 26 maggio, dalle ore 9 alle 14, presso uno dei circoli o delle sedi delle associazioni coinvolte. Come noto, il progetto, giunto alla sua settima edizione, prevede corsi gratuiti di vela, canoa, canottaggio, sup, surf, surfskate e windsurf per bambine/i e ragazze/i residenti a **Bari**. I corsi, gratuiti e della durata di 20 ore ciascuno, saranno organizzati in base al numero di iscritti e alle discipline scelte: le iscrizioni avverranno secondo l'ordine cronologico delle domande. Di seguito l'elenco dei circoli e delle associazioni che aderiscono al progetto, con l'indicazione delle discipline sportive promosse: Circolo nautico Il Maestrale lungomare Cristoforo Colombo - Santo Spirito sup, vela Impact Boards Academy lungomare IX Maggio 92 - Fesca sup, surf, surfskate Big Air waterfront San Girolamo sup, surf C.U.S. **Bari** lungomare Starita canoa, canottaggio Circolo Nautico **Bari** colmata Marisabella - **Porto** di **Bari** vela Lega Navale Italiana parco 2 Giugno (ingresso viale Einaudi) canoa, vela Circolo della Vela piazza IV Novembre vela Circolo Canottieri Barion molo San Nicola canottaggio, canoa, sup, vela Cat Surf cala San Giorgio windsurf, sup, surf.



Brindisi Report

Brindisi

Spiritualità nel processo di cura, un convegno nell'Autorità portuale

"L'anima malata: la spiritualità nel processo di cura" è il titolo dell'evento in programma il 21 maggio nella sala conferenze dell'**Autorità portuale** di Brindisi, a partire dalle 8.45. Responsabili scientifici sono gli psiconcologi Manuela Caloro e Dario Loparco dell'Unità operativa di Oncologia medica del Perrino. Interverranno per i saluti istituzionali il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, il direttore generale della Asl Brindisi, Maurizio De Nuccio, il direttore sanitario Vincenzo Gigantelli, il direttore amministrativo Loredana Carulli, il direttore dell'Unità operativa di Oncologia e Breast Unit e presidente della Fondazione Aiom (Associazione italiana di oncologia medica), Saverio Cinieri, il presidente dell'Ordine degli psicologi di Puglia, Giuseppe Luigi Palma. Il convegno è aperto a tutte le professioni sanitarie con crediti Ecm per dipendenti e alcuni posti riservati agli esterni. Con un punto di vista laico e religioso sarà approfondito il tema della spiritualità, intesa come l'insieme dei sistemi e dei bisogni profondi espressi dai pazienti e dalle famiglie, attraverso un confronto tra specialisti e rappresentanti di diversi culti. Le domande universali che insorgono nella malattia: "La mia vita vale ancora? perché ci si ammala?" richiedono risposte, o non risposte, che risiedono nell'interiorità di ciascuno, pazienti e operatori, e rivelano quell'aspetto di trascendenza, comune a credenti e non credenti, che è l'andare oltre le passioni che ci imprigionano nell'egolatria. Ogni accadimento della vita, la malattia in particolare o ancor più l'avvicinarsi della morte, modificano l'esperienza di senso, interrogando su valori e fondamenti. Nella prima sessione, "Spiritualità & psiche" - moderata da Dario Loparco e Vittoria Paladini, psichiatra dell'ospedale Vito Fazzi di Lecce - il tema della storia della spiritualità nella cura sarà affrontato da Fabiana Merico, psicologa psicoterapeuta nell'Hospice Casa Betania di Tricase, mentre del rapporto tra psicologia e religione parlerà Francesca Romito, psicologa psicoterapeuta nel Servizio di Psiconcologia dell'Istituto tumori Giovanni Paolo II Bari e responsabile per la Puglia della Sipo (Società italiana di Psico-oncologia). Immaginare l'assistenza spirituale in ospedale è il titolo dell'intervento di Filippo Azzali, medico specialista in Igiene e medicina preventiva del team Progea, il riconoscimento dei bisogni spirituali da parte del personale sanitario, invece, è l'argomento della relazione di Maria Rosaria Pagliara, medico di medicina generale a Brindisi. Dal curare al prendersi cura è il tema dell'intervento di Omar Gelo, docente di Psicologia dinamica nell'Università del Salento di Lecce, sulla cura del dolore si soffermerà Marcella Crusi, anestesista nell'ospedale Perrino, medico agopuntore, e la spiritualità nei contesti multietnici sarà presa in esame da Ariane Cavaciuti, psicologa psicoterapeuta nell'ospedale Gustave Roussy di Parigi. Nella seconda sessione "La spiritualità è religione?", moderata da Manuela Caloro e Saverio Cinieri, in programma,



"L'anima malata: la spiritualità nel processo di cura" è il titolo dell'evento in programma il 21 maggio nella sala conferenze dell'Autorità portuale di Brindisi, a partire dalle 8.45. Responsabili scientifici sono gli psiconcologi Manuela Caloro e Dario Loparco dell'Unità operativa di Oncologia medica del Perrino. Interverranno per i saluti istituzionali il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, il direttore generale della Asl Brindisi, Maurizio De Nuccio, il direttore sanitario Vincenzo Gigantelli, il direttore amministrativo Loredana Carulli, il direttore dell'Unità operativa di Oncologia e Breast Unit e presidente della Fondazione Aiom (Associazione italiana di oncologia medica), Saverio Cinieri, il presidente dell'Ordine degli psicologi di Puglia, Giuseppe Luigi Palma. Il convegno è aperto a tutte le professioni sanitarie con crediti Ecm per dipendenti e alcuni posti riservati agli esterni. Con un punto di vista laico e religioso sarà approfondito il tema della spiritualità, intesa come l'insieme dei sistemi e dei bisogni profondi espressi dai pazienti e dalle famiglie, attraverso un confronto tra specialisti e rappresentanti di diversi culti. Le domande universali che insorgono nella malattia: "La mia vita vale ancora? perché ci si ammala?" richiedono risposte, o non risposte, che risiedono nell'interiorità di ciascuno, pazienti e operatori, e rivelano quell'aspetto di trascendenza, comune a credenti e non credenti, che è l'andare oltre le passioni che ci imprigionano nell'egolatria. Ogni accadimento della vita, la malattia in particolare o ancor più l'avvicinarsi della morte, modificano l'esperienza di senso, interrogando su valori e fondamenti. Nella prima sessione, "Spiritualità & psiche" - moderata da Dario Loparco e Vittoria Paladini, psichiatra dell'ospedale Vito Fazzi di Lecce - il tema della storia della spiritualità nella cura sarà affrontato da Fabiana Merico, psicologa psicoterapeuta nell'Hospice Casa Betania di Tricase, mentre del rapporto tra psicologia e religione parlerà Francesca Romito, psicologa psicoterapeuta nel Servizio di Psiconcologia dell'Istituto tumori Giovanni Paolo II Bari e responsabile per la Puglia della Sipo (Società italiana di Psico-oncologia). Immaginare l'assistenza spirituale in ospedale è il titolo dell'intervento di Filippo Azzali, medico specialista in Igiene e medicina preventiva del team Progea, il riconoscimento dei bisogni spirituali da parte del personale sanitario, invece, è l'argomento della relazione di Maria Rosaria Pagliara, medico di medicina generale a Brindisi. Dal curare al prendersi cura è il tema dell'intervento di Omar Gelo, docente di Psicologia dinamica nell'Università del Salento di Lecce, sulla cura del dolore si soffermerà Marcella Crusi, anestesista nell'ospedale Perrino, medico agopuntore, e la spiritualità nei contesti multietnici sarà presa in esame da Ariane Cavaciuti, psicologa psicoterapeuta nell'ospedale Gustave Roussy di Parigi. Nella seconda sessione "La spiritualità è religione?", moderata da Manuela Caloro e Saverio Cinieri, in programma,

Brindisi Report

Brindisi

a partire dalle 14, gli interventi di Silvia Costanzo, psicologa psicoterapeuta nell'Istituto Tumori Giovanni Paolo II di Bari sulla speranza nella cura e la cura della speranza e di Danilo Cozzoli, dottore in filosofia, componente del direttivo della Comunità Emmanuel, sulla spiritualità laica. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Chiuderà l'evento una tavola rotonda con i rappresentanti delle religioni greco-ortodossa, islamica, ebraica, valdese e cattolica provenienti da diverse città italiane.

Brindisi Report

Brindisi

L'accoppiamento delle tartarughe marine: il rito nel porto di Brindisi

L'avvistamento da parte dei collaboratori dell'associazione Flow love, attivi nel progetto "Brindisi ColMare". Appassionati, biologi marini e guide naturalistiche sono costantemente impegnati nel monitoraggio dell'ecosistema marino del territorio **BRINDISI** - Un evento emozionante si è verificato nei giorni scorsi nelle acque del **porto** di **Brindisi**: alcuni collaboratori del progetto **Brindisi ColMare**, impegnati in un'escursione di monitoraggio nelle acque del **porto**, hanno avuto il privilegio di assistere e riprendere due esemplari di Caretta caretta durante il loro rito di accoppiamento. Questo straordinario avvistamento, avvenuto nelle vicinanze del Castello Svevo, non solo è uno spettacolo naturale di rara bellezza, ma rappresenta anche un indicatore tangibile della vitalità e della resilienza dell'ecosistema marino locale. Kayak vicino ad una tartaruga caretta caretta. Foto associazione ColMare Durante le molteplici attività di monitoraggio svolte dall'associazione Flow love, all'interno delle acque marine di **Brindisi** sono stati registrati diversi avvistamenti. A luglio dello scorso anno gli operatori del progetto ColMare sono stati testimoni dell'avvistamento dell'accoppiamento di altri due esemplari, evidenza del fatto che **Brindisi** rappresenta una posizione strategica per molte specie. Il **porto**, con le sue acque calde e serene, offre un rifugio ideale per le tartarughe marine, permettendo loro di perdurare le specie in un ciclo di vita che inizia con l'accoppiamento, in primavera, e culmina con la deposizione delle uova (fino a 200, simili a palline da ping pong) nelle spiagge di nidificazione nella stessa zona in cui sono nate. Loro, infatti, possiedono un'eccezionale capacità di ritrovare la loro spiaggia di origine dopo migrazioni di migliaia di chilometri, grazie alla memorizzazione delle coordinate geomagnetiche del nido (fenomeno noto come filopatria) e ad altri segnali ambientali. Le uova vengono deposte in buche scavate con le zampe posteriori e vengono coperte per garantire una temperatura costante e proteggerle dai predatori. Con l'arrivo dell'estate, le pratiche come la pulizia meccanica dell'arenile possono turbare la nidificazione, per questo motivo è importante monitorare e attuare misure di protezione per evitare di compromettere la sopravvivenza delle future generazioni. La durata dell'incubazione varia tra i 42 e i 65 giorni. Fattori come la temperatura e l'umidità del suolo e la granulometria della sabbia influenzano la riuscita della schiusa, e la temperatura del suolo determina anche il sesso dei nascituri. Tuttavia, la presenza di luci artificiali durante la schiusa delle uova può disorientare le tartarughe appena nate, deviandole dal loro percorso naturale verso il mare. Questo ciclo vitale sottolinea l'importanza di proteggere le tartarughe marine e i loro habitat, per assicurare la sopravvivenza di queste meravigliose creature e il mantenimento dell'equilibrio ecologico marino. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).



