



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 21 maggio 2024**



Prime Pagine

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

Primo Piano

20/05/2024	FerPress Assoporti ricorda la terza "Giornata Internazionale delle donne in mare"	25
------------	---	----

20/05/2024	gazzettadelsud.it	26
<hr/>		
20/05/2024	Genova24	29
<hr/>		
20/05/2024	Il Nautilus	31
<hr/>		
20/05/2024	Informatore Navale	32
<hr/>		
20/05/2024	Informatore Navale	33
<hr/>		
20/05/2024	Informazioni Marittime	35
<hr/>		
20/05/2024	Messaggero Marittimo	36
<hr/>		
20/05/2024	Port News	38
<hr/>		

Venezia

20/05/2024	Shipping Italy	39
<hr/>		
20/05/2024	Shipping Italy	40
<hr/>		

Genova, Voltri

20/05/2024	(Sito) Ansa	41
<hr/>		
20/05/2024	Affari Italiani	42
<hr/>		
20/05/2024	Affari Italiani	43
<hr/>		
20/05/2024	AskaneWS	44
<hr/>		
20/05/2024	BizJournal Liguria	45
<hr/>		
20/05/2024	BizJournal Liguria	46
<hr/>		
20/05/2024	BizJournal Liguria	47
<hr/>		
20/05/2024	BizJournal Liguria	48
<hr/>		

20/05/2024	Genova Today	49
Corruzione, atteso l'interrogatorio di La Mattina, al telefono diceva: "Non mi faccio minacciare da nessuno"		
20/05/2024	Genova Today	51
I portuali dell'Usb occupano palazzo San Giorgio: "Per la democrazia sindacale e contro la corruzione"		
20/05/2024	Genova Today	52
Finanziamenti "leciti" o "illeciti", la procura darà un parere sull'audio dell'interrogatorio di Roberto Spinelli		
20/05/2024	Il Nautilus	53
Marina Genova, concluso il 2° Classic Boat Show		
20/05/2024	Informatore Navale	55
La funzione strategica della ferrovia a Genova nel collegamento tra il porto passeggeri, la città e l'aeroporto		
20/05/2024	Messaggero Marittimo	58
Diga di Genova: domani giornata decisiva col voto sul finanziamento		
20/05/2024	PrimoCanale.it	60
Port view, il porto di Genova in diretta nel mondo 24 ore su 24		
20/05/2024	PrimoCanale.it	62
Maxi inchiesta, anche Bucci parlerà ai magistrati		
20/05/2024	PrimoCanale.it	63
Porto e trasporti Genova, 50 portuali occupano palazzo San Giorgio 39 secondi di lettura di Aurora Bottino Lunedì 20 Maggio 2024		
20/05/2024	PrimoCanale.it	64
Maxi inchiesta, anche Bucci parlerà ai magistrati		
20/05/2024	PrimoCanale.it	65
Caso Toti, Mov5s chiede lo scioglimento del consiglio regionale		
20/05/2024	Sea Reporter	67
Grande successo a Genova per la 16ª edizione di Yacht & Garden		
20/05/2024	Sea Reporter	69
Marina Genova, concluso il 2° Classic Boat Show		
20/05/2024	Ship Mag	71
World Aids to Navigation Day, luce su Genova		
20/05/2024	Ship Mag	72
Diga, Ioculano (Pd): "La Giunta stralci il mutuo da 57 milioni di euro"		
20/05/2024	The Medi Telegraph	73
Navi, porti e ambiente: il 28 maggio a Genova l'ottava edizione del Forum I nomi dei relatori		

La Spezia

20/05/2024	Citta della Spezia	74
Largo Fiorillo, Circolo velico, Porta Rocca e Controviale Parma: l'Adsp vara nuovi divieti e stalli riservati		
20/05/2024	Port Logistic Press	75
Terminal crociere: ecco il perché della accoglienza della Sun Princess alla Spezia		

Marina di Carrara

20/05/2024	(Sito) Ansa	77
Humanity One con 70 migranti arrivata a Marina di Carrara		

20/05/2024	Rai News	78
Sbarcati i 70 migranti della Humanity. La sindaca: "Sbarco numero 12. Onore ma anche onere"		

Livorno

20/05/2024	Corriere Marittimo	79
Partito il Festival della robotica a Livorno		
20/05/2024	Messaggero Marittimo	80
A Livorno il Festival della robotica		
20/05/2024	Messaggero Marittimo	81
Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità		
20/05/2024	Messaggero Marittimo	83
ZLS e interconnessioni ferroviarie: il futuro della portualità tra Piombino e Livorno		
20/05/2024	Ship Mag	85
Toremar: "In dubbio la nostra partecipazione alla gara per le linee minori sovvenzionate"		

Piombino, Isola d' Elba

20/05/2024	Corriere Marittimo	86
Continuità marittima Piombino-Portoferraio, Toremar non garantirà contratto di secondo livello		
20/05/2024	Shipping Italy	87
Toremar minaccia un passo indietro sulla gara per le linee minori in convenzione		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/05/2024	Abruzzo News	89
Ripresa dei lavori del porto di Pescara, la nota di Sospiri		
20/05/2024	vivereancona.it	90
Porto di Ancona, ex stazione ferroviaria di Ancona marittima: l'Adsp fa chiarezza		

Napoli

20/05/2024	Napoli Village	92
Problematiche del settore dell'autotrasporto nel porto di Napoli. Riunione in Prefettura		
20/05/2024	Shipping Italy	93
Dalla riunione con il prefetto qualche speranza per il fermo tecnico dell'autrasporto al porto di Napoli		

Salerno

20/05/2024	Shipping Italy	94
Schiarite in vista sul futuro della Culp di Salerno		

Bari

20/05/2024	Affari Italiani	95
<hr/> Bari, arriva il parere favorevole dell'ADISPAM sul Parco Castello		
20/05/2024	Bari Today	96
<hr/> Torna "Rotta verso Bari", l'open day per l'iscrizione dei giovanissimi ai corsi gratuiti di sport nautici		

Brindisi

20/05/2024	Shipping Italy	97
<hr/> Anche Fincosit con Brindisi e Taranto per l'eolico offshore		

Taranto

20/05/2024	Shipping Italy	99
<hr/> Taranto piange l'improvvisa scomparsa dell'agente marittimo Luigi Guida		

Olbia Golfo Aranci

20/05/2024	(Sito) Ansa	100
<hr/> Trenitalia, biglietti treno+nave per l'estate in Sardegna		
20/05/2024	Sardinia Post	101
<hr/> Bloccato al porto di Olbia con due tartarughe "prelevate" a Sant'Antioco		
20/05/2024	Informatore Navale	102
<hr/> AdSP del Mare di Sardegna - Sequestro tartarughe porto isola bianca		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

20/05/2024	Messina Oggi	103
<hr/> Duferco Giammoro, Uil teme la chiusura		
20/05/2024	Stretto Web	104
<hr/> Stabilimento Duferdofin di Giammoro, la Uil: "parole del presidente preoccupanti"		

Catania

20/05/2024	New Sicilia	105
<hr/> Rubavano ai semirimorchi posteggiati al Porto di Catania, denunciati 6 pregiudicati		

Palermo, Termini Imerese

20/05/2024	Italpress	106
<hr/>		
20/05/2024	LiveSicilia	107
<hr/>		
20/05/2024	giornaledisicilia.it	110
<hr/>		

Focus

20/05/2024	Il Nautilus	113
<hr/>		
20/05/2024	Informare	115
<hr/>		
20/05/2024	Informatore Navale	116
<hr/>		
20/05/2024	Informazioni Marittime	118
<hr/>		
20/05/2024	Informazioni Marittime	119
<hr/>		
20/05/2024	Rai News	120
<hr/>		
20/05/2024	Ship Mag	121
<hr/>		
20/05/2024	Ship Mag	122
<hr/>		
20/05/2024	Ship Mag	125
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 5885281

FONDATA NEL 1876

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



VALLEVERDE



Il film a Cannes
Gli intrighi e l'ascesa
del giovane Trump
di **Paolo Mereghetti**
e **Stefania Ulivi** alle pagine 48 e 49



Arriva il fondo Oaktree
Zhang lascia, l'Inter
diventa americana
di **Francesco Bertolino**
a pagina 50



VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY

Il Medio Oriente

TRAPPOLE (E SPIRAGLI) PER GLI USA

di **Massimo Gaggi**

La morte del presidente iraniano. E poi il procuratore del tribunale dell'Aia (non riconosciuto da Usa e Israele) che chiede un arresto di Benjamin Netanyahu e Yahya Sinwar destinato a restare sulla carta. Gli eventi traumatici delle ultime ore sembrano poter fossilizzare ancor più le posizioni radicali dei principali attori del conflitto mediorientale: la decisione del procuratore della Corte penale Internazionale che mette sullo stesso piano il premier israeliano e il leader dell'ala militare di Hamas costringe anche Benny Gantz, principale oppositore di Netanyahu, l'uomo del futuro nell'ottica Usa, a solidarizzare col capo del governo mentre Ali Khamenei promette che Raisi verrà sostituito da un altro leader duro quanto lui. E magari, si potrebbe aggiungere, più capace e competente, vista la diffusa ostilità nei confronti del presidente morto nell'incidente elicotteristico.

Ma i fatti traumatici possono sempre aprire qualche interstizio che, se sfruttato, può portare a correzioni di rotta più o meno significative: la vecchia gerarchia religiosa e quella militare del pasdaran fin qui hanno usato il pugno di ferro ma non possono non rendersi conto di essere assediati in modo sempre più soffocante da una società iraniana giovanissima, dinamica, vogliosa di aprirsi al mondo, insofferente.