L'avvistamento da parte dei collaboratori dell'associazione Flow love, attivi nel progetto "Brindisi ColMare". Appassionati, biologi marini e guide naturalistiche sono costantemente impegnati nel monitoraggio dell'ecosistema marino del territorio BRINDISI - Un evento emozionante si è verificato nei giorni scorsi nelle acque del porto di Brindisi: alcuni collaboratori del progetto Brindisi ColMare, impegnati in un'escursione di monitoraggio nelle acque del porto, hanno avuto il privilegio di assistere e riprendere due esemplari di Caretta caretta durante il loro rito di accoppiamento. Questo straordinario avvistamento, avvenuto nelle vicinanze del Castello Svevo, non solo è uno spettacolo naturale di rara bellezza, ma rappresenta anche un indicatore tangibile della vitalità e della resilienza dell'ecosistema marino locale. Kayak vicino ad una tartaruga caretta caretta. Foto associazione ColMare Durante le molteplici attività di monitoraggio svolte dall'associazione Flow love, all'interno delle acque marine di Brindisi sono stati registrati diversi avvistamenti. A luglio dello scorso anno gli operatori del progetto ColMare sono stati testimoni dell'avvistamento dell'accoppiamento di altri due esemplari, evidenza del fatto che Brindisi rappresenta una posizione strategica per molte specie. Il porto, con le sue acque calde e serene, offre un rifugio ideale per le tartarughe marine, permettendo loro di perdurare le specie in un ciclo di vita che inizia con l'accoppiamento, in primavera, e culmina con la deposizione delle uova (fino a 200, simili a palline da ping pong) nelle spiagge di nidificazione nella stessa zona in cui sono nate. Loro, infatti, possiedono un'eccezionale capacità di ritrovare la loro spiaggia di origine dopo migrazioni di migliaia di chilometri, grazie alla memorizzazione delle

Il Nautilus

Brindisi

Le due Autorità di Sistema Portuale della Puglia insieme per lo sviluppo del territorio

Brindisi-Tanato. Lo scorso 19 aprile avevamo scritto che il Dicastero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 8 del decreto legge 9 dicembre 2023, n. 181, convertito con modificazioni dalla L. 2 febbraio 2024, n. 11, aveva pubblicato l'avviso pubblico per l'acquisizione, da parte delle Autorità di Sistema Portuale interessate, di manifestazioni di interesse per la individuazione di aree demaniali marittime con relativi specchi acquei esterni alle difese foranee, da destinare alla realizzazione di infrastrutture idonee a garantire lo sviluppo degli investimenti del settore della cantieristica navale per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare. Le manifestazioni di interesse dovranno dettagliare, tra le altre, le attività proposte, le tempistiche di realizzazione e la fattibilità tecnico economica degli interventi. Le 'manifestazioni d'interesse' avevano la scadenza -oggi - 18 maggio 2024. In ottemperanza a quanto sopra, l'AdSP del Mare Adriatico Meridionale e quella del Mare Ionio, congiuntamente hanno manifestato il proprio interesse alla realizzazione - su aree demaniali marittime gestite dalle medesime AdSP, segnatamente ricadenti nel **porto** di Taranto e nel **porto** di Brindisi - di infrastrutture idonee a garantire lo sviluppo degli investimenti del settore della cantieristica per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare. Le due AdSP, nella presentazione congiunta della 'manifestazione d'interesse' hanno allegato quanto predisposto dal bando: le relazioni tecniche descrivendo dettagliatamente le aree demaniali marittime interessate e relativi specchi acquei; il parere dell'Autorità Marittima attinente alla sicurezza della navigazione; il parere dell'Enac per i profili attinenti alla sicurezza aerea. Abele Carruezzo.



Puglia Live

Taranto

VISITA DELLA COMMISSIONE ATTIVITA' PRODUTTIVE DEL COMUNE AL PORTO MERCANTILE DI TARANTO

Questa mattina, la Commissione attività produttive del Comune di Taranto, presieduta dal consigliere Goffredo Lo Muzio, accompagnata dal Segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Roberto Settembrini, ha effettuato una visita al Porto mercantile di Taranto. L'obiettivo della visita era quello di approfondire alcune tematiche critiche relative alla flessione del traffico merci nel porto, che potrebbe essere correlata ai lavori di dragaggio in corso. Nonostante il completamento di questi ultimi sia previsto nei primi mesi del 2025, la loro attuale fase di esecuzione sembra avere un impatto negativo sulle attività portuali, allontanando le compagnie di navigazione dallo scalo di Taranto. La Commissione ha avuto modo di discutere con gli operatori portuali e di valutare le possibili soluzioni per mitigare l'impatto di questi lavori sulla economia locale. La visita rappresenta un importante passo avanti nella gestione delle attività portuali e nella ricerca di soluzioni per sostenere lo sviluppo economico della città di Taranto. La Commissione attività produttive si impegna a continuare a monitorare la situazione e a lavorare a stretto contatto con gli operatori portuali e le istituzioni locali per trovare soluzioni efficaci e sostenibili.



Presto e bene, ma a rischio

GIOIA TAURO Presto e bene: un'aspirazione che tutti, credo, coltiviamo quando abbiamo un compito da svolgere. Eppure sembra proprio che questo semplice obiettivo sia quasi un'utopia, visto il fioccare di incriminazioni che contraddistinguono il settore dei lavori portuali (non solo questo). TESTIMONIANZA DIRETTA CE NE VIENE DAL RECENTE INTERVENTO DEL PRESIDENTE DELL'ADSP DI **GIOIA TAURO** AMMIRAGLIO **ANDREA AGOSTINELLI** IN UN DIBATTITO SU PORTI E CRIMINALITÀ. Alla presentazione dell'associazione Libera del rapporto Diario di Bordo. Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani, presso l'Auditorium Casa del Laicato di **Gioia Tauro**, **Agostinelli** ha presentato il proprio lavoro con tutte le difficoltà e anche i rischi. Introdotto dai saluti di don Pino De Masi, referente di Libera nella Piana di **Gioia Tauro**, c'erano oltre al presidente **Agostinelli**, anche il procuratore capo della Dda di Reggio Calabria Giovanni Bombardieri; il comandante del gruppo Guardia di Finanza di **Gioia Tauro** Danilo Persano; il curatore del rapporto Marco Antonelli della Scuola Normale Superiore e di Libera, e Michele Albanese, giornalista del

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



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

senza mai correre il pallido rischio di incorrere in questi reati>>.

(Sito) Ansa**Olbia Golfo Aranci****Oltre 172mila turisti nell'Isola con Msc Crociere, anno record**

Anno record, il 2024, in Sardegna per Msc Crociere: nell'Isola oltre 172.000 turisti, 115.000 a Cagliari e 57.000 a Olbia. Numeri legati al posizionamento di 3 navi - Msc Lirica, Msc Musica, Msc Orchestra - che effettueranno complessivamente 67 toccate: 46 nel capoluogo sardo e 21 nello scalo della Gallura. La stagione crocieristica a Cagliari inizierà ufficialmente domenica 19 con la prima toccata di Msc Musica: farà tappa in porto ogni domenica nel porto, per l'intera stagione estiva, con a bordo circa 3.000 passeggeri in un viaggio di sette giorni nel Mediterraneo con soste anche a Civitavecchia, Genova, Cannes, Barcellona e Ibiza. "Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico - spiega Leonardo Massa, vice presidente sud Europa della divisione crociere del gruppo Msc - L'Isola è da sempre una delle destinazioni più apprezzate dai nostri passeggeri, soprattutto nel periodo estivo. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato, che valorizzano appieno le impareggiabili bellezze della città e dell'intero territorio sardo, fornendo inoltre un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come luoghi di escursione, musei, negozi, bar e ristoranti". "Oltre alla possibilità di visitare la cittadella fortificata, le mura e le torri medioevali il programma per i crocieristi prevede tappe all'anfiteatro ai piedi del Colle del Buoncammino, il Palazzo Regio, il Bastione di Saint Remy o degustazioni nei locali tipici del centro", aggiunge Massa. **Massimo Deiana**, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, parla di "risultato entusiasmante raggiunto grazie anche alla fiducia che le compagnie crocieristiche, in particolare la Msc, hanno voluto accordarci con una programmazione annuale di scali consistente e costante".



Anno record, il 2024, in Sardegna per Msc Crociere: nell'Isola oltre 172.000 turisti, 115.000 a Cagliari e 57.000 a Olbia. Numeri legati al posizionamento di 3 navi - Msc Lirica, Msc Musica, Msc Orchestra - che effettueranno complessivamente 67 toccate: 46 nel capoluogo sardo e 21 nello scalo della Gallura. La stagione crocieristica a Cagliari inizierà ufficialmente domenica 19 con la prima toccata di Msc Musica: farà tappa in porto ogni domenica nel porto, per l'intera stagione estiva, con a bordo circa 3.000 passeggeri in un viaggio di sette giorni nel Mediterraneo con soste anche a Civitavecchia, Genova, Cannes, Barcellona e Ibiza. "Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico - spiega Leonardo Massa, vice presidente sud Europa della divisione crociere del gruppo Msc - L'Isola è da sempre una delle destinazioni più apprezzate dai nostri passeggeri, soprattutto nel periodo estivo. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato, che valorizzano appieno le impareggiabili bellezze della città e dell'intero territorio sardo, fornendo inoltre un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come luoghi di escursione, musei, negozi, bar e ristoranti". "Oltre alla possibilità di visitare la cittadella fortificata, le mura e le torri medioevali il programma per i crocieristi prevede tappe all'anfiteatro ai piedi del Colle del Buoncammino, il Palazzo Regio, il Bastione di Saint Remy o degustazioni nei locali tipici del centro", aggiunge Massa. Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, parla di "risultato entusiasmante raggiunto grazie anche alla fiducia che le compagnie crocieristiche, in particolare la

(Sito) Ansa

Olbia Golfo Aranci

Crociere, Msc segna record in Sardegna con 172.000 passeggeri

Il 2024 segnerà il record di passeggeri per Msc in Sardegna: 172.000 di cui 115 mila a Cagliari e 57.000 a Olbia. La compagnia posizionerà sull'isola tre navi - Msc Lirica, Msc Musica e Msc Orchestra che effettueranno complessivamente 67 toccate: 46 a Cagliari durante la stagione estiva e quella invernale e 21 a Olbia nella sola stagione estiva. "Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico - commenta Leonardo Massa, vice presidente Southern Europe della divisione crociere del Gruppo Msc - L'isola è da sempre una delle destinazioni più apprezzate dai nostri passeggeri, soprattutto nel periodo estivo. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato". La stagione estiva inizierà ufficialmente il 19 maggio con la prima toccata di Msc Musica nel porto di Cagliari dove farà tappa ogni domenica con circa tremila passeggeri a bordo. "Per il Sistema dei porti sardi il 2024 si appresta a diventare un anno di record assoluto" commenta **Massimo Deiana**, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna.