Quanto alla guerra a Gaza, negli interstizi si sta muovendo in questi giorni soprattutto Jake Sullivan. continua a pagina 40

Il presidente Inchiesta sull'incidente dell'elicottero



Raisi è morto, l'Iran diviso tra lutto e proteste

I soccorritori mentre recuperano i corpi dal luogo in cui è precipitato l'elicottero con a bordo Raisi

L'incidente e la morte del presidente iraniano Raisi. A fine mese le elezioni per scegliere il suo successore. Il Paese resta sempre diviso tra il dolore e le proteste.

da pagina 2 a pagina 9

L'INTERVISTA TAJANI

«Si al cordoglio, ma ora più diritti»

di **Paola Di Caro**

«Dopo il cordoglio, più diritti in Iran», dice il ministro degli Esteri Tajani. a pagina 9

GIANNELLI



Israele e Biden: «Oltraggioso». A Gaza: «Noi le vittime»

Chiesto l'arresto per Netanyahu e i capi di Hamas

L'Aia, il procuratore: crimini contro l'umanità

di **Davide Frattini**

La Corte dell'Aia ha chiesto l'arresto per i capi di Hamas, per il premier israeliano Netanyahu e per il ministro della Difesa Gallant. L'accusa è di «crimini contro l'umanità». Per Hamas riguarda i massacri del 7 ottobre e lo «sterminio, presa di ostaggi, violenza sessuale, tortura». Ai politici israeliani viene imputata l'offensiva a Gaza che ha portato a «denutrizione come strumento di guerra, sterminio, assassinio, attacchi contro la popolazione civile». alle pagine 10 e 11 **Finetti**

LA CORTE, IL MANDATO, IL PREMIER

Gli effetti e che cosa rischia

di **Alessandra Muglia**

Se i mandati di arresto venissero emessi Netanyahu non potrebbe recarsi nei Paesi occidentali alleati, tranne gli Stati Uniti. a pagina 11

Campi Flegrei Mai così da 40 anni

Terremoto a Napoli La gente in strada «Dormiamo fuori»

di **Fulvio Bufi**

Terremoto a Napoli, con la gente presa dal panico che ha abbandonato le case e si è riversata per strada e nelle piazze. Dove sono stati in molti ad avere trascorso la notte. I più rifugiati nelle auto, qualcuno nelle tende inviate dalla Protezione civile. Altri sono fuggiti da amici, fuori città. Due le scosse più forti, una di magnitudo 4,4: nel Campi Flegrei è la più intensa da 40 anni. Tante altre più deboli, epicentro a Pozzuoli. Pochi i danni e scuole chiuse in alcuni quartieri. a pagina 21

ALL'INTERNO

IL FONDO MONETARIO

Debito, altolà dal Fmi: l'Italia ritiri le misure inefficienti

di **Federico Fubini**

«I deficit e il debito dell'Italia sono alti, ritirare le misure fiscali anti-crisi inefficienti». Un attacco al Superbonus. Ecco la raccomandazione del Fondo monetario internazionale nel rapporto stilato alla fine della missione a Roma. Crescita del Pil in frenata. a pagina 42

COMUNALI, IL SONDAGGIO



Firenze al voto, il centrosinistra è in vantaggio

di **Nando Pagnoncelli**

A Firenze centrosinistra avanti di tre punti sul centrodestra. Verso il ballottaggio, con Funaro che batterebbe Schmidt. a pagina 17

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Prima che la spediscono in un centro di rieducazione, vorrei spendere qualche parola in difesa di Ivana Semeraro, la manager che ha osato rifiutare un versamento di 40 mila euro al comitato di Giovanni Toti, come suggerito al telefono dall'arzilla imprenditore Spinelli, «perché potrebbe sembrare corruzione». Semeraro sa benissimo che finanziare la politica alla luce del sole è un'attività legittima. Però sa altrettanto bene che si presta a un fondato sospetto, dal momento che di solito chi sovvenziona il potere non è un beneficiario disinteressato, ma un creditore che si aspetta la restituzione del «prestito» sotto forma di leggi amiche e altri favori.

I pragmatici ci spiegheranno che è sempre andata così fin dai tempi di Giulio Ce-

Seme raro



sare foraggiato da Crasso. Peccato che quasi nessuno abbia mai il coraggio di dirlo. Questa forma di coraggio Platone la definiva parresia e mio padre «cunta nen bale» (dal piemontese «non raccontar bugie»). Neanche a te stesso. Chiamare le cose con il loro nome è un fatto talmente inusuale che sembra credibile solo nel mondo delle favole (il bambino di Andersen che dice «il re è nudo»). Peccato lo si pratici così poco nella vita reale, perché tra i suoi molti pregi ha anche quello di svelarla e semplificarla. Se Ivana Semeraro avesse usato una formula di rifiuto più ambigua, probabilmente Spinelli avrebbe provato a insistere. Invece ha chiuso subito la telefonata, a riprova del potere disarmante della sincerità.

...è l'ora dell'oro

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro

ORO - GIOIELLI - MONETE

OBRELLI

DAL 1929

www.oro.obrelli.it

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

AUTORIZZAZIONE BANCA D'ITALIA n. 5007737



VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI





L'Agcom accoglie i ricorsi di Santoro contro il comizio di Vespa col bis dell'editto bulgaro: la Rai dovrà dargli diritto di replica. Ma il noto fuorilegge non paga mai?



Martedì 21 maggio 2024 - Anno 16 - n° 139
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

PARLA STELLA La moglie dopo il verdetto

Assange, sì all'appello "Ora gli Usa desistano"

■ Londra ammette le poche garanzie date da Washington e l'incertezza su un procedimento equo se il fondatore di WikiLeaks venisse consegnato. La consorte: "È un buon segnale. Mi aspetto un processo rapido"

MAURIZI E PROVENZANI A PAG. 10 - 11



PARLA MICHELE EMILIANO

"Forti, sbagliato accoglierlo così: c'è una vittima"



MASCALI A PAG. 6

LO SCOOP DEL "FATTO"

Villa Santanchè e abusi edilizi: s'indaga a Lucca



MACKINSON A PAG. 4

Gotham City

» Marco Travaglio

Donque, nell'Italia ridotta a succursale di Gotham City, è cosa buona e giusta che il premier accoglia in pompa magna un ergastolano condannato definitivamente per aver trucidato a sangue freddo il figlio di un tizio affetto da demenza che aveva appena truffato (e meno male che ne ha fatto secco uno solo: con due morti ammazzati, arriva la fanfara; con tre, le frecce tricolori). Lo afferma un variopinto zoo di *fake*s, spostati, servi di scena e giuristi per caso, con argomenti talmente logici che verrebbero respinti anche in un reparto psichiatrico. C'è chi confonde l'estradizione di Chico Forti con un'assoluzione: siccome sconterà in Italia il resto della pena (si fa per dire: qui l'ergastolo è finto), vuol dire che è innocente. E c'è chi arguisce la bontà dell'accoglienza meloniana dal fatto che "nel 2020 Di Maio fece la stessa cosa e Travaglio scrisse editoriali per lodarlo". Balle spaziali.

1) Di Maio non fece la stessa cosa: annunciò un accordo con l'Amministrazione Trump per estradare Forti, poi sospeso con l'arrivo di Biden. 2) Se io avessi lodato Di Maio, non avrei legittimato la passerella meloniana: un conto è far scontare al condannato la pena in patria, un conto è accoglierlo come un capo di Stato ai massimi livelli istituzionali. 3) Il 24.12.2020 il *Fatto* esultò a tal punto per l'annuncio di Di Maio da relegarlo a pagina 14 in un minuscolo trafiletto che riportava un lancio di agenzia, poi ripreso dai nostri social insieme a decine di altre notizie in breve. 4) Io non ho mai scritto una riga né sull'annuncio di Di Maio, né sul processo a Forti (chiuso dalla giustizia americana), né sull'opportunità o meno di estradarlo. A casa mia un assassino è un assassino, chiunque sia a stendergli il tappeto rosso: purtroppo l'unico premier (del mondo libero) che ha fatto una simile corbelleria è la Meloni. Che dev'essersene accorta, anche per le proteste degli elettori scontenti, tant'è che ha fatto sparire le foto dal sito di Palazzo Chigi. Ora pagherebbe caro l'insano gesto se l'opposizione l'avesse inchiodata con gli argomenti di De Raho ed Emiliano. Invece l'idea più brillante partorita dalla sinistra più idiota del mondo è che, se fai l'inchino a Chico, devi farlo pure alla Salis: geniale paragone fra un assassino e un'imputata per lesioni che nessuno ha ancora condannato (i giudici ungheresi prenderebbero buona nota).
A proposito di logica manicomiale. Quei golosoni di *Corriere* e *Repubblica* anticipano le memorie di Paolo Gentiloni, il commissario europeo del Pd che abbandona la Ue dopo cinque anni senz'aver lasciato traccia di sé (a parte il Pacco di Stabilità): "Sul P-nrr non ci fu trattativa. I fondi li decise un algoritmo messo a punto da due funzionari".

SEGUE A PAGINA 20

CAMPAGNA D'ORO QUANTO INVESTONO I PARTITI PER IL VOTO EUROPEO

Elezioni: FdI e Pd spendono 3 milioni e Renzi 1,5 (per sé)



FI CIRCA 500MILA EURO
MARCHETTE DELLE DESTRE
SU SALVA-CASA E BALNEARI

DELLA SALA, DE RUBERTIS E MARRA A PAG. 2 - 3

LETTERA UFFICIALE: "SOSTENETE IL LEADER"
Tajani ha paura del flop di preferenze
e ordina ai candidati: "Fatemi votare"

A PAG. 4

LE NOSTRE FIRME

- Basile Mediare con la Cina a pag. 13
- Orsini Due terrorismi a pag. 13
- Canfora Lezioni di pace a pag. 17
- Oliva Noi a Secondigliano a pag. 16
- Scanzi Stile Juve? a pag. 13
- Lerner Dreyfus a Roma a pag. 19

IL CYBER-STIPENDIO

Boschi e l'aitutino saltato al fratello del suo fidanzato

Alessandro Mantovani e Giacomo Salvini

Un emendamento approvato e poi soppresso che riguardava tutti gli appartenenti alle forze dell'ordine, tra cui Gian Luca Berruti, cognato di Maria Elena Boschi.

A PAG. 5



IL PRESIDENTE È MORTO

Iran, che succede con il dopo-Raisi

A PAG. 9



La cattiveria

Roma, ladri in casa Salvini: rubato solamente il Topolino del 3 ottobre 1982 con il progetto originale del Ponte sullo Stretto

LA PALESTRA/MARCO L. FERRETTI

PER "CRIMINI DI GUERRA"

Il pm dell'Aja chiede di arrestare Sinwar, Netanyahu e Gallant

ANTONUCCI A PAG. 9



CANNES, OGGI SORRENTINO

Il Trump di Abbasi piace, Cronenberg delude con l'horror

PONTIGGIA A PAG. 18



ANNO XXIX NUMERO 119

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 21 MAGGIO 2024 - € 1,80 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 29

Vogliono fare figli, sposarsi, tirare su famiglia. I ragazzi vogliono essere diversi da noi, Homo Online, e non ce ne accorgiamo. Leggete l'Istat

Di che generazione sono, secondo l'etichettatura moderna? E chi lo sa. Boomer, millennial, X, se avete passato i trent'anni il titolo che vi riguarda di più nell'area che va dai "vecchi" a "semivecchi", è uguale, è uguale.

veramente giovani l'hanno capito: i quattordicenni ci guardano online senza toccare. Preoccupati per noi e moderatamente schifati. Vorrei vedere: ci si bastona senza sosta, senza conoscerci, senza risultato. Apri il social, la finestra sul mondo che possiamo permetterci, e vedi minacce di denunce e chiamate ai giudici.

intervistati vedono il loro futuro in coppia (74,5 per cento) e molti pensano al matrimonio (72,5 per cento). Tra i giovanissimi desidera avere figli il 69,4 per cento, di questi soltanto 18,8 per cento è per il figlio unico, mentre il 18,2 per cento pensa a tre o più figli.

gnifiche e poco progressive, ti senti fremo al palo a ogni insufficienza a scuola. "Chi sarò da grande?" è ancora mitologia dell'avvenire, i successi sono lì, è portata di mano. Se c'è un principio dell'età adulta più che detestabile, è che si deve rimandare il più possibile per i ragazzi, e la presa di coscienza della relazione diventa proporzionale tra responsabilità e denaro.