Sardinia Post

Olbia Golfo Aranci

Turismo, Msc crociere nel 2024 porterà in Sardegna oltre 172mila viaggiatori

Per Msc Crociere il 2024 sarà un anno record a Cagliari e nell'intera Sardegna. Quest'anno la compagnia porterà nell'Isola oltre 172.000 turisti, di cui 115.000 nel capoluogo e 57.000 a Olbia, grazie al posizionamento di ben 3 navi (Msc Lirica, Msc Musica, Msc Orchestra) che effettueranno complessivamente 67 toccate: 46 a Cagliari, durante la stagione estiva e in quella invernale, e 21 a Olbia nella sola stagione estiva. La stagione crocieristica estiva a Cagliari inizierà ufficialmente domenica 19 maggio con la prima toccata di Msc Musica , nave da crociera dotata di un design all'avanguardia e oltre 1.000 cabine con balcone. Msc Musica farà tappa ogni domenica nel porto sardo, per l'intera stagione estiva, con a bordo circa 3.000 passeggeri che vivranno un affascinante viaggio di sette giorni in Mediterraneo con tappe a Cagliari, Civitavecchia, Genova, Cannes, Barcellona e Ibiza. Leonardo Massa , vice president Southern Europe della divisione crociere del Gruppo Msc, ha dichiarato: "Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. L'Isola è da sempre una delle destinazioni più apprezzate dai nostri passeggeri, soprattutto nel periodo estivo. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato, che valorizzano appieno le impareggiabili bellezze della città e dell'intero territorio sardo, fornendo inoltre un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come luoghi di escursione, musei, negozi, bar e ristoranti. Oltre alla possibilità di visitare la cittadella fortificata, le mura e le torri medioevali il programma per i crocieristi prevede tappe all'anfiteatro ai piedi del Colle del Buoncammino, il Palazzo Regio, il Bastione di Saint Remy o degustazioni nei locali tipici del centro". "Per il Sistema dei porti sardi il 2024 si appresta a diventare un anno di record assoluto - dice **Massimo Deiana** , presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un risultato entusiasmante che abbiamo raggiunto grazie anche alla fiducia che le compagnie crocieristiche, in particolare la MSC, hanno voluto accordarci con una programmazione annuale di scali consistente e costante, frutto di un'intensa attività promozionale e di confronto costruttivo per trovare le migliori soluzioni per una crescita duratura e sempre più orientata a superare gli angusti limiti della stagionalità. Una sinergia favorevole che ci vede costantemente impegnati per rendere i porti di competenza sempre più accoglienti e funzionali ad un mercato improntato al gigantismo navale e alla sostenibilità ambientale".



Per Msc Crociere il 2024 sarà un anno record a Cagliari e nell'intera Sardegna. Quest'anno la compagnia porterà nell'Isola oltre 172.000 turisti, di cui 115.000 nel capoluogo e 57.000 a Olbia, grazie al posizionamento di ben 3 navi (Msc Lirica, Msc Musica, Msc Orchestra) che effettueranno complessivamente 67 toccate: 46 a Cagliari, durante la stagione estiva e in quella invernale, e 21 a Olbia nella sola stagione estiva. La stagione crocieristica estiva a Cagliari inizierà ufficialmente domenica 19 maggio con la prima toccata di Msc Musica , nave da crociera dotata di un design all'avanguardia e oltre 1.000 cabine con balcone. Msc Musica farà tappa ogni domenica nel porto sardo, per l'intera stagione estiva, con a bordo circa 3.000 passeggeri che vivranno un affascinante viaggio di sette giorni in Mediterraneo con tappe a Cagliari, Civitavecchia, Genova, Cannes, Barcellona e Ibiza. Leonardo Massa , vice president Southern Europe della divisione crociere del Gruppo Msc, ha dichiarato: "Numeri così elevati testimoniano la strategicità e la crescente importanza turistico-culturale della Sardegna anche per il settore crocieristico. L'Isola è da sempre una delle destinazioni più apprezzate dai nostri passeggeri, soprattutto nel periodo estivo. Nel 2024 prevediamo a Cagliari scali tutto l'anno, puntando fortemente anche sul turismo destagionalizzato, che valorizzano appieno le impareggiabili bellezze della città e dell'intero territorio sardo, fornendo inoltre un contributo significativo allo sviluppo economico del territorio, delle strutture, delle attività e delle mete predilette dai crocieristi come luoghi di escursione, musei, negozi, bar e ristoranti. Oltre alla possibilità di visitare la cittadella fortificata: le mura e le torri medioevali il programma per i crocieristi

Svolta nella Duferco di Giammoro, 95 milioni per la riconversione industriale

Il futuro industriale dell'area milazzese si prepara dunque a una significativa trasformazione Logistica, energia e servizi. Ruoterà intorno a questi aspetti la riconversione del polo industriale di Giammoro, in provincia di Messina. La conferma arriva da parte del colosso Duferco nel corso di una audizione alla Camera di Commercio della città dello Stretto. Scongiurato così il rischio cassa integrazione a zero ore che avrebbe potuto coinvolgere i lavoratori, come denunciato nelle scorse settimane dai sindacati. Il futuro industriale dell'area milazzese si prepara dunque a una significativa trasformazione per via della strategia di riconversione annunciata dal presidente del gruppo, Antonio Gozzi. Di fatto, sarà dismessa l'attuale produzione di blumi (semilavorati). Lo stabilimento di Giammoro ha fin qui vantato una capacità produttiva superiore a 450.000 ton all'anno, con operai specializzati nella laminazione di prodotti di medie e grandi dimensioni, profili speciali per macchine movimento terra e profili speciali per piste di rotolamento. Duferco Giammoro, salvaguardati oltre 300 posti di lavoro. Un punto di riferimento non solo economico ma soprattutto industriale per tutto il territorio, che da

quest'oggi scalda i motori per quella che sarà una generale riconversione e con anche la conferma della salvaguardia dei posti di lavoro degli oltre 300 operai attualmente impegnati nel polo industriale della costa tirrenica messinese. L'importanza dell'Acciaieria Duferco va oltre i numeri e le statistiche economiche. È un punto di riferimento soprattutto per l'occupazione nella Regione: ed è proprio per questa ragione che sindacati e Movimento Cinque Stelle avevano preannunciato agitazioni nei confronti del gruppo industriale prima della svolta green dell'Azienda. Duferco Giammoro, il recente incontro con i vertici della Regione. All'evento presso la Camera di Commercio ha partecipato anche il presidente di Sicindustria Messina, Pietro Franza, che ha espresso grande supporto all'iniziativa e sottolineato l'importanza strategica del progetto per l'intera Regione. Lo scorso 9 maggio i vertici Duferco avevano incontrato proprio gli esponenti della Regione per prospettare loro una visione futura dello stabilimento, scongiurando quindi la dismissione dell'intero polo e un nuovo ricorso agli ammortizzatori sociali. Un futuro che adesso sarà segnato anche dalla collaborazione tra il gruppo Terna e quello Duferco. Il piano di investimento da 95 milioni di euro prevede lo sviluppo e la gestione del pontile e dell'impianto Peaker, una struttura a basso impatto ambientale alimentata a gas naturale, che sarà appunto messo a disposizione di Terna. In questo modo sarà possibile migliorare la sicurezza del sistema elettrico regionale e la sua sostenibilità ambientale. Duferco Giammoro, produzione di energia garantita a tutta la Sicilia. Il polo di Giammoro svolgerà dunque un ruolo centrale nella percentuale di produzione di energia proveniente da fonti rinnovabili che sarà garantita a tutta la Sicilia nell'ambito di un significativo percorso di generale transizione



Il futuro industriale dell'area milazzese si prepara dunque a una significativa trasformazione Logistica, energia e servizi. Ruoterà intorno a questi aspetti la riconversione del polo industriale di Giammoro, in provincia di Messina. La conferma arriva da parte del colosso Duferco nel corso di una audizione alla Camera di Commercio della città dello Stretto. Scongiurato così il rischio cassa integrazione a zero ore che avrebbe potuto coinvolgere i lavoratori, come denunciato nelle scorse settimane dai sindacati. Il futuro industriale dell'area milazzese si prepara dunque a una significativa trasformazione per via della strategia di riconversione annunciata dal presidente del gruppo, Antonio Gozzi. Di fatto, sarà dismessa l'attuale produzione di blumi (semilavorati). Lo stabilimento di Giammoro ha fin qui vantato una capacità produttiva superiore a 450.000 ton all'anno, con operai specializzati nella laminazione di prodotti di medie e grandi dimensioni, profili speciali per macchine movimento terra e profili speciali per piste di rotolamento. Duferco Giammoro, salvaguardati oltre 300 posti di lavoro. Un punto di riferimento non solo economico ma soprattutto industriale per tutto il territorio, che da quest'oggi scalda i motori per quella che sarà una generale riconversione e con anche la conferma della salvaguardia dei posti di lavoro degli oltre 300 operai attualmente impegnati nel polo industriale della costa tirrenica messinese. L'importanza dell'Acciaieria Duferco va oltre i numeri e le statistiche economiche. È un punto di riferimento soprattutto per l'occupazione nella Regione: ed è proprio per questa ragione che sindacati e Movimento Cinque Stelle avevano preannunciato agitazioni nei confronti del gruppo industriale prima della svolta green dell'Azienda.

energetica dell'Isola. Il pontile di Giammoro sarà poi affidato dall'**Autorità portuale** alla società "Duferco Terminal Mediterraneo". Questo passaggio consentirà di sviluppare servizi navali e logistici avanzati, mirando a rendere il porto di Giammoro un punto di riferimento per i vettori marittimi, sviluppandone anche le caratteristiche commerciali. Come ha sottolineato il presidente Gozzi, questo progetto non solo garantirà un futuro solido per Duferco in Sicilia, ma contribuirà anche alla modernizzazione e alla diversificazione economica della Regione, con l'Azienda che sposterà il binomio tra innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale. A pesare nella gestione del polo, nel corso degli ultimi mesi, erano stati i cambi al vertice: il 100% delle quote del gruppo Duferco è passato dalle mani del suo fondatore Bruno Bolfo a quelle di Antonio Gozzi e dei suoi figli Vittoria e Augusto Duferco Giammoro, una storia iniziata negli anni '70. Situata in una posizione strategica, a pochi chilometri dal porto di Milazzo, l'Acciaieria Duferco non ha fino ad oggi rappresentato solo un luogo di produzione, ma un vero e proprio cuore industriale che pompa vita nell'economia locale. Fondata negli anni '70, l'Acciaieria Duferco ha conosciuto una crescita costante nel corso degli anni, diventando uno dei principali stabilimenti siderurgici del Sud Italia. Il passo compiuto da Duferco in Sicilia rispecchia la politica aziendale portata avanti negli altri stabilimenti in giro per il mondo. Nel corso degli ultimi quindici anni, l'azienda che oggi conta un patrimonio stimato in circa 2 miliardi di euro, ha infatti dismesso la gran parte delle sue produzioni siderurgiche tra Belgio, Stati Uniti e Sud Africa per concentrarsi soprattutto sulla vendita dell'acciaio e investendo nei settori dell'energia alternativa - soprattutto nel fotovoltaico e idroelettrico - e dello shipping. [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

Ponte sullo Stretto, alla manifestazione ci saranno anche i Comunisti: un 'no' scontato, ma pieno di fake

Ponte sullo Stretto, il Movimento per la Rinascita Comunista sarà presente alla manifestazione di domani a **Villa San Giovanni** Ci saranno anche loro. E non poteva essere altrimenti. Di chi parliamo? Dei componenti del Movimento per la Rinascita Comunista, presenti domani alla manifestazione No Ponte. Chi, se non loro? E poi dicono che l'ideologia non c'entra. Ovviamente mentono. Ma, per provare a nascondere questa motivazione, si arrampicano su tesi assurde e tra l'altro per nulla vere. "Il Movimento per la Rinascita Comunista aderisce e partecipa convintamente alla manifestazione 'No Ponte' indetta per sabato 18 maggio a **Villa San Giovanni**. Siamo assolutamente convinti - scrivono in una nota - che l'operazione lanciata dal governo Meloni e guidata dal leghista Salvini per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, non costituisce affatto un vantaggio per il territorio Calabrese e Siciliano, ma invece, determinerebbe - ove realizzato - lo scempio di un territorio che rappresenta una delle più belle immagini paesaggistiche del mondo". Prima fake, già smentita: "Siamo convinti che la costruzione del Ponte determinerebbe un ostacolo al passaggio delle grandi navi (di crociera e commerciali)". Non è vero: Ciucci ha già precisato. Le grandi navi possono passare. Ma poi la nota continua: "Siamo convinti che il Ponte è solo uno slogan propagandistico di questo Governo; ad oggi è solo una meteora priva di finanziamenti, mancante di un progetto esecutivo; mancante di ogni minimo requisito procedurale idoneo a legittimare l'opera. E pur tuttavia la società 'Stretto di Messina', longa manus del Governo, ha deciso di avviare una gigantesca operazione di espropri che coinvolgono un enorme numero di abitazioni, che interessa addirittura, oltre la provincia di Reggio Calabria, anche le province di Vibo Valentia e Catanzaro che lascerebbe migliaia di persone senza casa". "Noi aderiamo alla manifestazione perché vogliamo difendere il nostro territorio; e ci opponiamo a chi - come il ministro Salvini - usa il Sud come terreno di propaganda elettorale come se fosse una riserva di caccia e per far ciò non si preoccupa minimamente della devastazione del territorio, mentre nel frattempo cerca di portare a conclusione il nefasto progetto dell'autonomia differenziata che rappresenta un colpo mortale al mezzogiorno, un attacco ai diritti dei cittadini del sud e una minaccia per l'unità del paese", si legge ancora. "Aderiamo alla manifestazione perché vorremmo far pervenire ai Governanti un monito forte e chiaro: i Calabresi e i Siciliani non vogliono il Ponte sullo Stretto ma vogliono infrastrutture utili e necessarie come doppi binari, elettrificazione della ferrovia jonica RC-TA, una superstrada Jonica efficiente e non più la strada della morte; l'alata velocità SA-RC; le infrastrutture di collegamento Jonico - Tirrenico. Non opere faraoniche inutili e dannose, ma opere utili e di servizio per il territorio. Sabato saremo presenti con una delegazione e fin da ora manifestiamo la nostra adesione all'iniziativa"



Ponte sullo Stretto, il Movimento per la Rinascita Comunista sarà presente alla manifestazione di domani a Villa San Giovanni Ci saranno anche loro. E non poteva essere altrimenti. Di chi parliamo? Dei componenti del Movimento per la Rinascita Comunista, presenti domani alla manifestazione No Ponte. Chi, se non loro? E poi dicono che l'ideologia non c'entra. Ovviamente mentono. Ma, per provare a nascondere questa motivazione, si arrampicano su tesi assurde e tra l'altro per nulla vere. "Il Movimento per la Rinascita Comunista aderisce e partecipa convintamente alla manifestazione 'No Ponte' indetta per sabato 18 maggio a Villa San Giovanni. Siamo assolutamente convinti - scrivono in una nota - che l'operazione lanciata dal governo Meloni e guidata dal leghista Salvini per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, non costituisce affatto un vantaggio per il territorio Calabrese e Siciliano, ma invece, determinerebbe - ove realizzato - lo scempio di un territorio che rappresenta una delle più belle immagini paesaggistiche del mondo". Prima fake, già smentita: "Siamo convinti che la costruzione del Ponte determinerebbe un ostacolo al passaggio delle grandi navi (di crociera e commerciali)". Non è vero: Ciucci ha già precisato. Le grandi navi possono passare. Ma poi la nota continua: "Siamo convinti che il Ponte è solo uno slogan propagandistico di questo Governo; ad oggi è solo una meteora priva di finanziamenti, mancante di un progetto esecutivo; mancante di ogni minimo requisito procedurale idoneo a legittimare l'opera. E pur tuttavia la società 'Stretto di Messina', longa manus del Governo, ha deciso di avviare una gigantesca operazione di espropri che coinvolgono un enorme numero di abitazioni che

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

, si chiude la nota. Anche qui con una falsità: chi l'ha detto che calabresi e siciliani non vogliono il Ponte? Dall'alto di quale sondaggio viene espresso questo parere, precisato tra l'altro più volte da tanti contrari all'opera? L'unico dato certo è quello delle ultime elezioni nazionali, che hanno eletto un Governo che ha inserito l'infrastruttura tra i punti programmatici più importanti in campagna elettorale. Il fatto che i favorevoli facciano meno rumore della sparuta minoranza contraria non significa che le due Regioni non vogliano il Ponte. Questa è solo propaganda. Come quella piena zeppa di fake propinata da chiunque da mesi, puntualmente smentita. Calabresi e siciliani vogliono il Ponte e vogliono tutte le altre infrastrutture che possano rivoluzionare mobilità e trasporti del territorio.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, tutte le risposte ai dubbi: la verità su terremoti, vento, navi, Salvini, Messina, espropri, cantieri

Ponte sullo Stretto, la Società Stretto di **Messina** risponde ai dubbi dei 'No' espressi con 20 domande dal Pd di **Villa San Giovanni**: tutta la verità su ogni questione legata alla costruzione della grande opera tra Calabria e Sicilia. Il dibattito sul è entrato nel vivo negli ultimi mesi dopo che il Governo ha bruciato le tappe sull'iter per la realizzazione della grande opera che era rimasta bloccata per 11 lunghi anni per la scelta politica dei precedenti governi tecnici o di sinistra. Proprio la sinistra sta mobilitando il movimento del 'No' ad opporsi contro la realizzazione dell'opera, sollevando dubbi e polemiche in molti casi totalmente infondati e in altri casi comprensibili. La scorsa settimana, il Pd di **Villa San Giovanni** ha posto 20 domande insinuando come fosse impossibile realizzare il Ponte sullo Stretto e accusando Salvini di avere chissà quale interesse per la realizzazione dell'opera, che in passato è stata sostenuta da molti altri Ministri e Premier di tutti i partiti (Pd compreso!). Adesso tramite l'Ufficio Stampa della Società Stretto di **Messina**, possiamo rispondere a queste 20 domande con dati scientifici e documenti ufficiali, smentendo tutte le bufale e le fake news alimentate dalla macchina del fango messa in moto dagli oppositori della grande opera. Bufale e fake news che la sinistra ha già artatamente costruito negli anni per tutte le altre grandi opere del Paese, su tutti il MOSE, la TAV e il TAP, e che poi si sono sciolte come neve al sole di fronte all'evidenza dei fatti. Le risposte alle 20 domande del Pd sono anche l'occasione per fornire ai dubbiosi non ideologici tutti quegli elementi per essere tranquilli rispetto alla bontà del lavoro delle autorità competenti che stanno prestando tutte le necessarie attenzioni alla correttezza e alla trasparenza per la realizzazione del Ponte sullo Stretto. Ecco, di seguito, tutte le domande e tutte le risposte. Quali materiali verranno usati? Materiali comunemente utilizzati nelle costruzioni di ponti: acciai ad alta resistenza, cemento armato normale e cemento armato precompresso per alcune zone delle fondazioni delle torri e dei blocchi di ancoraggio. Esistono i macchinari per produrre e testare i manufatti necessari? Sì, per tutte le componenti del ponte. Per la fase di test, si immagina si faccia riferimento ad alcune affermazioni prive di fondamento tecnico - scientifico riguardanti i cavi del ponte. I cavi principali del ponte non sono un prototipo. In particolare, i quattro cavi principali, realizzati mediante l'impiego di PPWS - funi prefabbricate formate da 127 fili, zincati e ad alta resistenza -, sono di dimensioni analoghe a quanto già realizzato per il ponte Giapponese Akashi, in esercizio da 26 anni. Inoltre, si rappresenta che recenti realizzazioni (ShiZiYang Bridge, 2020) vedono l'impiego di cavi di diametro anche superiore a quelli del Ponte sullo Stretto (1.30 m vs 1.26 m). Per riguarda il tema dei tempi e modalità delle prove di fretting fatigue, ovvero fatica da "sfregamento" cavi -



Ponte sullo Stretto, la Società Stretto di Messina risponde ai dubbi dei 'No' espressi con 20 domande dal Pd di Villa San Giovanni: tutta la verità su ogni questione legata alla costruzione della grande opera tra Calabria e Sicilia. Il dibattito sul è entrato nel vivo negli ultimi mesi dopo che il Governo ha bruciato le tappe sull'iter per la realizzazione della grande opera che era rimasta bloccata per 11 lunghi anni per la scelta politica dei precedenti governi tecnici o di sinistra. Proprio la sinistra sta mobilitando il movimento del 'No' ad opporsi contro la realizzazione dell'opera, sollevando dubbi e polemiche in molti casi totalmente infondati e in altri casi comprensibili. La scorsa settimana, il Pd di Villa San Giovanni ha posto 20 domande insinuando come fosse impossibile realizzare il Ponte sullo Stretto e accusando Salvini di avere chissà quale interesse per la realizzazione dell'opera, che in passato è stata sostenuta da molti altri Ministri e Premier di tutti i partiti (Pd compreso!). Adesso tramite l'Ufficio Stampa della Società Stretto di Messina, possiamo rispondere a queste 20 domande con dati scientifici e documenti ufficiali, smentendo tutte le bufale e le fake news alimentate dalla macchina del fango messa in moto dagli oppositori della grande opera. Bufale e fake news che la sinistra ha già artatamente costruito negli anni per tutte le altre grandi opere del Paese, su tutti il MOSE, la TAV e il TAP, e che poi si sono sciolte come neve al sole di fronte all'evidenza dei fatti. Le risposte alle 20 domande del Pd sono anche l'occasione per fornire ai dubbiosi non ideologici tutti quegli elementi per essere tranquilli rispetto alla bontà del lavoro delle autorità competenti che stanno prestando tutte le necessarie attenzioni alla correttezza e alla trasparenza per la

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

selle, queste hanno una durata di alcuni mesi - non certo di anni o tantomeno di decenni - e si avvalgono di martinetti idraulici e strutture con dimensione massima di 10-15 metri, difficilmente definibili come "macchine di colossale dimensione". Che altezza avrà il Ponte? Il franco navigabile del ponte sullo Stretto di **Messina** è superiore a 72 metri per una larghezza di 600 metri e raggiunge il valore minimo di 65 metri solo in presenza di condizioni eccezionali di traffico pesante stradale e ferroviario. Questi parametri sono in linea con i ponti esistenti sulle grandi vie di navigazione internazionali, in coerenza con le procedure stabilite dalle norme IMO (International Maritime Organization). Ci passano le grandi navi sotto? Sul tema della sicurezza della navigazione sia per la fase di costruzione che di esercizio del ponte, con particolare riferimento anche al franco navigabile, è stato istituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti uno specifico Tavolo Tecnico coordinato dall'Ammiraglio Nunzio Martello. La commissione ha già effettuato un esame approfondito del traffico degli ultimi anni nello Stretto, suddiviso per le diverse imbarcazioni, dal quale non emergono criticità legate al ponte. Come noto, la quasi totalità delle navi portacontainer solca il Mediterraneo dopo avere attraversato il Canale di Suez e, quindi, dopo essere transitate al di sotto dell'Al Salam Bridge, il cui franco navigabile è inferiore ai 72 metri che saranno disponibili sullo Stretto di **Messina**. Analogo discorso per il franco navigabile vale anche per i ponti sul Bosforo che permettono l'accesso verso il Mar Nero. Il treno deraglierà con le oscillazioni previste? No. (vedi successiva) Ci sarà poi davvero un treno sul Ponte? Come chiaramente specificato nei "Fondamenti Progettuali" e riportato nel PD, l'analisi di percorribilità (runnability) è stata eseguita proprio simulando l'incrocio in qualsiasi posizione di due convogli pesanti da 750m. Considerando che un singolo vagone merci ha un peso di circa 80 tonnellate e che un convoglio di 750 metri è composto da 30 vagoni, il peso totale, compreso il locomotore è superiore a 2.500 tonnellate. Questo valore è doppio considerando il previsto passaggio simultaneo di due convogli sul ponte, quindi molto oltre le 1.500 tonnellate riportate da alcune fonti. Va poi aggiunto che da un punto di vista statico il ponte è stato calcolato con la presenza di due treni della lunghezza di 750m. presenti su ciascun binario. Quali sono gli studi aggiornati sugli eventi naturali catastrofici? In relazione al tema degli Tsunami si specifica che la possibilità di fenomeni di questo tipo è stata presa in esame sin dai primi studi e nei successivamente aggiornamenti. L'esame ha considerato le tre principali tipologie di eventi che possono generare Tsunami: Terremoti con epicentro in mare o anche in terraferma ma in prossimità della costa; esempi congrui di questa categoria sono il terremoto del 1908 dello Stretto di **Messina** e quello del 5 febbraio 1783 nella Piana di Gioia Tauro. Eventi vulcano-tettonici (esplosioni, collassi dell'orlo calderico, collassi di accumuli di depositi) dell'arco eoliano o di uno dei vulcani sottomarini del Tirreno, come i Monti Marsili e Vavilov. Un esempio di questa causa è rappresentato dal collasso della Sciara del Fuoco di Stromboli del 30 dicembre 2002, che generò uno Tsunami con effetti devastanti sull'isola. Grandi frane di versanti costieri o di scarpate subacquee. Un esempio di questa fenomenologia è la frana del Monte Paci,