IRAN, ISRAELE E LE DUE FAVOLE PER IDIOTTI

Morto il presidente meno amato e votato della storia, si aprono le elezioni più difficili per il regime

Il dito è Raisi, la luna è l'Islamismo. La vita del macellaio ci ricorda che mandato d'arresto servirebbe all'Aia

Comparare vittime e assassini e cancellare il senso della storia. Una ridicola Aia contro Israele

Roma. Nel 1988, quando da capo della magistratura Ebrahim Raisi mandò al patibolo migliaia di oppositori, anche intere famiglie e coppie trentenni con figli piccoli, l'ayatollah Montazeri lo affrontò e gli disse: "Non sarai ricordato come un rivoluzionario, sarai ricordato come un criminale".

Che splendida ipocrisia chiamarlo "il macellaio". Che splendida ipocrisia ragionare su ciò che ha rappresentato, durante la sua vita, Ebrahim Raisi, il presidente iraniano morto domenica pomeriggio dopo uno schianto in elicottero al quale partecipò.

La giustizia della signora Karim Ahmad Khan è un favor per idioti. Cercare pace, tutela dei diritti umani, bandire la disumanizzazione dei nemici.

Uno schianto inutile

Israele non gioisce e non si preoccupa, la morte di Raisi e Amir-Abdollahian non cambia nulla

Roma. Nel rapporto tra Israele e la Repubblica islamica nulla cambia, anche se il presidente dell'Iran Ebrahim Raisi è morto assieme a tutti gli altri passeggeri che volavano a bordo dell'elicottero Bell 212, vecchio rimasuglio di fabbricazione americana catturato nel tentativo di effettuare un atterraggio di emergenza tra le montagne nebbiose del Varzaqan, nella regione iraniana dell'Azerbaigian orientale.

Uniti, a pratiche indifferenziate, è stato il caso di Hamas a Gaza e in esilio e quello delle Brigate al Qassam a Gaza. Pari sono. Il procuratore capo della Corte penale internazionale, il giudice di origine pachistana Karim Ahmad Khan, ha chiesto alla Camera preliminare del tribunale di emettere mandati di arresto contro i cinque.

Il Conte pretermesso

Gentiloni fa piazza pulita del mito fondativo del centrosinistra, e ci spinge a un bilancio di quegli anni

Siamo ossessionati da due drammi. L'Ucraina che abbiamo letto ieri e la guerra in Gaza. Questo, all'incirca: Giuseppe Conte non ha trattato bene i soldi del Pnrr, la cifra di 194 miliardi di euro è stata decisa da un algoritmo predisposto da due funzionari, Olandesi, per giunta. Lo ha raccontato Paolo Gentiloni a Paolo Valentini nel libro, appena uscito, che s'intitola "Nelle vene di Bruxelles".

Ciampino blues

Meloni e Chico, ennesimo capitolo della commedia aeroportuale all'italiana

Ma sarà meglio "Chico in Italia". Come urlava il Pirellone illuminato, "Benvenuto assassino", con la titolatura il Fatto? Il ritorno in pompa magna dell'ergastolano balneare Meloni Forti, accolto dalla premier

Avs e Zero Assoluto

Eliminare i fossili entro il 2050, il piano di Verdi e Sinistra è più irrealistico del Net Zero dell'Ue

Il programma di Alleanza Verdi e Sinistra (Avs) per le prossime elezioni europee interviene come è ovvio e giusto, su una pluralità di temi, dalla promozione della pace al superamento dell'austerità. Ma è soprattutto alle proposte sull'ambiente che bisogna guardare per valutare la serietà, in fondo, la risposta alla crisi climatica è la principale anima del movimento guidato da Angelo Bonelli e Nicola Fratoiniani.

La verità dei regimi

Per quattordici ore Raisi è stato sia vivo sia morto. Cronache dal caos della propaganda

Le priorità dei regimi

Il vecchio elicottero presidenziale dell'Iran e tutti i soldi spesi per armare la Russia e gli altri alleati

"Netanyahu all'Aia"

Il mandato d'arresto serve a fare d'Israele l'ebreo fra le nazioni? I precedenti

Meloni di Marsiglia

Fdi propone la buoncostume del tricolore: multe fino a 5.000 euro per chi non lo tiene pulito

Parla Zuncheddu

"Vi racconto i miei 33 anni passati in carcere ingiustamente". Intervista all'ex pastore sardo

Baraldini maramaldini

Quando il 26 settembre del 1969 fu estradato dagli Stati Uniti Silvia Baraldini, condannata a 43 anni per reati

Roma. La prima notifica dei media internazionali sull'incidente all'elicottero che trasportava il presidente iraniano Ebrahim Raisi è arrivata quando in Italia erano da poco passate le 14 di domenica. Le agenzie di stampa di mezzo mondo hanno battuto la notizia citando i media di stato iraniani, tra cui l'Ira, l'agenzia di stampa di stato, e la Fars News Agency, quella semi-ufficiale. Per le successive quattordici ore, cioè fino a quando non è stata diffusa la notizia ufficiale della morte di Raisi e degli altri passeggeri dell'elicottero, c'è stato solo il caos: il mondo ha assistito a una prova di quello che accade quando un regime, abituato a tenere sotto controllo le informazioni, deve fare i conti con la verità. Unpresto, l'emergenza. Come il gatto di Schrödinger, per quattordici ore Raisi è stato sia vivo sia morto, e a contribuire al caos informativo non sono stati - non soltanto - almeno i social network, ma le agenzie e i media di stato, che in mancanza di notizie invitavano i cittadini "a pregare".

Milano. Vladimir Putin, presidente russo, ha telefonato subito al neopresidente iraniano, Mohammad Mokhber, per fare le condoglianze e per ribadire che l'alleanza tra la Russia e la Repubblica islamica d'Iran è e resterà solida. Putin aveva avuto molti contatti - IT conversazioni negli ultimi due anni, secondo il sito del Cremlino - con Ebrahim Raisi, morto domenica nello schianto dell'elicottero presidenziale. Ma anche il suo successore, Mokhber, ha una certa dimestichezza con Mosca: secondo Reuters, era lui a guidare la delegazione, nell'ottobre del 2022, andò nella capitale russa a definire i dettagli dell'accordo di fornitura di droni e missili iraniani. In quell'autunno, gli Shahed 136 iraniani divennero parte integrante degli attacchi aerei russi contro le città dell'Ucraina - gli ucraini hanno imparato a riconoscerli dal rumore, il soprannominano "i motorini".

Roma. Benjamin Netanyahu e Yoav Gallant, Yahya Sinwar, Ismail Haniyeh e Mohammed Deif. Il premier e il ministro della Difesa di Israele, il capo di Hamas a Gaza e in esilio e quello delle Brigate al Qassam a Gaza. Pari sono. Il procuratore capo della Corte penale internazionale, il giudice di origine pachistana Karim Ahmad Khan, ha chiesto alla Camera preliminare del tribunale di emettere mandati di arresto contro i cinque. Il procuratore Khan ha dichiarato che le accuse a carico del leader di Hamas riguardano "sterminio, omicidio, presa di ostaggi, stupro e violenza sessuale durante la detenzione", mentre quelle a carico di Netanyahu e Gallant consistono nell'aver "causato lo sterminio, la fame come metodo di guerra" e nell'aver "colpito deliberatamente i civili". Un capolavoro di equivalezze morali.

Roma. Rattoppato il tricolore o Meloni vi scualcia. I comuni che esibiscono la bandiera sporca, sdrucita saranno sanzionati fino a cinquecento euro. Non sapete sporca? Male. A vigilare ci pensa una nuova figura istituzionale, il marsocchiaio dello standard, insieme alla buoncostume di Mameli. Fratellini d'Italia rinnova la tradizione delle norme castigo e pernacchia. La proposta di legge del 15 maggio, è stata depositata alla Camera, ed è firmata da un manipolo di bandolieratori di Fdi. Ventiquattro deputati introducono grandi novità "in materia di tutela del decoro nell'esposizione delle bandiere della Repubblica Italiana e delle norme europee". Dopo lunghe analisi, la pres' d'Atto: "Giudando per le nostre città, troppo spesso vediamo bandiere a brandelli o erroneamente posizionate". La morale: "Esporre in modo sciolto è segno di resa al degrado". Il partito di Meloni passa alle maniere forti: il sapone di Marsiglia.

Roma. "Mi hanno bruciato 33 anni di vita. Pensi a quante cose avrei potuto fare, io non ho potuto fare niente. E chissà quanti ce ne saranno ancora lì dentro, innocenti che non hanno la possibilità di uscire dal carcere". A parlare al Foglio è Beniamino Zuncheddu, vittima del più grave errore giudiziario della storia del nostro paese. Ex pastore di Burcei (Cagliari), Zuncheddu, 60 anni, è stato condannato all'ergastolo per la strage del Sismai dell'8 gennaio 1991, che costò la vita a tre persone, per poi essere assolto al termine di un processo di revisione lo scorso 26 gennaio, dopo quasi 33 anni passati in carcere. Da oggi è nelle librerie con "Io sono innocente" (edito da DeAgostini), scritto con il suo legale, l'avvocato Mauro Trogu, in cui racconta la sua incredibile vicenda. Da quando è stato assolto, Zuncheddu è tornato a Burcei. "Mi sento come un bambino che deve reimparare a camminare", ci dice, riferendosi a tutto ciò di nuovo che ha trovato una volta fuori dal carcere: "Nuove automobili, i telefoni, persino una nuova moneta, l'euro".

Quando il 26 settembre del 1969 fu estradato dagli Stati Uniti Silvia Baraldini, condannata a 43 anni per reati contro Mastro Cilegia. Di "associazione sovversiva" all'aeroporto si presentarono Armando Cossutta con le rose rosse e il ministro della Giustizia di D'Alema, Oliviero Diliberto, raggiante all'idea. Il Fatto non c'era e Padellaro faceva altro, ma oggi sul Fatto che per l'extradizione di Chico Forti titola "Benvenuto assassino" (chissà che avrebbe scritto nel 1969). Padellaro scrive che Forti è stato "pur sempre condannato da un paese dove, fino a prova contraria, vige lo stato di diritto". Chissà, forse invece Baraldini era stata condannata dallo zio del defunto ayatollah Raisi. E' lo stesso Fatto che quando Di Maio s'adoperava per riportarlo in Italia, chiamava Forti "ex produttore televisivo" e adesso che l'ha liberato Meloni scrive "assassino". È intervista addirittura a De Raho, oggi grillino come fu Di Maio, solo che Di Maio non c'è più e allora dice che "Meloni svilisce lo stato". Tutto molto ridicolo, maramaldini, ma non è tutto. Poi c'è Beppe Grillo che su X dice: se il governo ha portato a casa Forti "non avrà difficoltà a riportare dall'Estremo Oriente i deputati del processo Renzi. Perché quando non bastano le marce, scatenano le menti giuridiche perfinatissime. (Maurizio Crippa)

Questo numero è stato stampato in collaborazione con il 2020

Questo numero è stato stampato in collaborazione con il 2020

CRIPPA NELL'INSERTO I

CRIPPA NELL'INSERTO I



COSÌ MONDADORI ENTRA NELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE

di Vittorio Macioce a pagina 18

PER ATTACCARE LA MELONI «RISCRITTO» ANCHE MOZART

Franini e Gnocchi a pagina 28



TENTATO FURTO A CASA SALVINI: DIFFUSO IL SUO INDIRIZZO SUL WEB

Pier Francesco Borgia a pagina 6



STUDENTI IN CORTO: «FATECI STUDIARE» MA NON POSSONO SFILARE IN STATALE

Serena Coppetti a pagina 2



il Giornale



MARTEDÌ 21 MAGGIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 120 - 1.50 euro*

www.igiornale.it

Editoriale

UN RITOCOCCO E UNA NOVITÀ

di Alessandro Sallusti

A poche settimane dal nostro cinquantesimo compleanno diamo un ritocco alla nostra veste grafica per presentarci in ordine all'appuntamento. La novità più importante è però quella forse meno visibile, la scomparsa di quella dicitura «Da 50 anni contro il coro» che faceva mostra di sé proprio sotto la testata. Intendiamoci, non è che rinunciamo a essere ciò che siamo sempre stati: è che forse è venuto il momento di prendere atto che quella battaglia contro un pensiero unico illiberale che si imponeva in ogni campo è stata vinta, che le idee di una destra liberale, moderna e moderata hanno piena cittadinanza culturale e politica. Certo, tutti i giorni è una battaglia, ma ben vengano sacche di resistenza che - se pur a volte macchietistiche e altre inutilmente violente - fanno parte del gioco democratico: siamo contro a qualsiasi pensiero unico e quindi anche a quello di destra. Il «coro» della sinistra stecca dopo stecca, è diventato un canto desueto, i suoi eccessi sulla «fascizzazione dell'Italia» appassiano solo una stretta cerchia di intellettuali e giornalisti seguiti da una esigua minoranza di giovani, certo rumorosi ma del tutto estranei alla realtà di un Paese che vuole innanzitutto guardare avanti e crescere il più possibile in santa pace. Non nego la complessità del momento, anzi viviamo in un momento particolarmente complicato. Ma se così è e la maggioranza degli italiani consapevoli si affidano alle nuove destre, beh un motivo ci sarà. Non sto dicendo che quello in carica sia il governo perfetto né eterno. Dico che prima Silvio Berlusconi e poi Giorgia Meloni con il leale sostegno di Matteo Salvini hanno alla fine sdoganato una visione politica che cinquant'anni fa non era immaginabile potesse governare l'Italia, non certo in maniera stabile e autorevole sul piano internazionale come è avvenuto e sta avvenendo.

Nel 1974 a girare per strada esibendo sottobraccio questo *Giornale* si rischiavano le botte. Oggi i suoi lettori sono quelli che eleggono primi ministri, che orientano le scelte dei governi, che rivendicano con speranza nuove libertà. In altre parole oggi voi lettori siete diventati il «coro» del Paese. Complimenti per la pazienza e la tenacia.

ACCUSA CHOC

Vogliono arrestare Netanyahu

Follia all'Aia: «Israele come Hamas, crimini contro l'umanità» Iran, Raisi morto nell'incidente. Adesso Khamenei è più isolato

Altro che successi

Gentiloni smentisce le favole di Conte sul Pnrr

Laura Cesaretti a pagina 7



EX PREMIER Paolo Gentiloni (a sinistra) e Giuseppe Conte

La politica di Bruxelles ha abdicato agli algoritmi

di Augusto Minzolini a pagina 7

Il procuratore capo della Corte penale internazionale, Karim Khan, ha annunciato di voler emettere mandati d'arresto per crimini di guerra e contro l'umanità nei confronti di Benjamin Netanyahu, del suo ministro della Difesa Yoav Gallant e contemporaneamente contro i tre leader di Hamas.

IL COMMENTO

L'inaccettabile simmetria fra i terroristi e un popolo aggredito

di Fiamma Nirenstein a pagina 3

VENERDÌ IL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Fisco, finisce l'era delle maxi multe Le novità del Salva casa

Nel Consiglio dei ministri di venerdì, oltre al decreto Salva case, vedrà la luce anche il decreto legislativo Sanzioni, una delle norme attuative della riforma fiscale. In sostanza, finisce l'era delle maxi multe fino al 240% dell'importo non versato. La percentuale sarà dimezzata.

Gian Maria De Francesco a pagina 10

LOTTA CONTINUA ALLE GRANDI OPERE

Usano Toti per fermare la diga Quell'Italia dei «no» a prescindere

Paolo Bracalini e Filippo Facci a pagina 8

la stanza di *Vittorio Feltri*

alle pagine 24-25

Il coraggio della pacificazione

INDAGATI E INQUIRENTI

La fotografia che spiega il «sistema» Emiliano

Felice Manti



Una fotografia del 2019 svela il cosiddetto «sistema Emiliano». Il governatore della Puglia è ritratto insieme ad assessori finiti sotto inchiesta, legali e un funzionario.

a pagina 9

«IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE)»

GIÙ LA MASCHERA

DONNE CON LE VOGLIE

di Luigi Mascheroni

Non c'è dubbio che il vero problema della donna non ha altre soluzioni.

Tenendo presente però che la donna senza l'uomo non ha altre soluzioni.

Ma la domanda è: in tempi così fluidi e di sessualità percepita - di uomini che si sentono donne, donne che si sentono uomini e *single* che si sentono binari - ha ancora senso il tradizionale, tradizionalista, scontato e prevedibile rapporto tra un uomo e una donna?

La risposta, o almeno, una risposta possibile, ce l'ha regalata Paola Barale, donna la cui sontuosa bellezza la ha



permesso sempre di scegliere tutti i rapporti che voleva. Con gli uomini e magari anche con le donne.

Comunque. In una intervista a *Vanity Fair*, magazine che come pochi sa riconciliare i sensi di colpa per le pubblicità delle borse Hermès con l'afflato pauperista dei grandi temi sociali che affliggono le donne del pianeta, l'attrice e show girl ha teorizzato che nella vita non basta un uomo solo per avere un rapporto perfetto. Ne servono due. Una visione del mondo che, a sessi invertiti, pur rischiando la più pesante delle accuse di patriarcato, sottoscrivo totalmente anch'io. *Me Too*.

Ma alla fine ha ragione Paola Barale. Se all'uomo normalmente di donna ne basta una, e persino avanzata, secondo la regola aurea che le mogli piangono il giorno del matrimonio, i mariti dopo; alla donna per vivere bene servono per forza due uomini.

E a parte il primo, quello coi soldi, il secondo può persino sceglierlo come le piace di più.



IL GIORNO

* QN IL GIORNO € 1,30 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,50 - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI LODI, CREMONA, PAVIA
* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

Giovani
QN Nuove Generazioni

Speciale
TROVAMI

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

MARTEDÌ 21 maggio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli+



Milano, altri tre identificati per il pestaggio: le immagini della telecamera

Fedez e la lite con Iovino Ecco il film dell'agguato

Palma a pagina 15



La procura dell'Aja: arrestate Netanyahu

Corte penale internazionale, la richiesta del mandato di cattura per il premier israeliano, il ministro della Difesa e i capi di Hamas
Dura reazione di Tel Aviv: «Posizione scandalosa». Anche Biden all'attacco: «Una vergogna l'equiparazione con i terroristi»

Baquis
a pagina 7

Destinazione Europa: il podcast
Dieci videointerviste di QN

Tajani promette:
«Non invieremo
soldati italiani
in Ucraina»



Arminio a pagina 9

La protesta sulle licenze

Il martedì nero
dei taxi
Ma a Roma è già
tutto bloccato

D'Amato a pagina 11

IL PRESIDENTE RAISI È MORTO. IL REGIME: SCHIANTO PER UN GUASTO
UNA SVOLTA A TEHERAN? RESTERANNO GLI ULTRA CONSERVATORI

L'IRAN NON CAMBIA



Farruggia, Ottaviani e Bianchi da p. 2 a p. 5

Donne iraniane
piangono la morte
del presidente
Ebrahim Raisi
e del ministro Amir
Hossein Abdollahian

DALLE CITTÀ

Milano piange lo scialpinista

Alessandro ucciso
da una valanga
È la terza vittima
in poche ore

De Salvo a pagina 16

Mantova, il processo



Il killer di Yana
cercava online
un veleno letale

G.Moroni a pagina 15

Genova, tre francesi arrestati
Accusato anche un minorenne

Orrore
in crociera
Una 19enne
in gita scolastica
stuprata
dal branco

G. Rossi a pagina 12



C'è il Dna, parla la superstite

«Voglio sapere
chi è Unabomber»

Belardetti a pagina 14



Finisce 3-3. La classifica non cambia

Bologna-Juve
Pioggia di gol

Servizi nel QS

NOVITA
DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.
PASTIGLIE GOMMOSE
LAILA
SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
SENZA ZUCCHERI
NON CREA ABITUDINE
Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata o di uno stile di vita sano.





Culture

NARRATIVA Un percorso di letture a partire da «Cadavere squisito» dell'argentina Agustina Bazterrica
Francesca Lazzarato pagina 12



Visioni

CANNES 77 Arriva In concorso «The Shrouds», ritorno sulla Croisette per David Cronenberg
Cristina Piccolo pagina 14



L'Ultima

PELOPONNESO I nove capitani di Pyros: a un anno dalla strage greca alla sbarra ci sono i migranti
Elena Kaniadakis pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

CON IL SECOLO DI ROSSANA
• EURO 2,30
• CON LE MONEDIE DIPLOMATICHE
• EURO 2,00

MARTEDÌ 21 MAGGIO 2024 - ANNO LIV - N° 121 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Il primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu foto di Amir Cohen/Ap



Capo d'accusa

«Nessuno può agire impunemente». La procura della Corte penale internazionale vuole arrestare il premier israeliano Netanyahu e il ministro Gallant per sterminio e carestia a Gaza. È la prima volta. Stessa richiesta contro tre capi di Hamas per la strage del 7 ottobre pagine 2, 3

La richiesta dell'Aja Fine del doppio standard, giustizia senza eccezione
FRANCESCO STRAZZARI
Era nell'aria, ma quando è arrivata è suonata comunque dirompente. Il procuratore della Corte Penale Internazionale Karim Khan l'ha anticipata alla Cnn: dalla sua viva voce abbiamo udito, dopo i pesanti capi d'accusa indirizzati alla leadership di Hamas, le parole starvation, civilian targeting, extermination, associate alla richiesta di arresto depositata per Benjamin Netanyahu e il suo ministro della difesa Yoav Gallant. Non ci sono precedenti di capi di governo di paesi che si definiscono democratici.
— segue a pagina 3 —

I nodi di Teheran Doppia successione (con incognita)
ALBERTO NEGRI
Con la morte del presidente Ebrahim Raisi (e del suo ministro degli Esteri Amirabdollahian) si apre in Iran una doppia successione. La prima, a breve, è quella per la presidenza dove il suo vice Mohammed Mokhber dovrà guidare il Paese a nuove elezioni entro cinquanta giorni. La seconda riguarda quella alla Guida Suprema Ali Khamenei, anziano e di salute malferma, di cui Raisi veniva indicato come un probabile successore (insieme allo stesso figlio di Khamenei Mojtaba).
— segue a pagina 5 —