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

poco a SE di Scilla, che accadde il 6 febbraio 1783 innescata da una replica del terremoto del giorno prima nella Piana di Gioia Tauro. In linea generale l'altezza dell'onda ipotizzabile per l'area dello Stretto non supera i 10-12 metri. Bisogna però ricordare ai fini dell'eventuale danno che oltre all'altezza dell'onda si deve considerare anche la sua lunghezza, che può arrivare ad alcuni chilometri e dar luogo a un fenomeno più simile a una eccezionale marea che non ad un'onda. Le anomale altezze d'onda non interesserebbero tuttavia l'area del ponte, che, grazie alla particolare orografia dello stretto, è "ridossata" per onde provenienti sia da nord, sia da sud. Infatti le onde generate dal terremoto del 1908 raggiunsero altezze di 10 m ed oltre nella zona meridionale dello stretto (a sud di Reggio) ma "appena" 2-4 m sull'allineamento Ganzirri-Cannitello e meno di un metro a Ganzirri-Punta Faro. In ogni caso, le strutture vitali del ponte non sono esposte ad alcun rischio - anche in fase di costruzione - in quanto: i cavi, gli ancoraggi e l'impalcato sono "fuori portata" per le onde in quanto situati ad altezze di oltre 60 m sul livello del mare; le torri, dimensionate per le azioni sismiche e del vento e solidamente fondate nel sottosuolo a grande profondità, non potrebbero in alcun modo essere danneggiate da onde anche molto più alte di quelle in questione; Si può concludere quindi che il rischio di Tsunami non riguarda il ponte ma l'ambiente costiero, con il suo tessuto edificato e la presenza umana. Come è stato affrontato il tema della "sicurezza" del cantiere: lavoristica, prevenzionistica? Sotto l'Alta sorveglianza esercitata dalla Stretto di **Messina**, unitamente al Project Manager Parsons Transportation Group, il Contraente generale adotterà tutte le misure necessarie per sviluppare il massimo della sicurezza all'interno dei cantieri. Quanti giorni starà chiuso per il vento forte? Il ponte sullo Stretto di **Messina** sarà aperto 365 giorni l'anno 24 ore su 24, senza alcuna interruzione di traffico a causa del vento: questo in virtù della particolare forma aerodinamica dell'impalcato e dei dispositivi di barriere antivento che assolvono anche alla funzione di garantire il comfort degli utenti. La chiusura del ponte non è prevista se non per eventi eccezionali, nei quali si raggiungono velocità medie del vento superiori a 169 Km/h che è una velocità che può statisticamente attendersi nello Stretto una volta nell'arco di 200 anni. Sarà conveniente per i pendolari? Gli spostamenti indotti saranno favoriti anche dall'introduzione di un servizio di collegamenti ferroviari metropolitani tra le due aree urbanizzate di **Messina** e di Reggio Calabria, ben più capillari ed efficaci degli attuali servizi di collegamento su traghetto o aliscafo. Sono infatti previste tre nuove stazioni (Papardo, Annunziata, Europa) che unite alle stazioni di **Messina**, **Villa S. Giovanni** e Reggio daranno concretezza al sistema metropolitano tra **Messina** e Reggio Calabria, al servizio degli oltre 400.000 abitanti dell'area dello Stretto. Unirà o isolerà le comunità dello Stretto? Vedi sopra. **Villa** supporterà questo aggravio di inquinamento da cantiere pluridecennale? Il progetto ambientale della cantierizzazione prevede, nel pieno rispetto della legislazione vigente, criteri di salvaguardia dell'ambiente molto rigidi che afferiscono agli impatti potenziali emersi per la fase di cantierizzazione dal processo valutativo dello SIA. Le misure di mitigazione e le procedure operative

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di cantiere che si intende adottare riguardavo vari ambiti tra cui: gestione del materiale di scavo, previsioni di impatto acustico e vibrazionali dei cantieri operativi e scavo delle gallerie, alterazioni di qualità dell'aria nei bassi strati dell'atmosfera, gestione dei rifiuti, tutela delle risorse idriche e del suolo, gestione delle acque di lavorazione, impatto luminoso, gestione di eventi accidentali potenzialmente contaminanti, inserimento dei cantieri nel territorio. Si ritiene che le azioni mitigative previste attenueranno di molto/annulleranno il potenziale inquinamento ambientale generato dalla fase di cantiere. Durante la fase di realizzazione del Collegamento Stabile tra la Sicilia e la Calabria, è prevista l'attuazione del Piano di Monitoraggio ambientale in corso d'opera che riguarderà sia le aree di cantiere direttamente interessate dall'Opera, che la cosiddetta "area vasta", un'area più estesa rispetto a quella strettamente interessata dai lavori. Il monitoraggio delle componenti ambientali "in corso d'opera" consentirà di individuare eventuali cambiamenti ed intervenire tempestivamente in caso di anomalie nella fase di costruzione. Le componenti ambientali monitorate riguarderanno, tra l'altro, lo stato fisico dei luoghi e viabilità dei cantieri, l'atmosfera, il Rumore e le Vibrazioni, le acque, il suolo e il sottosuolo. E' importante sottolineare che i dati relativi al monitoraggio saranno condivisi con gli Enti di controllo attraverso una piattaforma informatica dedicata. Infine, la previsione di Piani di Gestione Ambientale dei cantieri, conformi alla norma UNI EN ISO 14001, consentiranno di definire l'organizzazione della cantierizzazione garantendo, anche attraverso l'interfaccia con il Piano di Monitoraggio, il controllo costante degli aspetti ambientali di cantiere. I lavoratori occupati compenseranno i posti di lavoro perduti nel turismo, nell'economia del mare? In tutti i paesi dove sono stati realizzati grandi collegamenti alternativi ai servizi di traghettamento, la riprotezione del personale marittimo è stata adeguatamente gestita e risolta con un'opportuna pianificazione degli interventi di riconversione e riallocazione delle risorse nell'arco del periodo di costruzione. Nel caso del ponte sullo Stretto il personale potrà essere assorbito per la manutenzione e il monitoraggio dell'opera. Inoltre, esistono numerose possibilità di reimpiego dei traghetti su rotte alternative come le isole o indotte dai flussi turistici generati dal ponte. Nell'ambito della pianificazione vanno anche sottolineate le nuove iniziative economiche, derivanti dalla realizzazione del ponte, che offriranno opportunità tali da garantire una ulteriore positiva riallocazione del personale dei traghetti. Come si terranno a freno gli appetiti criminali? In via principale si ricorda che nell'esecuzione di impegnativi progetti, caratterizzati da elevati fabbisogni finanziari e lunghi periodi di completamento, la chiave di volta è sempre stata un attento monitoraggio delle operazioni legate ai cantieri e la completa trasparenza e chiarezza degli atti amministrativi. L'obiettivo è quello di prevenire ogni potenziale forma d'infiltrazione e condizionamento da parte della criminalità organizzata permettendo di effettuare investimenti in sicurezza. La Società Stretto di **Messina** è in contatto con i rapporti permanenti tra le nostre Forze di polizia e i servizi di intelligence con la Direzione Investigativa Antimafia e in particolare con le Direzioni Distrettuali Antimafia di **Messina** e Reggio Calabria. I movimenti finanziari, in altre

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

parole di tutti gli introiti e i pagamenti relativi alla realizzazione dell'Opera, saranno completamente tracciati con un apposito flusso informativo tra la Stretto di **Messina**, il Contraente Generale, gli affidatari ed i sub-affidatari e la Direzione Investigativa Antimafia (DIA) quale organo di analisi ed investigazione finanziaria. Nell'ambito delle azioni volte a contrastare le possibili infiltrazioni della criminalità organizzata nel ciclo di realizzazione dell'opera, saranno sottoposte ad una particolare attenzione le modalità di assunzione della manodopera, con la definizione di procedure di reclutamento di massima trasparenza. Ciò in stretta collaborazione con le Prefetture, i rappresentanti delle locale Direzione Provinciale del Lavoro nonché i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali. Si riuscirà ad evitare che i soldi degli espropri finiscano alle cosche? Nell'ambito dei protocolli di legalità in corso di finalizzazione con le competenti Prefetture, conformemente agli schemi tipo approvati dal Cipess, sono previste specifiche misure volte a verificare preventivamente eventuali ingerenze mafiose nei passaggi di proprietà delle aree interessate dagli espropri ed ad assicurare la massima trasparenza delle procedure. In tale contesto è prevista tra l'altro la verifica preventiva da parte delle Prefetture-UTG competenti del piano particellare d'esproprio nonché la condivisione dei criteri di massima ai quali si intende parametrare la misura dell'indennizzo. Sarà inoltre previsto l'impegno di Sdm e del contraente generale per quanto di competenza a segnalare eventuali circostanze, legate all'andamento del mercato immobiliare o ad altri fattori, che in sede di negoziazione possano giustificare lo scostamento dai predetti criteri. E i territori dei tanti comuni siciliani e calabresi trasformati in cave e discariche, hanno il diritto di essere coinvolti? Sono stati tutti coinvolti, anche in occasione della recente Conferenza di Servizi indetta dal Ministero delle Infrastrutture, che ha questo preciso scopo. Perché non sono stati interessati - con iniziative informative - tutti i cittadini delle diverse comunità locali che, a diverso titolo, patiranno la costruzione del Ponte? Vedi sotto Perché è stato abolito per legge il "dibattito pubblico"? Sulla base di quanto previsto dall'art 3 c. 4 del D.L. 35/2023 sono stati esclusi, dall'aggiornamento e completamento della procedura di VIA del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, "i risultati della procedura di dibattito pubblico eventualmente svolta ai sensi del ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50". Questo perché l'istituto del DP, anche così come disciplinato dal Nuovo codice dei contratti pubblici (Dlgs 36/2023), si incardina nelle prime fasi progettuali di un'opera, ovvero, quella della presentazione delle alternative progettuali. E' utile sottolineare che, per la fase progettuale in corso, il processo pubblico di confronto sull'aggiornamento del progetto definitivo, avviene sia nell'ambito della consultazione pubblica prevista dalla procedura di aggiornamento e completamento della VIA, che in quello della Conferenza di servizi indetta dal MIT per il tramite delle Amministrazioni coinvolte nel procedimento. Perché è stato deciso di spendere nove milioni di euro per campagne di informazione/propaganda per il SI? Se si fa riferimento agli stanziamenti previsti nel DL 35/2023, che non sono 9 milioni, questi fanno riferimento unicamente a iniziative volte ad informare la cittadinanza dell'area dello Stretto di **Messina** sulle varie