UNA NOTTE DI ALLARME MONDIALE E DI RICERCHE, POI UN DRONE INVIDUA I RESTI: NESSUN SUPERSTITE

Cade l'elicottero, tra i morti c'è Raisi

Il presidente dell'Iran Ebrahim Raisi è tra le vittime del disastro del suo elicottero, precipitato domenica sui monti di Tabriz e ritrovato solo all'alba di ieri da un drone da ricognizione turco. Tutti morti i passeggeri, oltre al leader iraniano anche il ministro degli esteri Abdollahian, due dignitari religiosi e politici, il comandante delle guardie del presidente e tre membri dell'equipaggio. È stata una lunga notte per l'Iran, un giallo sciolto solo alle prime ore del mattino. Si indaga su un incidente, per ora, e la guida suprema Khamenei lancia appelli alla calma. Ma la morte di Raisi, un falco nato come procuratore capo di Teheran negli anni delle condanne a morte in massa dei prigionieri politici, complica la vita al sistema. Al suo vice Mokhber la guida temporanea del paese, si torna a votare già il 28 giugno. LUCI A PAGINA 4
PARLA L'ANALISTA NIMA BAHALI «Possibile resa dei conti interna»
Intervista all'esperto di sicurezza e relazioni internazionali in Medio Oriente. «La morte di Raisi potrebbe non dispiacere a molti. Nel sistema iraniano i vari gruppi di potere coesistevano. Ma negli ultimi dieci anni sono stati esclusi personaggi che prima erano centrali». VALDAMBRINI A PAGINA 5

MAICOL & MIRCO PER DELICATEZZA, LE NOTIZIE DI OGGI LE DIAMO DOMANI
FINE

L'ALTA CORTE DI LONDRA Il ricorso è fondato, speranza per Assange
Il fondatore di WikiLeaks resta nel carcere duro di Belmarsh, ma per i giudici inglesi ha il diritto di presentare appello contro l'estradizione negli Usa. Ha pesato il rischio di non poter invocare il primo emendamento. Gli attivisti chiedono la liberazione subito: salute precaria. CLAUSI, VITA A PAGINA 6

Le ragioni del diritto Dagli Usa garanzie insufficienti
MARINA CASTELLANETA
Non è la libertà personale a cui avrebbe diritto, ma è senza dubbio una vittoria per Julian Assange che, grazie alla decisione dell'High Court di Londra potrà presentare un nuovo appello contro il provvedimento di estradizione negli Usa deciso dalle autorità inglesi.
— segue a pagina 6 —

ELEZIONI EUROPEE Nel nome della figlia Il tour di Roberto Salis
Lei è l'unica candidata alle europee che non può fare campagna elettorale. Lui l'unico a fare campagna elettorale senza essere candidato. La sfida allo specchio di Ilaria e Roberto Salis: una battaglia per il 4% ad Ays che liberebbe l'insegnante antifascista dalle catene. MERLI A PAGINA 7

all'interno
Europee La partita su due tavoli della premier Meloni
ANDREA COLOMBO PAGINA 9
Camera Sprint sul ddl sicurezza Fdi vuole il sì prima del voto
ELEONORA MARTINI PAGINA 7
Perugia Comunali, alleanza a tutto campo per la sinistra
ANGELA MAYR PAGINA 8

Printed Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. GigaCRM/23/2103
4 5 5 7 9
9 77023 415000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DICOMI - N° 139 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 21 Maggio 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODOTTO DA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOLEA

Il caso a Napoli

Il Circolo dell'Unione: sì alle donne socie i tempi sono cambiati

Maria Chiara Aulio in Cronaca



Il cambio generazionale

Marinella: «Guardo al futuro, ora faccio largo a mio figlio»

Aulio a pag. 12



NAPOLI, LA TERRA CONTINUA A TREMARE

SCOSSE DA INCUBO

► Campi Flegrei, il sisma più forte degli ultimi 40 anni (4.4). Panico e gente in strada

L'editoriale

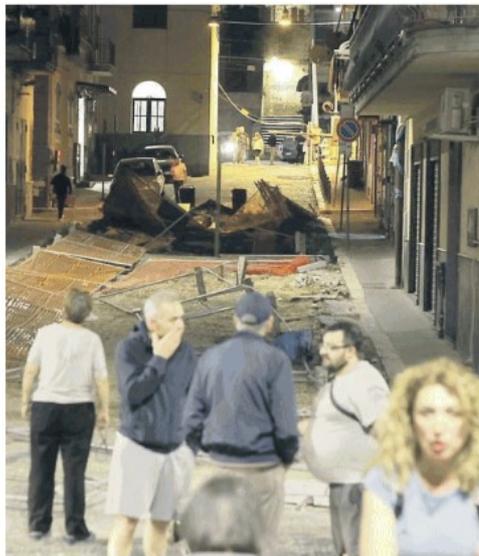
ORA NESSUNO SI PERMETTA PIÙ DI SOTTOVALUTARE E DI SPECULARE SULLA PAURA

Roberto Napolitano

Nessuno si permetta di sottovalutare. Nessuno si permetta di fare allarmismo solo per fare cassa. Qui si tratta di mettere in sicurezza edifici e persone attuando una volta e per tutte gli interventi necessari e piani di prevenzione troppo a lungo attesi o disattesi. Davanti alla scossa più forte degli ultimi quarant'anni a Napoli il panico delle persone è giustificato, soprattutto perché la scossa forte arriva dopo uno sciame sismico che dura da mesi. Guai, però, se tutto ciò generasse allarmismi diretti solo a speculare sulla paura, anziché mettere in campo tutto ciò che serve per garantire la sicurezza dei cittadini. Tenendo conto che molte, troppe case, nel nostro territorio, sono state costruite su un vulcano attivo.

Non sottovalutare e non fare allarmismi sono i due binari stretti entro i quali deve camminare il treno della sicurezza. Smettiamola di spegnere che non succeda mai niente perché la speranza è sacrosanta, ma la paura è diventata strutturale. Siamo un Paese fragile e dobbiamo capire che è obbligatorio diventare anche un Paese in grado di fare fronte alla sua costitutiva fragilità.

Continua a pag. 34



Caduta di calcinacci in via Napoli a Pozzuoli. AG. NEARPHOTO

Paolo Barbuto
Gennaro Di Biase

La scossa è stata accompagnata da un potente rombo, un boato che ha accelerato la sensazione di pericolo. Tutti sono scesi in strada, si sono radunati nei luoghi considerati sicuri. Ma le scosse si

sono susseguite e non hanno dato tregua ai Campi Flegrei. In quel momento il panico si è diffuso. Come anche in città dove la sequenza è stata avvertita anche nei quartieri più distanti dall'epicentro. Numerosi gli edifici lesionati, sospese le linee Metro ed Eav per verifiche.

Alle pagg. 2 e 4

Il racconto / 1

La caldaia ardente della Solfatara che scuote la città

Pietro Gargano

Una scossa di terremoto sfarina sempre un poco il cuore, lascia un vuoto, dilata incredibilmente il tempo. Ma quando hai avuto la grazia di vivere il necessario per avvertirne tante, impari a cogliere le differenze.

Continua a pag. 5

Il racconto / 2

Il cuore in gola e il ricordo che va al novembre '80

Titti Marrone

Come quarantatquattro anni fa, alle 19.51, alle 20.10 e alle 21.46 di ieri e ancora più tardi gli occhi di tanti napoletani sono corsi d'impulso al lampadario. Ed è stato un vero déjà-vu quello provocato dalle scosse di ieri, più forti delle tante di questi mesi.

Continua a pag. 4

Abitazioni lesionate sgomberi e tendopoli «Vogliamo la verità»

L'intervista 1 / L'esperto

Di Vito (Ingv): il suolo continua a sollevarsi, ci saranno altri terremoti

Mariagiovanna Capone a pag. 3

L'intervista 2 / Il sindaco

Manzoni (Pozzuoli): situazione grave vanno verificati gli edifici a rischio

Adolfo Pappalardo a pag. 5

IL COLLOQUIO Il ministro degli Esteri sulla morte di Raisi e sulla richiesta d'arresto di Netanyahu

Tajani: non equiparare un governo eletto ai terroristi



Lorenzo Caio

Tajani scenderà alla Farnesina sulla decisione della Corte penale internazionale che ha proposto di perseguire per «crimini di guerra» sia i capi di Hamas sia il premier israeliano Benjamin Netanyahu.

A pag. 7

Come cambierà l'Iran

Quei sogni di libertà di un Paese dilaniato

Carmine Pinto

Il presidente è morto. La crisi politica continua. La morte di Ebrahim Raisi è oscura nelle dinamiche, quanto imponente nelle conseguenze. Innanzitutto, per il ruolo che ha interpretato negli ultimi anni. Quando lo scenario globale si è trasformato, con la pandemia, l'invasione dell'Ucraina e la guerra di Hamas, Raisi è apparso un protagonista globale.

Continua a pag. 35

«Crimini contro l'umanità»

Bibi e i capi di Hamas pari sono (per l'Aia)

Lorenzo Vita

Yahya Sinwar, capo di Hamas a Gaza; Mohammed Deif, comandante delle Brigate Ezzedin Al Qassam; Ismail Haniyeh, vertice dell'ufficio politico di Hamas; Benjamin Netanyahu, primo ministro dello Stato di Israele e Yoav Gallant, ministro della Difesa. Sono loro le persone per cui è stato chiesto un mandato di arresto internazionale. E per tutti, l'imputazione è la stessa: crimini di guerra e contro l'umanità.

A pag. 6

L'editoriale / Europa e Italia

LA DOPPIA GARANZIA DELLA CARTA MELONI

Michele Marchi

Intervenendo (a distanza, dettaglio non trascurabile) alla convention Europa Viva 24 organizzata dal partito di destra nazionalista spagnolo Vox, il presidente del Consiglio italiano e leader del Gruppo dei Conservatori e Riformisti Europei Giorgia Meloni ha delineato alcuni tratti fondamentali della strategia che ha deciso di dispiegare nelle

prossime settimane. Prima di tutto si parte da una consapevolezza. Meloni, forte di una pressoché incontrastata leadership a livello nazionale, appare pronta a giocare la carta europea. I sondaggi sembrano sorriderle e di conseguenza è legittimo da parte sua lanciare una sfida per favorire nuovi possibili equilibri sia all'interno della nuova Assemblea di Strasburgo (...)

Continua a pag. 35



ALLART
PORTE FINESTRE COPERTURE
www.allartcenter.it
Roma

Il Messaggero

ALLART
PORTE FINESTRE COPERTURE
TEL 06 491404

€ 1,40* ARNO 140 - N° 130
Sped. in A.P. DL 363/2003 con L. 48/2004 art. 1, c. 1 DGR RM

NAZIONALE



Martedì 21 Maggio 2024 • S. Vittorio

IL GIORNALE DEL M...