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

fasi di cantiere e relativa viabilità. Iniziative da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali tramite apposita Convenzione, con l'obiettivo non di fare "propaganda" ma per mettere in condizione i cittadini di essere informati. Perché si sta cercando di stipulare con i Sindaci, nelle realtà oggetto di "esproprio", accordi di natura politica per tacitare il dissenso?". L'Accordo, aggiornamento del precedente firmato nel 2011, riguarda le procedure e metodologie da adottare per la determinazione delle indennità di espropriazione per la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. E' un documento tecnico che non ha alcuna "natura politica" tantomeno serve per "tacitare il dissenso", al contrario testimonia la dovuta attenzione nei confronti del Territorio per un aspetto così importante e delicato come gli espropri. L'Accordo, in particolare, ha lo scopo di favorire il rapporto di collaborazione tra l'espropriando e l'espropriante, nel pieno rispetto dei diritti, dei principi di equità e trasparenza. Stabilisce dei criteri unitari, che possano essere applicati per ogni tipologia di opera da realizzare, con lo scopo di privilegiare la mediazione e il confronto fra le parti per una tempestiva individuazione della giusta indennità. Nell'ottica della collaborazione, il processo concordato incentiva il raggiungimento dell'accordo bonario con gli espropriandi, con forme di semplificazione e certezza sulla liquidazione delle indennità. In particolare, per immobili residenziali ed immobili produttivi sono previste modalità di trattamento adeguate alle rispettive tipologie ed al loro utilizzo, così da non interrompere attività produttive, favorire la tempestiva rilocalizzazione e consentire, con adeguati acconti sull'indennità, l'acquisizione di cespiti sostitutivi di quelli interessati dall'espropriazione. L'Accordo contiene un elenco di tutte le forme di indennizzo configurabili nella realtà operativa, stabilendo in maniera puntuale i criteri e le formule per la determinazione delle indennità, comprese quelle riguardanti i proprietari degli immobili "frontisti", ovvero coloro che, ancorché non espropriati, siano posti in adiacenza alle opere dalla cui realizzazione risultino gravati da una servitù o subiscano una permanente diminuzione di valore per la perdita o la ridotta possibilità di esercizio del diritto di proprietà. Tali fattori tengono conto dei seguenti aspetti: diminuzione della luminosità e del soleggiamento; inquinamento acustico; vibrazioni; ridotta funzionalità della viabilità di accesso agli immobili; ridotta fruibilità del contesto panoramico ed ambientale. Le modalità e le tempistiche di corresponsione delle indennità sono state definite con l'intento di ridurre, per quanto possibile, i tempi dei passaggi burocratici e dare certezze, a quanti abbiano bisogno, di procedere con un nuovo acquisto in luogo del bene espropriato, con la piena salvaguardia della legalità e della trasparenza.

Milano Finanza

Palermo, Termini Imerese

Al via i lavori del bacino da 150 mila tonnellate a Palermo

Iniziano i lavori per il completamento del bacino di carenaggio di 150 mila tonnellate al porto di Palermo, all'interno dell'hub produttivo di Fincantieri Palermo. Un passaggio fondamentale per l'ampliamento delle operazioni nel Cantiere. Dal prossimo luglio apriranno i cantieri per l'avvio delle opere murarie e il ripristino degli impianti dell'importante infrastruttura. Ad annunciarlo è stato il presidente dell'autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, commissario dell'opera, che ha incontrato i sindacati dei metalmeccanici. "Per rimettere in sesto il bacino ci sono 150 milioni di euro di fondi statali e regionali (gli importi originali dei due progetti sono stati ricalcolati per effetto dell'adeguamento dei prezzi), mentre i lavori dureranno circa due anni". A luglio 2023, l'Autorità di Palermo ha appaltato l'opera alla Rcm e al raggruppamento temporaneo di imprese della capogruppo Fincosit Opere, e riguardano sia il bacino che gli altri interventi di messa in sicurezza, rifunzionalizzazione e ottimizzazione di alcune aree di Fincantieri da destinare alla terza linea di produzione, quella delle costruzioni navali, da aggiungere alle attività di manutenzione e trasformazione.

Una volta terminati i lavori, il bacino di carenaggio, lungo 333 metri, largo 52 e profondo 10, sarà un'infrastruttura moderna e digitale, capace di accogliere contemporaneamente la costruzione di due navi, grazie a un sistema di paratoie che divideranno l'area di lavorazione.

La ditta che si è aggiudicata l'appalto per la realizzazione è leader nel settore, ed è la stessa che sta realizzando anche il super bacino di Genova. "Il bacino di carenaggio è strategico per lo sviluppo del Cantiere navale di Palermo, soprattutto nel settore delle costruzioni navali. Monti è riuscito a portare a termine una missione che sembrava impossibile, perché era tutto fermo dal 1982. E' stato un percorso molto lungo, ma adesso la meta è vicina e vogliamo ringraziare il presidente Monti", dice Francesco Foti, segretario della Fiom siciliana e di Palermo. Per Antonio Nobile segretario generale Fim Cisl Palermo Trapani e Antonino Clemente coordinatore Fincantieri Fim Cisl "abbiamo ribadito che la posizione geografica del cantiere palermitano e le competenze dei lavoratori di Fincantieri Palermo possono essere un grande volano per lo sviluppo del territorio anche guardando all'indotto". Soddisfatti anche dalla Uilm: "Il progetto che completerà il bacino di carenaggio di 150 mila tonnellate nel porto di Palermo, nell'area Fincantieri, è innovativo e dotato di impianti moderni. Ci riteniamo soddisfatti di quanto rappresentato oggi dal presidente dell'Autorità di Palermo, Pasqualino Monti, e ci auguriamo che non ci siano intoppi nella realizzazione dell'opera. A questo punto, Fincantieri non avrà più alibi e non potrà più dire che il cantiere di Palermo non ha il potenziale per costruire navi», dicono



Milano Finanza

Palermo, Termini Imerese

i rappresentanti della segreteria Uilm, Giovanni Gerbino e Vincenzo Comella, e la rsu Giuseppe Di Forti e Damiano Gambino. (riproduzione riservata).

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Cantieri navali, al via i lavori al bacino da 150 mila tonnellate: "Occupazione per centinaia di metalmeccanici"

L'opera, che costerà 150 milioni, verrà realizzata in 24 mesi. La soddisfazione della Cgil: "Risultato importantissimo, si tratta di un'infrastruttura necessaria per il rilancio dello stabilimento di Palermo" Ascolta questo articolo ora... "Per noi è un risultato importantissimo, che consentirà di completare finalmente un'opera ferma da 40 anni. Come Fiom abbiamo rivendicato per primi, con anni di battaglie, l'importanza di questa infrastruttura, necessaria per il rilancio della cantieristica navale palermitana. La realizzazione del bacino da 150 mila tonnellate costituisce l'esempio di investimenti pubblici mirati, con la prospettiva di incrementare l'occupazione nel settore metalmeccanico con la costruzione stabile di nuove navi a Palermo. Il potenziamento della mission della costruzione di navi intere, assieme alle realizzazioni di tronconi e alle trasformazioni navali, potrà consentire a molti metalmeccanici che sono al lavoro nei cantieri del Nord di invertire l'esodo e di tornare a casa". Lo dichiarano il segretario generale della Fiom Cgil Palermo e Sicilia Francesco Foti, con Serafino Biondo e Giancarlo Macchiarella, Rsu Rls Fincantieri Palermo, e Marco Biondo, segretario d'organizzazione Fiom Palermo, al termine della riunione presso la sede dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, convocata dal presidente Pasqualino Monti per annunciare il via ai lavori del secondo lotto funzionale di completamento del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate. Oggi dunque la prima pietra simbolica, il cantiere è ufficialmente aperto e i lavori di costruzione dureranno circa 24 mesi. "Il bacino è stato progettato per potere realizzare navi della stazza dell'intero bacino. Ma - aggiungono Francesco Foti, Serafino Biondo, Giancarlo Macchiarella e Marco Biondo della Fiom - sarà possibile anche costruire contemporaneamente più navi di dimensioni inferiori con l'uso di paratie che consentono di dividere il bacino". La Fiom Cgil Palermo ripercorre i passaggi della lunga vertenza affrontata in questi anni dal sindacato per riportare la produttività e i livelli occupazionali del Cantiere Navale di Palermo alla stregua degli altri stabilimenti di Fincantieri. E al centro c'era la rivendicazione dei lavori del bacino. "Nel luglio del 2018, all'iniziativa 'Parla il Cantiere' organizzata dalla Fiom e dalla Cgil, alla presenza del segretario nazionale Maurizio Landini, e davanti all'amministratore delegato di Fincantieri e al presidente dell'**Autorità Portuale**, Monti, al centro della discussione c'erano proprio gli investimenti necessari per il rilancio dello stabilimento e dei carichi di lavoro. Strappammo l'impegno di tutti sul completamento del bacino da 150 mila tonnellate. Adesso finalmente ci stiamo avvicinando alla meta". I lavori per il bacino sono stati aggiudicati nel luglio 2023 alla Rcm e al raggruppamento temporaneo di imprese della capogruppo Fincosit Opere. L'importo dei lavori è di 150 milioni di euro. "Un obiettivo che è stato complicato da raggiungere - concludono i rappresentanti



L'opera, che costerà 150 milioni, verrà realizzata in 24 mesi. La soddisfazione della Cgil: "Risultato importantissimo, si tratta di un'infrastruttura necessaria per il rilancio dello stabilimento di Palermo" Ascolta questo articolo ora... "Per noi è un risultato importantissimo, che consentirà di completare finalmente un'opera ferma da 40 anni. Come Fiom abbiamo rivendicato per primi, con anni di battaglie, l'importanza di questa infrastruttura, necessaria per il rilancio della cantieristica navale palermitana. La realizzazione del bacino da 150 mila tonnellate costituisce l'esempio di investimenti pubblici mirati, con la prospettiva di incrementare l'occupazione nel settore metalmeccanico con la costruzione stabile di nuove navi a Palermo. Il potenziamento della mission della costruzione di navi intere, assieme alle realizzazioni di tronconi e alle trasformazioni navali, potrà consentire a molti metalmeccanici che sono al lavoro nei cantieri del Nord di invertire l'esodo e di tornare a casa". Lo dichiarano il segretario generale della Fiom Cgil Palermo e Sicilia Francesco Foti, con Serafino Biondo e Giancarlo Macchiarella, Rsu Rls Fincantieri Palermo, e Marco Biondo, segretario d'organizzazione Fiom Palermo, al termine della riunione presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, convocata dal presidente Pasqualino Monti per annunciare il via ai lavori del secondo lotto funzionale di completamento del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate. Oggi dunque la prima pietra simbolica, il cantiere è ufficialmente aperto e i lavori di costruzione dureranno circa 24 mesi. "Il bacino è stato progettato per potere realizzare navi della stazza dell'intero bacino. Ma - aggiungono Francesco Foti, Serafino Biondo, Giancarlo Macchiarella e Marco

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

della Fiom Palermo -. Ci sono voluti anni di iniziative e il passaggio di diversi governi nazionali. All'iniziativa del 2018 c'era anche la Regione, che ha preso impegni che non sono stati mantenuti. La situazione poi si è sbloccata durante il governo Conte e con l'azione determinante del deputato Adriano Varrica sono state individuate e stornate le somme necessarie per far partire i lavori".