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

**La proposta di FdI e Pd
Stop baby influencer
«Vietiamo i social
sotto i 16 anni»**

Bulleri a pag. 10



**La giornata di Cannes
L'ascesa di Trump
e il ritorno di Lula:
va in scena la politica**

Satta a pag. 22



**Roma, Ghisolfi nuovo ds
La scossa di DDR:
rosa carente,
bisogna cambiare**

Angeloni e Carina nello Sport



L'Aia chiede l'arresto di Netanyahu e Sinwar Ira Biden: «Vergogna»

- Il procuratore: «Crimini contro l'umanità»
- La morte di Raisi, il regime esclude il sabotaggio

ROMA Il pm della Corte dell'Aia chiede l'arresto di Netanyahu e Sinwar per crimini contro l'umanità. Trovato carbonizzato, intanto, il presidente dell'Iran Raisi dopo l'incidente aereo. Bechis, Errante, Evangelisti Paura e Vita da pag. 4 a pag. 7

Il commento

IL TEATRINO DI UN'ACCUSA

Vittorio Sabadin

La Corte Penale dell'Aia è un organismo internazionale fondato il 1° luglio del 2002 a Roma. Giudica i crimini contro l'umanità e i crimini di guerra solo se lo stato nel quale i responsabili vivono non li porta a giudizio. Ne fanno parte 124 paesi che hanno scelto volontariamente di aderirvi, tra i quali l'Italia, ma non gli Stati Uniti, Israele e la Russia.

I giudici che compongono la Corte vengono eletti dall'assemblea degli aderenti sulla base di candidature presentate dagli stati. Vi lavorano migliaia di persone, e la struttura costa moltissimi soldi. In 22 anni di attività la Corte Penale ha emesso numerosi mandati di cattura, ma

ne ha eseguiti davvero pochi. Giudicare i tribunali sul numero di condanne è sempre scorretto, perché le assoluzioni non sono una sconfitta, ma la conferma che la giustizia funziona. La giustizia internazionale può però vantare di fatto solo la condanna dei criminali della guerra bosniaca: Radovan Karadzic, Ratko Mladic e Slobodan Milosevic.

I paesi che non aderiscono alla Corte l'accusano di occuparsi unicamente dei crimini di cui non sono responsabili governi occidentali: non c'è nessun procedimento aperto sui crimini di guerra degli Stati Uniti in Iraq e in Afghanistan, o di quelli dei britannici a Kabul, sui quali si è pure indagato.

Continua a pag. 5

I focus del Messaggero



**Il nodo del successore,
la stretta sui dissidenti:
cosa cambia per l'Iran**

Migliorico a pag. 6

L'intervista Il ministro Zangrillo

«Promozioni degli statali non più solo per concorso»

► «Toccherà ai dirigenti valutare e premiare le persone che gestiscono. Dobbiamo attirare i giovani nella Pa offrendogli prospettive di carriera»

Andrea Bassi

«Non più solo concorsi nella Pa: promozioni decise dai dirigenti». Il ministro Paolo Zangrillo annuncia la svolta nella Pa in un'intervista a *Il Messaggero*: «Vogliamo fare in modo che chi merita possa progredire e arrivare anche alla dirigenza. Un milione di statali verso la pensione: dobbiamo essere attrattivi per i giovani». A pag. 2 Amoruso a pag. 3

L'analisi

MELONI, L'EUROPA E LE ALLEANZE CHIRURGICHE

Alessandro Campi

Peccato per il mancato incontro televisivo (...) Continua a pag. 24

I ricordi del figlio Nicola a 4 mesi dalla morte



«Mio padre Gigi Riva così immenso e fragile»

Nicola Riva con il padre, scomparso il 22 gennaio Cabris a pag. 17

La ragazza romana in gita scolastica stuprata sulla nave

► Denuncia di una diciottenne in crociera con la classe. Arrestati tre ragazzi francesi

Alessia Marani

Attirata in cabina con l'inganno. Stuprata da tre ragazzi francesi poco più grandi di lei e anche da un minore. L'incubo per una liceale romana di 18 anni si è materializzato a bordo della nave da crociera sulla quale era in gita di istruzione per il Mediterraneo insieme ad altri compagni e scolaresche. A pag. 13

Le idee

SE LA VIOLENZA SURROGA IL DESIDERIO

Luigi Zoja

La società liberale dell'Occidente permette (...) Continua a pag. 24

Lo sciopero

Oggi taxi fermi dalle 8 alle 22 Ma sono divisi



Giacomo Andreoli

Taxi, oggi scatta lo sciopero. Auto ferme dalle 8 alle 22, manifestazione a Roma. Radiocollari: «Sarà un flop». A pag. 14

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
80mg capsule molli olio essenziale di lavanda
14 CAPSULE MOLLI

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

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

Il Segno di LUCA

ACQUARIO RICCO DI STIMOLI

Una configurazione stimolante valorizza il tuo desiderio di trasformazione, mettendoti a disposizione un notevole capitale di energia, che potrà rivelarsi utile per fare fronte a una questione delicata. Nel lavoro c'è qualcosa che ti innervosisce e che ti richiede particolare sottigliezza nella comunicazione. Le tue stesse emozioni potrebbero disorientarti, trova il modo di riconoscerle e ascoltarle, lasciandole fluire liberamente. **MANTRA DEL GIORNO** Le emozioni non ubbidiscono a nessuno.

© RIPUBBLICAZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 24

* Tariffa 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 del barbiere" + € 0,90 (solo Roma); "Romanzo inodore" + € 0,90 (in tutto il Lazio)



il Resto del Carlino

Giovani
QN **Nuove Generazioni**

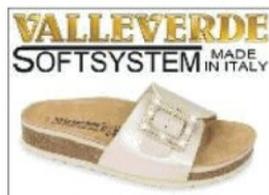
Speciale
SICUREZZA

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

MARTEDÌ 21 maggio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Al Dall'Ara i rossoblù dominano, si fanno rimontare tre gol ma restano terzi

Bologna-Juve da brividi Il pari non ferma la festa

Servizi nel **QS**



La procura dell'Aja: arrestate Netanyahu

Corte penale internazionale, la richiesta del mandato di cattura per il premier israeliano, il ministro della Difesa e i capi di Hamas
Dura reazione di Tel Aviv: «Posizione scandalosa». Anche Biden all'attacco: «Una vergogna l'equiparazione con i terroristi»

Baquis
a pagina 7

Destinazione Europa: il podcast
Dieci videointerviste di QN

Tajani promette:
«Non invieremo
soldati italiani
in Ucraina»



Arminio a pagina 9

La protesta sulle licenze

**Il martedì nero
dei taxi**
Ma a Roma è già
tutto bloccato

D'Amato a pagina 11

**IL PRESIDENTE RAISI È MORTO. IL REGIME: SCHIANTO PER UN GUASTO
UNA SVOLTA A TEHERAN? RESTERANNO GLI ULTRA CONSERVATORI**

L'IRAN NON CAMBIA



Farruggia, Ottaviani e Bianchi da p. 2 a p. 5

Donne iraniane
piangono la morte
del presidente
Ebrahim Raisi
e del ministro Amir
Hossein Abdollahian

DALLE CITTÀ

Reggio Emilia, fu oro olimpico

Razzoli si ritira
«Basta con lo sci
Penso a mio figlio
e all'acetaia»

G. Gallo nel **Qs**

Anzola, la vigilessa uccisa

Gualandi in cella
guardato a vista
Le chat al setaccio

Tempera in **Cronaca**

Imola, weekend strepitoso

**Gran Premio,
hotel e attività:**
«Grandi incassi»

Servizi in **Cronaca**

Genova, tre francesi arrestati
Accusato anche un minorenne

**Orrore
in crociera**
Una 19enne
in gita scolastica
stuprata
dal branco

G. Rossi a pagina 12



C'è il Dna, parla la superstite
**«Voglio sapere
chi è Unabomber»**

Belardetti a pagina 16



Intervista a Daria Bignardi
**«Troppo violento
Carcere inutile»**

Antenucci a pagina 35

NOVITA
**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**
PASTIGLIE GOMMOSE
LAILA
SENZA GELATINA
DI ORIGINE ANIMALE
SENZA ZUCCHERI
NON CREA ABITUDINE
Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.





MARTEDÌ 21 MAGGIO 2024 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVII - NUMERO 119, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

SICUREZZA, ECCO LE GUARDIE PRIVATE
Vigilantes a Portofino
per controlli ai crocieristi
EDGARDO MEOLI / PAGINA 15



NORD OVEST ECONOMIA
Cibo, il tonno è un tesoro
la mappa porta a Genova
ALBERTO QUARATI / NELL'INSERTO CENTRALE



120 ANNI DEL DETECTIVE DEI CARUGGI
Morchio: «Bacci Pagano
ora mi assomiglia di più»
CLAUDIO PAGLIERI E ROBERTO PEGORINI / PAGINE 38 E 39



DOPO LE OSSERVAZIONI DEL PORTO, IL SINDACO-COMMISSARIO RASSICURA SUL RISPETTO DEI TEMPI. INCOGNITA METEO SULLA POSA DEL PRIMO CASSONE

Liguria, scontro sulla Diga

In Regione il voto sui 57 milioni in più per l'opera. Bucci: «Non fermate lo sviluppo». Il Pd: «Non si intrometta»

Alta tensione sulla Diga di Genova. Il sindaco e commissario per l'opera Marco Bucci rassicura sul rispetto dei tempi dopo la severa nota dell'Autorità portuale inviata al consorzio dei costruttori. Confermata la posa del primo cassone, venerdì, ma con l'incognita delle condizioni meteo. Oggi in Consiglio regionale il voto sui 57 milioni aggiuntivi per il cantiere, con l'appello di Bucci («Non fermate lo sviluppo») che scatena la protesta del Pd: «Il sindaco non si intrometta nei lavori della Regione».

GILDA FERRARESE E SIMONE GALLOTTI / PAGINE 2 E 3



Il primo cassone della Diga di Genova

VERSOL'INTERROGATORIO

Fregatti e Indice / PAGINA 4

I software del Morandi
per cercare segreti
nel cellulare di Toti

La Procura potrebbe fissare l'interrogatorio di Giovanni Toti solo dopo aver esaminato almeno la parte più rilevante della memoria del suo telefono. Lo farà con uno speciale software già usato per l'inchiesta sul crollo del Ponte Morandi. Sequestrati anche tre iPhone alla segretaria del presidente, Marcella Mirafiori.

SINISTRA ITALIANA

Emanuele Rossi / PAGINA 7

Finanziamento dei partiti
la proposta di Fratoianni:
vietarlo a chi ha interessi

Nicola Fratoianni ha annunciato la proposta di Sinistra italiana in Parlamento dopo le inchieste sulla Liguria: «Stop ai soldi dei privati con interessi di qualsiasi titolo che finiscono a soggetti politici».



IN CELLA DA DUE SETTIMANE

Marco Faganadini / PAGINA 5

Colloqui psicologici
e studio dei faldoni
L'attesa di Signorini

Dal 7 maggio si trova nel carcere di Marassi. Lontano dal lusso e dai dadi del casinò. E dalla scrivania del suo ufficio di ad dell'Iren. Per Paolo Emilio Signorini ora ci sono la lettura dei faldoni dell'inchiesta e colloqui con gli psicologi della casa circondariale. E poi la tv e le chiacchiere con il suo compagno di cella.