Trapani Oggi

Trapani

Inquinamento ambientale a Trapani, arriva la sentenza, otto le condanne

Si chiude con la sentenza di condanna, emessa dal Tribunale di **Trapani**, dopo il patteggiamento richiesto dagli imputati, una brutta storia di "abuso del territorio" che aveva portato alla creazione di una enorme discarica abusiva a pochi metri dalla "Riserva Naturale Orientata delle Saline di **Trapani** e Paceco" dove in una vasta area confinante con i fiumi Lenzi e Baiata, si consumava da anni, lo smaltimento illecito di rifiuti anche con combustione degli stessi. Per tale attività illecita che per anni ha prodotto accanto alla Riserva Naturale vasti incendi e colonne di fumi neri, a conclusione delle indagini preliminari, per otto persone e due società del Trapanese era stato richiesto il rinvio a giudizio per "inquinamento ambientale" con invasione di pubblici terreni e gestione illecita di rifiuti nella forma del trasporto e creazione di discarica abusiva. Inoltre, erano stati contestati anche i delitti di truffa e false dichiarazioni alla Polizia Giudiziaria. Ora la sentenza del Tribunale di **Trapani** emessa dopo il patteggiamento richiesto dagli stessi imputati, ha disposto la condanna di reclusione con sospensione condizionale della pena e multe, con confisca delle aree e l'obbligo di ripristino dei territori inquinati. "Una vera vittoria per il territorio e per l'ecosistema protetto delle saline", dichiara il WWF Italia - Ente Gestore della Riserva Naturale regionale. Il ringraziamento va agli organi inquirenti per l'impegno e la determinazione nelle lunghe e complesse indagini che hanno condotto al conseguimento di un eccellente risultato per la tutela dell'ambiente. Importante in questa vicenda ed esemplare, è l'obbligo di bonifica dei luoghi inquinati, è fondamentale infatti, ai fini della prevenzione, che si affermi il principio che "qui inquina l'ambiente paga". Inquinando e deturpando l'ambiente si danneggiano le specie vegetali, animali e gli habitat naturali ma si arrecano un danno a noi stessi e ad un bene comune la "NATURA". "Natura" che è alla base della nostra salute e del nostro benessere: ci offre aria, acqua, cibo, materie prime e luoghi per lo svago. Non prendendocene cura compromettiamo il funzionamento delle nostre società e danneggiamo il nostro stesso benessere; per questo occorre puntare sulla prevenzione facendo tutto il possibile per evitare che tali situazioni si ripetano ancora. Un'inchiesta, quella della polizia giudiziaria della Capitaneria di **Porto di Trapani**, che aveva portato nell'aprile del 2023 all'esecuzione di 7 misure cautelari e al sequestro di due società, da cui era emerso che tonnellate di rifiuti di ogni tipo venivano sversati nei terreni a pochi metri dall'area protetta delle saline di **Trapani** e Paceco, interessando anche i fiumi Lenzi e Baiata, corsi d'acqua che nella parte terminale del loro percorso prima di sfociare in mare attraversano la zona A della Riserva Naturale. Nell'area è stato buttato di tutto: mobili, elettrodomestici, pneumatici, sfabbricidi, bitume che una volta depositati venivano dati alla fiamme, poi si spianava il tutto e si ricominciava.



Riforma porti, Ghio (PD): "La moltiplicazione delle competenze tra Ministero dei trasporti e quello del Mare rischia di generare confusione anche sulla portualità. Il governo chiarisca. Presentata interrogazione alla Camera"

(AGENPARL) - ven 17 maggio 2024 Riforma porti, Ghio (PD): "La moltiplicazione delle competenze tra Ministero dei trasporti e quello del Mare rischia di generare confusione anche sulla portualità. Il governo chiarisca. Presentata interrogazione alla Camera" "La moltiplicazione delle competenze sulla riforma dei porti, che ora sono in capo al Ministero dei Trasporti e potrebbero essere condivise con il Ministero del Mare, rischia di generare un cortocircuito istituzionale e una confusione di ruoli che non risponde a quelle richieste del cluster portuale, di semplificazione e mantenimento del mercato regolato nei porti. La nascita del 'Dipartimento per le politiche del mare', prevista nella riforma presentata dal governo, rischia di provocare confusione e accentuare la spinta a forme di privatizzazione. I cluster portuali auditi in Commissione trasporti in questi mesi hanno chiesto a gran voce attenzione alla semplificazione delle competenze e chiarezza nelle procedure. Il Piano del mare predisposto dal Comitato interministeriale per le politiche del mare, rischia di andare nella direzione opposta. Ho presentato un'interrogazione al Ministro dei Trasporti Matteo Salvini per sapere se il Mit manterrà tutte le prerogative in merito alla riforma dei porti o se alcune saranno invece spostate sul Ministero del mare. Per capire in quale direzione il governo intende andare e se questo nuovo assetto inciderà sulla tempistica dei provvedimenti normativi annunciati", così la deputata e vicepresidente PD alla Camera Valentina Ghio che ha presentato un'interrogazione alla Camera insieme ai deputati PD Barbagallo, Bakkali, Casu e Morassut. Roma, 17 maggio 2024 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico Camera dei Deputati per approfondimenti consultare il nostro sito: <http://www.deputatipd.it>.



Informare

Focus

Nuovi dazi degli USA sulle importazioni dalla Cina che colpiscono anche le gru ship-to-shore

Protesta dell'associazione dell'industria siderurgica cinese L'annuncio di martedì del presidente statunitense Joe Biden di aumentare le tariffe per le importazioni dalla Cina ai sensi della Sezione 301 del Trade Act del 1974, introducendo un notevole rialzo dei dazi che colpisce numerosi prodotti incluse le gru portuali ship-to-shore, ha mandato su tutte le furie l'associazione che rappresenta l'industria siderurgica cinese. Annunciando la decisione, la Casa Bianca ha evidenziato che «le pratiche commerciali sleali della Cina riguardanti i trasferimenti di tecnologia, la proprietà intellettuale e l'innovazione stanno minacciando le imprese e i lavoratori americani. Inoltre, la Cina - ha denunciato Washington - sta inondando i mercati globali con esportazioni artificialmente a basso prezzo». «Per troppo tempo - ha sottolineato la Casa Bianca a motivare le nuove sanzioni su importazioni del valore di 18 miliardi di dollari - il governo cinese ha utilizzato pratiche sleali e non di mercato». Il provvedimento di Washington colpisce numerosi prodotti cinesi a partire dall'acciaio e dall'alluminio, per i quali l'aumento dell'aliquota tariffaria passerà quest'anno dallo 0-7,5% al 25%. Ad essere colpiti dalle sanzioni saranno, tra gli altri, i semiconduttori, i veicoli elettrici e le batterie per questi mezzi, le celle solari, i prodotti sanitari e, appunto, le gru portuali di banchina per le quali l'aliquota salirà nel 2024 dallo 0% al 25%. «Un'aliquota daziaria del 25% sulle gru ship-to-shore - ha spiegato Washington - contribuirà a proteggere i produttori statunitensi dalle pratiche commerciali sleali della Cina che hanno portato ad un'eccessiva concentrazione del mercato. Le gru portuali sono elementi essenziali delle infrastrutture che consentono la movimentazione e il passaggio continuo di merci essenziali da, verso e all'interno degli Stati Uniti, e l'amministrazione sta adottando misure per mitigare i rischi che potrebbero interrompere le catene di approvvigionamento americane». Il governo federale americano ha specificato, inoltre, che il provvedimento si inquadra nella strategia annunciata recentemente volta ad incrementare la sicurezza delle infrastrutture marittimo-portuali degli USA (del 21 febbraio 2024): «questa misura - ha spiegato Washington - si basa anche sul lavoro in corso per investire nelle infrastrutture portuali degli Stati Uniti attraverso l'agenda Investing in America del presidente. Questa iniziativa per la sicurezza portuale prevede il ritorno delle capacità di produzione di gru portuali negli Stati Uniti per supportare la sicurezza della catena di approvvigionamento statunitense e incoraggia i porti di tutto il Paese e di tutto il mondo ad utilizzare fornitori fidati per l'approvvigionamento di gru o di altre attrezzature pesanti». La China Iron and Steel Association (CISA) ha denunciato che queste nuove sanzioni americane sono volte «a politicizzare e strumentalizzare il commercio dell'acciaio. L'industria siderurgica cinese - ha sottolineato ieri l'associazione - si è sempre concentrata sul soddisfacimento della domanda interna,

Informare	
Nuovi dazi degli USA sulle importazioni dalla Cina che colpiscono anche le gru ship-to-shore	
05/17/2024 10:59	
<p>Protesta dell'associazione dell'industria siderurgica cinese L'annuncio di martedì del presidente statunitense Joe Biden di aumentare le tariffe per le importazioni dalla Cina ai sensi della Sezione 301 del Trade Act del 1974, introducendo un notevole rialzo dei dazi che colpisce numerosi prodotti incluse le gru portuali ship-to-shore, ha mandato su tutte le furie l'associazione che rappresenta l'industria siderurgica cinese. Annunciando la decisione, la Casa Bianca ha evidenziato che «le pratiche commerciali sleali della Cina riguardanti i trasferimenti di tecnologia, la proprietà intellettuale e l'innovazione stanno minacciando le imprese e i lavoratori americani. Inoltre, la Cina - ha denunciato Washington - sta inondando i mercati globali con esportazioni artificialmente a basso prezzo». «Per troppo tempo - ha sottolineato la Casa Bianca a motivare le nuove sanzioni su importazioni del valore di 18 miliardi di dollari - il governo cinese ha utilizzato pratiche sleali e non di mercato». Il provvedimento di Washington colpisce numerosi prodotti cinesi a partire dall'acciaio e dall'alluminio, per i quali l'aumento dell'aliquota tariffaria passerà quest'anno dallo 0-7,5% al 25%. Ad essere colpiti dalle sanzioni saranno, tra gli altri, i semiconduttori, i veicoli elettrici e le batterie per questi mezzi, le celle solari, i prodotti sanitari e, appunto, le gru portuali di banchina per le quali l'aliquota salirà nel 2024 dallo 0% al 25%. «Un'aliquota daziaria del 25% sulle gru ship-to-shore - ha spiegato Washington - contribuirà a proteggere i produttori statunitensi dalle pratiche commerciali sleali della Cina che hanno portato ad un'eccessiva concentrazione del mercato. Le gru portuali sono elementi essenziali delle infrastrutture che consentono la movimentazione e il passaggio continuo di merci essenziali da, verso e all'interno degli Stati Uniti, e l'amministrazione sta adottando misure per mitigare i rischi che potrebbero interrompere le catene di approvvigionamento americane». Il governo federale americano ha specificato, inoltre, che il provvedimento si inquadra nella strategia annunciata recentemente volta ad incrementare la sicurezza delle infrastrutture marittimo-portuali degli USA (del 21 febbraio 2024): «questa misura - ha spiegato Washington - si basa anche sul lavoro in corso per investire nelle infrastrutture portuali degli Stati Uniti attraverso l'agenda Investing in America del presidente. Questa iniziativa per la sicurezza portuale prevede il ritorno delle capacità di produzione di gru portuali negli Stati Uniti per supportare la sicurezza della catena di approvvigionamento statunitense e incoraggia i porti di tutto il Paese e di tutto il mondo ad utilizzare fornitori fidati per l'approvvigionamento di gru o di altre attrezzature pesanti». La China Iron and Steel Association (CISA) ha denunciato che queste nuove sanzioni americane sono volte «a politicizzare e strumentalizzare il commercio dell'acciaio. L'industria siderurgica cinese - ha sottolineato ieri l'associazione - si è sempre concentrata sul soddisfacimento della domanda interna, perseguendo costantemente il progresso</p>	

Informare

Focus

perseguendo costantemente il progresso tecnologico e la trasformazione verde e dando nuovo slancio all'industria siderurgica globale e alle industrie a monte e a valle». Inoltre la CISA ha precisato che «le esportazioni cinesi di prodotti siderurgici verso gli Stati Uniti rappresentano una piccola percentuale e le importazioni degli Stati Uniti dalla Cina rappresentano una piccola percentuale delle sue importazioni totali di acciaio. Sotto l'influenza di molteplici dazi statunitensi - ha evidenziato inoltre l'associazione - le aziende statunitensi dell'industria downstream che continuano a importare prodotti siderurgici cinesi lo fanno basandosi interamente su un comportamento di mercato basato sulle proprie esigenze». «La World Trade Organization - ha ricordato l'associazione cinese - ha già stabilito che le tariffe della Sezione 301 violano le regole della WTO. Invece di correggere il problema, gli Stati Uniti aumentano ulteriormente le tariffe. Il comportamento non di mercato degli Stati Uniti ha distorto l'assetto commerciale globale dell'acciaio e non favorisce un sano sviluppo dell'industria siderurgica globale. L'industria siderurgica cinese - ha concluso la CISA - esorta gli Stati Uniti ad abbandonare la pratica volta a politicizzare questioni relative al commercio dell'acciaio e a portare avanti una cooperazione veramente vantaggiosa per lo sviluppo industriale».