CORSA ELETTORALE A VADO
CENTRODESTRA ASSENTE
IL RIGASSIFICATORE PESA
MARCO MENDINI / PAGINA 6

LA SPEZIA, MAI ATTIVATO IL BRACCIALE ANTI-STALKING AL MARITO DI SAIDA

Uccisa da chi doveva starle lontano



Saïda Hammouda, italiana di origini tunisine, 44 anni L. IVANI ET. IVANI / PAGINA 17

IL SONDAGGIO

Silvia Pedemonte / PAGINA 18

Rapporti di coppia
cresce tra i giovani
il veleno della gelosia

VISITATA A GENOVA

Daniilo D'Anna / PAGINA 16

Liceale sulla nave:
«Stuprata in cabina»
Arrestati 3 francesi

GLI ESTERI

L'Aja: «Arrestate Netanyahu
e i capi di Hamas»

Del Gatto e Simoni / PAGINE 8 E 9

Il procuratore della Corte penale internazionale dell'Aja ha chiesto l'arresto per Netanyahu e per i capi di Hamas. Le accuse: crimini contro l'umanità e di guerra.

Iran, morto Raisi
Opposizione in festa
ma il regime tiene

Magri e Tocci / PAGINE 10 E 11

Il presidente iraniano Raisi è morto. I resti carbonizzati sono stati trovati nell'elicottero precipitato. L'opposizione esulta, il regime prepara il voto.

ROLLI



L'UE ALLE URNE

IL CROCEVIA
TRA DUE DIVERSE
IDEE DI EUROPA

ALBERTO DESANCTIS / PAGINA 21

Il nuovo parlamento di Bruxelles pare già condannato a scegliere se schierarsi dalla parte dei popoli e delle supposte tradizioni o dalla parte degli individui.

DIERRE
La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
www.dierregold.it
Via Fieschi 1/12 Genova
tel 010 581518

BUONGIORNO

La meraviglia del possibile, mirabile rivista trimestrale della Luiss, dedica l'ultimo numero ad Adriano Olivetti. Il titolo è: "Pazza idea. Creatività e innovazione in Italia da Olivetti al prossimo boom". Quando si parla di Adriano Olivetti, spesso si insiste sul suo umanesimo imprenditoriale, basato sul tentativo di conciliare progresso economico e crescita sociale e culturale. In due parole: l'azienda si proponeva di realizzare profitti non più di quanto si proponeva di migliorare le condizioni esistenziali e lavorative di chi popolava la fabbrica, affinché la fabbrica non gli fosse di tormento. Fu un'ambizione che giustamente ha fatto di Olivetti un imprenditore molto amato, purtroppo non altrettanto imitato. Si insiste un po' meno sulla ricerca della bellezza. Ne scrive invece Giampiero Mughi-

Soprattutto la bellezza

MATTIA FELTRI

ni, in un capitolo di fascino infinito, nel libro appena pubblicato da Bompiani (*Controstoria dell'Italia*). Alla Olivetti esercitano il loro genio Luigi Figini, Gino Pollini, Marcello Nizzoli, Ettore Sottsass, Geno Pampaloni, Franco Fortini, officine e negozi diventano luoghi d'arte, la Lettera 22, la Valentine, la calcolatrice Divisumma sono pezzi del design italiano novecentesco ancora applauditi nel mondo. Per Olivetti il fondamento della civiltà è la bellezza, insieme all'amore, alla giustizia e alla verità. Aveva capito che un oggetto utile è un oggetto utile, e un oggetto utile e bello fa di un uomo che lo produce o che lo possiede un uomo più libero. Che un uomo sottratto alla bellezza è un uomo già sconfitto. Più semplicemente, che nel brutto risiede lo sbagliato e nel bello risiede il giusto: mai dimenticarlo.

DIERRE
La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
www.dierregold.it
Via Fieschi 1/12 Genova
tel 010 581518





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Oggi con il Sole 24 Ore
Bonus edilizi, guida semplice alle novità: detrazioni in 10 anni, stop alle cessioni e regole sui controlli

Detrazioni in 10 anni e stretta su cessioni e compensazioni oltre a nuove regole sui controlli. Le novità del Dl superbonus nella guida del Sole.

—inserto estraibile alle pagine 23-26



FTSE MIB 34825,01 -1,62% | SPREAD BUND 10Y 128,40 — | SOLE24ESG MORN. 1382,82 -2,12% | SOLE40 MORN. 1278,96 -1,71% | **Indici & Numeri → p. 43-47**

L'ONU: AIUTI SUBITO, A GAZA LA GENTE MUORE DI FAME

Corte dell'Aja, il Pm chiede l'arresto per Netanyahu e i dirigenti di Hamas

—Servizi e pag. 9



Cordoglio, in piazza per Raisi a Teheran

L'ELICOTTERO È CADUTO PER GUASTO TECNICO

Iran, la morte di Raisi alimenta tensioni, ma il regime fa blocco

Alberto Magnani —a pag. 8 con l'analisi di Ugo Tramballi

Piano casa, la mappa degli interventi

La mini sanatoria

Allo studio le ultime limature per il decreto atteso in CdM venerdì

Salvini: non è un condono i professionisti: utile sanare i piccoli abusi

Ultimi ritocchi per il decreto salva casa, destinato a sanare piccole modifiche interne ed esterne, come lo spostamento di muri o tramezzi, l'ampliamento di finestre, l'installazione di tende esterne. In tutto saranno toccati tre livelli di irregolarità, da quello solo formale fino a quello più incisivo, che sarà possibile regolarizzare grazie alle eccezioni alla doppia conformità. Il Consiglio dei ministri sfilta da domani a venerdì. **D'Ambrosio, Landolfi, Latour e Monaci** —a pag. 3



Al vertice, il capo di Barclays Europe, Francesco Ceccato

L'INTERVISTA

Ceccato: «Ipo e M&A in ripresa Barclays punta sull'Europa»

Alessandro Graziani —a pag. 25

LAVORO

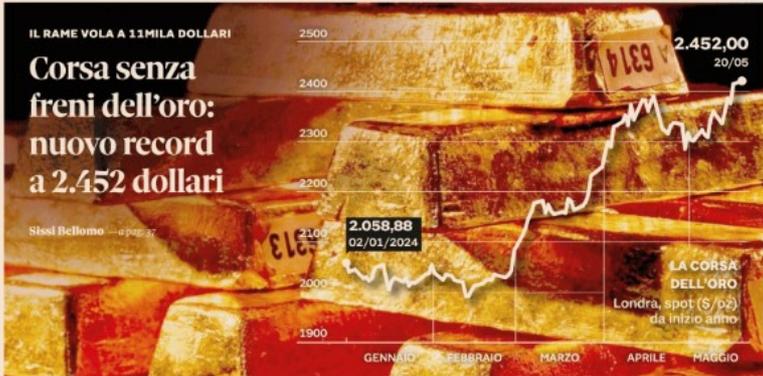
Enel, al via un piano triennale per 2mila assunzioni

Cristina Casadei —a pag. 28

ECONOMIA DELLO SPAZIO

Argotec tra i fornitori Nasa per progetti da 6 miliardi

Luca Orlando —a pag. 27



Primato per due. Oro e rame ieri hanno segnato i massimi storici

La classifica degli stipendi nella Pa: Palazzo Chigi e Authority staccano tutti

Costo del personale

Nelle Autorità indipendenti stipendi medi sopra i 100mila euro, 62.562 a Palazzo Chigi. Nel ministero retribuzioni medie più basse. Sono i numeri diffusi dalla Ragioneria dello Stato. **Gianni Trovati** —a pag. 2

RAPPORTO CIDA CENSIS

Ceto medio in crisi Ascensore sociale bloccato e timori di declassamento

Carli e Tucci —a pag. 5

Crisi aziendali: in 27 casi lo Stato diventa azionista, il costo sale a 275 milioni

Politica industriale

È di oltre 275 milioni il costo del salvataggio di 27 imprese in crisi nelle quali lo Stato è azionista o sta per diventarlo. Altri 127 milioni pronti per definire otto operazioni. **Carmine Fotina** —a pag. 21

PROMETEIA INTESA

L'industria resiste con l'export, recupero nel secondo semestre

Luca Orlando —a pagina 23

PANORAMA

IL RAPPORTO

Il Fmi bocchia il taglio al cuneo: «Va rivitalizzata la produttività»

L'economia italiana è uscita bene dalle crisi pandemica ed energetica. Ma presenta debito e deficit troppo elevati. Lo spiega il rapporto del Fondo monetario secondo cui è necessario «fermare le misure anticrisi inefficienti». Inoltre è urgente rivitalizzare la produttività concentrando le risorse del Pnrr sulle infrastrutture pubbliche critiche, sulla ricerca e l'innovazione, sulla riforma del sistema educativo. —a pagina 12

CONTROLLI FISCALI

Riparte il reddiometro, nel mirino i redditi dal 2018

Pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il decreto che riattiva il reddiometro. Lo strumento accertativo si applicherà in generale dagli avvisi relativi al 2018, tenendo conto delle scadenze maturate. —a pagina 40

CONSIGLIO DI STATO

Balneari, illegittime le proroghe generalizzate

Le proroghe generalizzate delle concessioni demaniali agli stabilimenti balneari sono illegittime anche perché contrastanti con la direttiva Bolkenstein. Lo ha riafferma il Consiglio di Stato. —a pagina 40

DOMANI CON IL SOLE 24 ORE



Scuola Maturità 2024, la guida all'esame

—a 1 euro più il prezzo del quotidiano

Rapporti

Gioielli

Crescita oltre il 10% Ricavi a 12 miliardi

—Supplemento da chiedere in edicola

Salute 24

Osservatorio Polimi Spesa digitale in crescita del 22%

Francesca Cerati —a pag. 32

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

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



BVLGARI



Martedì 21 maggio 2024
Anno LXXX - Numero 139 - € 1,20
Santi Cristoforo Magallanes e compagni, martiri

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Corona 366, tel. 06/675.881 - Spediziona 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



LA CORTE DELL'AJA

«Arrestate Bibi» Biden: scandaloso

••• Il procuratore capo della Corte dell'Aja chijde il carcere per Netanyahu e per i leader di Hamas. Ira del presidente Usa: «È uno scandalo».
Riccardi a pagina 11



LO SCACCHIERE PERSIANO

La morte di Raisi e quella festa in Iran Ma nulla cambierà

Martino a pagina 10



IL PREMIER MELONI

«Ue modello Italia Sfida affascinante»

••• La sfida di Meloni in Ue è replicare il modello Italia: «Mettere insieme partiti di centrodestra di varia estrazione e mandare la sinistra all'opposizione».
Adelai e Campigli a pagina 6

VIOLENZA IN ALTO MARE

Choc a Roma

Stuprata in gita scolastica sulla nave da crociera

La studentessa 19enne attratta in cabina e poi abusata a turno da tre ventenni francesi

••• Le hanno offerto da bere durante la serata a bordo della nave da crociera che faceva ritorno da Marsiglia in Italia. Poi con una scusa l'hanno attratta in cabina e quindi violentata a turno nonostante i

suoi tentativi di fuggire. La vacanza scolastica di una diciannovenne romana all'estero insieme alla classe, si è trasformata in incubo. Arrestati tre ragazzi francesi ventenni e denunciati a un minore.
China, Marsico e Parboni alle pagine 2 e 3

I gay fanno Zan Zan alla Schlein

Da Grillini a Pezzana fino a Marrazzo
Per la comunità Lgbtqia
votare a destra non è più un tabù



••• Altro che roccaforte, la comunità omosex potrebbe fare lo sgambetto a Schlein. Se la causa Lgbtqia+ trova sponda in Avs, Verdi e Dem, i gay storici votano a destra.