Formazione per i congedati

ROMA - Nella giornata nazionale del mare, è stata siglata dal nuovo direttore del I Reparto del Segretariato Generale della Difesa, dr. ? Lorenzo Marchesi, la convenzione con Fondazione Accademia Italiana Della Marina Mercantile. Scopo dell'accordo è fornire ai volontari congedati nuove e qualificanti opportunità formative erogate da un istituto di primordine, che vanta ampi riconoscimenti nazionali ed internazionali. L'accademia infatti offre alta formazione e training in ambito marittimo attraverso corsi ITS e corsi brevi, che permettono di accedere a posizioni ad alto contenuto professionale e tecnologico e garantiscono tassi di occupabilità oltre il 90% dei partecipanti. L'Ufficio per il sostegno alla ricollocazione professionale dei volontari congedati allarga così il proprio partenariato con il mondo del mare, che vede già coinvolte Confitarma e Assarmatori anch'esse legate alla Fondazione, insieme a diverse società di navigazione nazionali, che rappresentano un panorama unico di opportunità lavorative sia in ambito mercantile che crocieristico. Il mondo del mare è infatti alla ricerca di numerose figure professionali e può garantire occupazione stabile e ben retribuita ai volontari congedati interessati a fare esperienze in ambito internazionale in un ambiente dinamico in cui ritrovare alcune delle caratteristiche relazionali già sperimentate durante il servizio nelle Forze Armate. Non resta che augurare Buon Vento all'iniziativa che speriamo raccolga l'interesse degli ex volontari.



Sette GNV con NAPA Stability

GENOVA - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, annuncia l'installazione di NAPA Stability per traghetti a bordo di sette delle proprie unità. La nuova soluzione di stabilità a bordo è progettata dal Provider di software marittimo NAPA per soddisfare le esigenze operative specifiche del segmento dei traghetti grazie a funzionalità che aiutano a migliorare la sicurezza e l'efficienza della flotta: dal mantenimento di condizioni di carico sicure con tempistiche ristrette e cambiamenti costanti del carico alla necessità di trasparenza dei dati e comunicazione nave-terra. GNV è uno dei primi operatori di traghetti ad aver applicato NAPA Stability a bordo delle proprie navi. Rendendo possibile l'espansione nel segmento dei traghetti di un software avanzato di stabilità, già installato a bordo di molte navi da crociera, con funzionalità aggiuntive studiate su misura per le operazioni tipiche dei traghetti. Davide Orecchia, chief technical officer di GNV, ha dichiarato: "La sicurezza dei nostri passeggeri è la nostra priorità assoluta. Lavorare con NAPA ci dà la tranquillità di sapere che stiamo mantenendo gli standard più elevati del settore perché i nostri traghetti continuano ad operare in modo sicuro e sereno, allo stesso tempo garantendo l'accesso a dati utili a migliorare l'efficienza della nostra flotta e dell'equipaggio. Grazie alle nuove funzionalità dinamiche di carico merci e ai dati sulla stabilità di bordo disponibili a terra in tempo reale tramite servizi cloud, i nostri equipaggi di bordo e il team di terra possono comunicare e collaborare come mai prima d'ora". Paolo Astarita, chief nautical operations officer di GNV, ha aggiunto: "L'installazione di 'NAPA Stability' sulla nostra flotta rappresenta un passo fondamentale nel nostro processo evolutivo sulla 'sicurezza della navigazione'; tale soluzione avanzata di gestione della stabilità supporterà i nostri Comandanti in diverse circostanze, nei passaggi in mare, nelle performance di carico della nave, nei processi di efficientamento e nella gestione delle criticità. Tale tecnologia offre inoltre vantaggi ai nostri Ufficiali operativi a terra, 7 giorni su 7 e 24 ore su 24, presso il Maritime Support Centre di GNV che possono raccogliere da remoto e in tempo reale preziose informazioni sulla stabilità delle navi. La collaborazione con NAPA era nata già in precedenza sia per l'utilizzo del software sia per la formazione degli ufficiali di coperta. La Compagnia è ora pronta e felice di accogliere la nuova evoluzione del software volta a migliorare la sicurezza della flotta e ad adottare i più recenti requisiti IMO".



GENOVA - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, annuncia l'installazione di NAPA Stability per traghetti a bordo di sette delle proprie unità. La nuova soluzione di stabilità a bordo è progettata dal Provider di software marittimo NAPA per soddisfare le esigenze operative specifiche del segmento dei traghetti grazie a funzionalità che aiutano a migliorare la sicurezza e l'efficienza della flotta: dal mantenimento di condizioni di carico sicure con tempistiche ristrette e cambiamenti costanti del carico alla necessità di trasparenza dei dati e comunicazione nave-terra. GNV è uno dei primi operatori di traghetti ad aver applicato NAPA Stability a bordo delle proprie navi. Rendendo possibile l'espansione nel segmento dei traghetti di un software avanzato di stabilità, già installato a bordo di molte navi da crociera, con funzionalità aggiuntive studiate su misura per le operazioni tipiche dei traghetti. Davide Orecchia, chief technical officer di GNV, ha dichiarato: "La sicurezza dei nostri passeggeri è la nostra priorità assoluta. Lavorare con NAPA ci dà la tranquillità di sapere che stiamo mantenendo gli standard più elevati del settore perché i nostri traghetti continuano ad operare in modo sicuro e sereno, allo stesso tempo garantendo l'accesso a dati utili a migliorare l'efficienza della nostra flotta e dell'equipaggio. Grazie alle nuove funzionalità dinamiche di carico merci e ai dati sulla stabilità di bordo disponibili a terra in tempo reale tramite servizi cloud, i nostri equipaggi di bordo e il team di terra possono comunicare e collaborare come mai prima d'ora". Paolo Astarita, chief nautical operations officer di GNV, ha aggiunto: "L'installazione di 'NAPA Stability' sulla nostra flotta rappresenta un passo fondamentale nel nostro processo evolutivo sulla 'sicurezza della navigazione'; tale soluzione avanzata di gestione della stabilità supporterà i nostri Comandanti in diverse circostanze, nei passaggi in mare, nelle performance di carico della nave, nei processi di efficientamento e nella gestione delle criticità. Tale tecnologia offre inoltre vantaggi ai nostri Ufficiali operativi a terra, 7 giorni su 7 e 24

Sanità per i marittimi e per il mare

Nella foto (da sx) : Affatato, Mazzoni, Chiesa e Zerini. LUCCA - L'iniziativa che si è tenuta nei giorni scorsi a Lucca, preannunciata anche su queste colonne, ha avuto come tema "Sanità, economia del mare, beni culturali e cultura sociale marinara". Iniziativa inconsueta, perché organizzata dalle associazioni culturali " Movimento monarchico " e " Club Reale Italiano ": ma non si è parlato né di politica né di dinastie, bensì di sanità nei prossimi cinque anni, inquadrata in particolare sul mare, per i marittimi ma anche per il mare. A coordinare il workshop è stato Mauro Mazzoni presidente dell'associazione nazionale dei circoli monarchici. Gli interventi sono stati svolti dal professor architetto Gian Carlo Affatato , dall'avvocato Maurizio Zerini e dal dottor Valentino Chiesa , quest'ultimo biologo marino responsabile della delegazione livornese dell'associazione ambientalista Marevivo. Tema dunque importante, anche perché svolto da specialisti, ciascuno del proprio settore, che hanno evidenziato come la sanità sul mare faccia parte ormai di quei problemi sociali che coinvolgono non soltanto chi direttamente naviga, insieme agli armatori e a chi spedisce le merci: ma direttamente o indirettamente tutto il mondo della logistica che si serve delle navi e delle imbarcazioni. Sanità significa anche - ha ricordato Chiesa - tutelare la salute del mare non soltanto attraverso le formule stereotipate del "greenwashing" ma principalmente con l'educazione di chi sul mare ci lavora, ci vive o semplicemente intende rispettarlo.



Ship Mag

Focus

Container, un'altra settimana in salita per i noli: sono aumentati in media dell'11%

I noli tra Shanghai e Genova sono aumentati dell'11% a 4.776 dollari, e sulle linee tra Shanghai e Rotterdam del 12%, raggiungendo 4.172 dollari Genova - Il World Container Index elaborato dalla Drewry, che monitora i noli container sulle otto principali rotte da e per Stati Uniti, Europa e Asia, è aumentato dell'11% nell'ultima settimana, raggiungendo i 3.511 dollari/feu (3.238 euro). L'indice è attualmente superiore del 104% rispetto al livello dell'anno precedente, mentre la media annua di 3.241 dollari (2.989 euro) è del 19,28% superiore a quella degli ultimi dieci anni, attestata a 2.717 dollari (2.506 euro). Nel dettaglio, i noli tra Shanghai e Genova sono aumentati dell'11% a 4.776 dollari, e sulle linee tra Shanghai e Rotterdam del 12%, raggiungendo 4.172 dollari. Sulle rotte fra Shanghai e Los Angeles le tariffe sono aumentate del 12% a 4.476 dollari, mentre tra Shanghai e New York sono cresciute del 12% a 5.717 dollari. Per quanto riguarda i collegamenti tra Rotterdam e New York, i noli sono cresciuti del 2% a 2.209 dollari. La società di consulenza prevede che i noli dalla Cina continueranno ad aumentare nel corso della prossima settimana a causa della forte domanda, della capacità ridotta e della necessità di riposizionare i container vuoti.

Ship Mag

Container, un'altra settimana in salita per i noli: sono aumentati in media dell'11%



05/17/2024 14:47

I noli tra Shanghai e Genova sono aumentati dell'11% a 4.776 dollari, e sulle linee tra Shanghai e Rotterdam del 12%, raggiungendo 4.172 dollari Genova - Il World Container Index elaborato dalla Drewry, che monitora i noli container sulle otto principali rotte da e per Stati Uniti, Europa e Asia, è aumentato dell'11% nell'ultima settimana, raggiungendo i 3.511 dollari/feu (3.238 euro). L'indice è attualmente superiore del 104% rispetto al livello dell'anno precedente, mentre la media annua di 3.241 dollari (2.989 euro) è del 19,28% superiore a quella degli ultimi dieci anni, attestata a 2.717 dollari (2.506 euro). Nel dettaglio, i noli tra Shanghai e Genova sono aumentati dell'11% a 4.776 dollari, e sulle linee tra Shanghai e Rotterdam del 12%, raggiungendo 4.172 dollari. Sulle rotte fra Shanghai e Los Angeles le tariffe sono aumentate del 12% a 4.476 dollari, mentre tra Shanghai e New York sono cresciute del 12% a 5.717 dollari. Per quanto riguarda i collegamenti tra Rotterdam e New York, i noli sono cresciuti del 2% a 2.209 dollari. La società di consulenza prevede che i noli dalla Cina continueranno ad aumentare nel corso della prossima settimana a causa della forte domanda, della capacità ridotta e della necessità di riposizionare i container vuoti.