Romagnoli e Strignano
alle pagine 4 e 5

Il Tempo di Osho

Pnrr, ma quale miracolo Conte Quei soldi li ha dati l'algoritmo



"Ma perché 209 miliardi e non 210?"



"Un miliardo je l'ho lasciato de mancia all'algoritmo"

Caleri a pagina 9

DI RICCARDO MAZZONI
La violenza sui leader
e le colpe della sinistra
a pagina 13

DI GIANLUIGI PARAGONE
Altro che cristiana
L'Ue è un demonio
a pagina 13

INTERVISTA A MARCO RIZZO
«Chi candida Salis?
Quelli di Soumahoro»
Mineo a pagina 5

GIRAVOLTA MSS
Dall'impegno per Forti
alla protesta per il rientro
Cavallaro a pagina 8

IRIFIUTI DI ROMA Via al termovalorizzatore da 7 miliardi

Zanchi alle pagine 18 e 19

PRIMA DONNA CAMPIONE



Nonna Rosa «Io, romana come ho vinto al Risiko!»

••• Rosa Giordani, 59 anni, è la prima donna a essere diventata campionessa nazionale 2024 di Risiko. Il segreto: «Coprire anche gli Stati non obiettivo».
Marsico a pagina 21



ARTEMISIA LAB

RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO 7 GIORNI SU 7

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it www.artemisialabyoung.it

Oroscopo



Le stelle di Branko

a pagina 13

IL PIANO DEL GOVERNO



Salvini incassa il sì di Tajani al «Salva casa»

Martini a pagina 7





PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 28

Debuttano a Milano, Napoli e Firenze gli scooter come alternativa ai taxi nel trasporto urbano
Carlo Valentini a pag. 10

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



CORSA CONTRO IL TEMPO
Arriva il bando per il primo concorso post riforma per 146 giudici tributari, con preselezione a quiz
Bartelli a pag. 26

Ecco la minisanatoria edilizia

Domani in Consiglio dei ministri il decreto legge per sanare le irregolarità minori, sia interne (es. tramezzi o soppalchi) sia esterne (es. ampliamento di una finestra)

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 Commercialisti - Terzo settore, il modello di relazione dell'organo di controllo al bilancio

Consulta - Materiale pedopornografico, la sentenza sull'applicazione della diminuzione

Lavoro - Restituzione Naspi, la sentenza della Consulta

Sanabili tutte le difformità minori che non incidono sulla struttura di un edificio. Non solo interne agli appartamenti (per esempio, tramezzi e soppalchi) ma anche esterne come l'ampliamento di finestre e balconi o l'installazione di tende da esterno. Il decreto legge sulla pace edilizia che andrà domani in consiglio dei ministri consentirà di sanare le irregolarità lievi, che non possono essere considerate un illecito edilizio.

Corisano a pag. 22

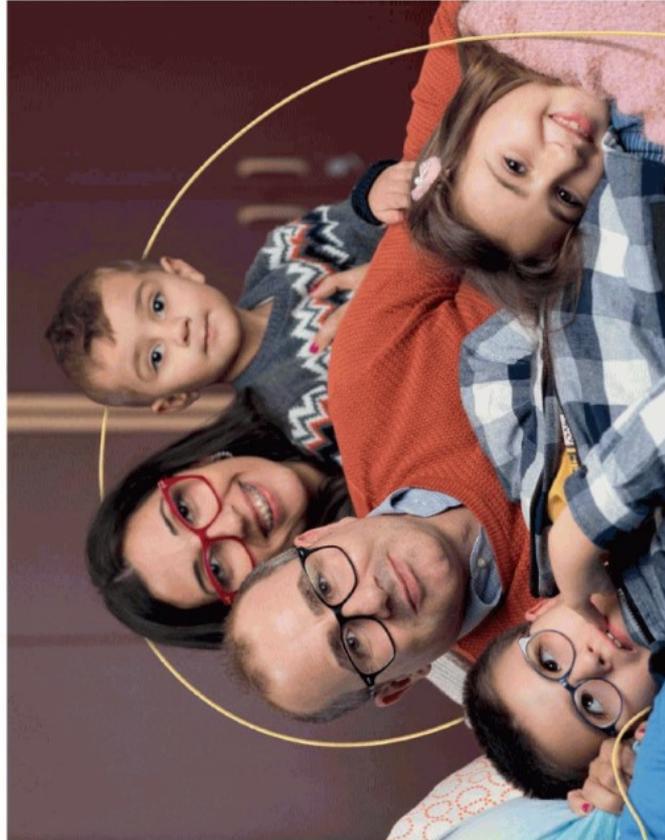
Bologna, in costruzione case che producono più energia elettrica di quanta ne consumano

A Castenaso, venti minuti dal centro di Bologna, si lavora per costruire qualcosa di mai realizzato prima. Due palazzine, le prime in Italia, in grado di produrre più energia di quanta ne consumino. Un cantiere dall'obiettivo ambizioso che la più grande cooperativa di abitanti della provincia di Modena, Abitocop, sta portando avanti grazie ai fondi messi a disposizione dell'Unione Europea nell'ambito del progetto Cultural-E+. Che mira a definire soluzioni modulari e replicabili di «Plus Energy Building», ovvero abitazioni «a energia positiva», tenuto conto delle diversità climatiche e culturali tra i paesi membri.

Tassi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Non ci fu alcuna trattativa, nel luglio del 2020, a livello europeo, per stabilire le quote da assegnare ai singoli Paesi dei 750 miliardi di euro stanziati dal Recovery Fund. A decidere, ad esempio, i 200 mila assegnati all'Italia fu ossessivamente un algoritmo valido per tutti i paesi Ue, visto che si basava su dati oggettivi. Tale algoritmo fu messo a punto da due alti funzionari della Commissione Ue. A svelarlo è lo stesso commissario europeo Paolo Gentiloni nel suo libro dal titolo «Nelle vene di Bruxelles» che è uscito adesso per i tipi della casa editrice Solferino. L'allora premier Conte, quindi, disse una gignolesca balla quando raccontò per mesi che la somma ingente a favore dell'Italia fu ottenuta grazie al suo specifico intervento. Adesso si va la verità. Ma perché Gentiloni ci ha messo 4 anni per dirlo? E cosa facevano i molti corrispondenti italiani da Bruxelles? Inseguivano, giulivi, le farfalle?



5 PER MILLE
Per tante famiglie in tutta Italia, la tua firma sarà **#unaiutoprezioso**

Devolvilo il tuo 5x1000 alla Lega del Filo d'Oro. Potremo essere sempre più vicini a chi non vede e non sente.

Scopri di più su 5x1000.legadelfilodoro.it o chiama l'800 915 000

legadelfilodoro

CODICE FISCALE
80003150424



LA NAZIONE

(*) QN LA NAZIONE € 1,50 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,70 valida solo per l'edizione di Empoli

MARTEDÌ 21 maggio 2024
1,70 Euro*

Firenze - Empoli +

Giovani
QN Nuove Generazioni

Speciale
SICUREZZA

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Arrestate una dipendente e due colleghe

Choc sulla nave Partorisce in cabina e lascia morire il figlio

Mantigliani a pagina 13



«Panconi» mobili sui lungarni

Firenze alza le spallette contro le piene

Caroppo a pagina 17



La procura dell'Aja: arrestate Netanyahu

Corte penale internazionale, la richiesta del mandato di cattura per il premier israeliano, il ministro della Difesa e i capi di Hamas
Dura reazione di Tel Aviv: «Posizione scandalosa». Anche Biden all'attacco: «Una vergogna l'equiparazione con i terroristi»

Baquis a pagina 7

Destinazione Europa: il podcast
Dieci videointerviste di QN

Tajani promette: «Non invieremo soldati italiani in Ucraina»



Arminio a pagina 9

La protesta sulle licenze

Il martedì nero dei taxi Ma a Roma è già tutto bloccato

D'Amato a pagina 11

IL PRESIDENTE RAISI È MORTO. IL REGIME: SCHIANTO PER UN GUASTO UNA SVOLTA A TEHERAN? RESTERANNO GLI ULTRA CONSERVATORI

L'IRAN NON CAMBIA



Farruggia, Ottaviani e Bianchi da p. 2 a p. 5

Donne iraniane piangono la morte del presidente Ebrahim Raisi e del ministro Amir Hossein Abdollahian

DALLE CITTÀ

Il caso risarcimenti

Un'alluvione di polemiche Mancano i ristori Giani all'attacco

Ciardi a pagina 16

Empoli

Il racconto del tifoso «Tensione e feriti fuori dallo stadio»

Cioni in Cronaca

Empolese Valdelsa

Incassi dalle multe Boom di sanzioni Ma pochi introiti

Puccioni in Cronaca

Genova, tre francesi arrestati
Accusato anche un minorenne

Orrore in crociera Una 19enne in gita scolastica stuprata dal branco

G. Rossi a pagina 12



C'è il Dna, parla la superstite

«Voglio sapere chi è Unabomber»

Belardetti a pagina 14



Finisce 3-3. La classifica non cambia

Bologna-Juve Pioggia di gol

Servizi nel QS

NOVITA

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
SENZA ZUCCHERI
NON CREA ABITUDINE

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



BVLGARI

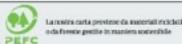
la Repubblica

BVLGARI

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*



Martedì 21 maggio 2024

Oggi con *Motore*

Anno 60 N° 130 - In Italia € 1,70

Il Medio Oriente trema



▲ L'Aia Mandato d'arresto per il premier israeliano Netanyahu e il leader di Hamas Sinwar

▲ Teheran Donne in lutto per il presidente iraniano Ebrahim Raisi, morto in un incidente

Israele-Gaza

Il pm dell'Aia: arrestare Netanyahu e Sinwar

Il commento

Corto circuito in nome del diritto

di **Paolo Garimberti**

La decisione del procuratore capo della Corte penale internazionale di richiedere mandati di arresto per tre capi di Hamas e due leader di Israele ha un rilievo tecnico-giuridico e un risvolto politico.

● a pagina 27
servizi ● alle pagine 2, 3 e 4

Casa Bianca

Biden: scandalosa l'equivalenza Stato ebraico-Hamas

di **Anna Lombardi**
● a pagina 2

Iran

Il dopo Raisi è Mokhber Teheran ora è in bilico

L'analisi

La fragilità degli ayatollah

di **Lucio Caracciolo**

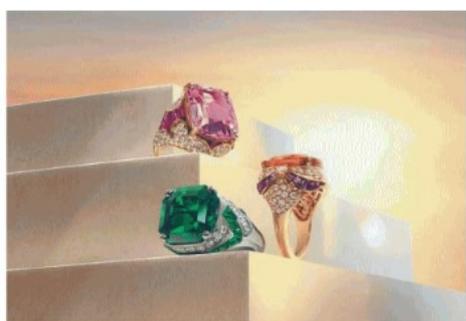
Certe volte i puri fatti dicono più di cento analisi. Raisi che muore a bordo di un elicottero concepito negli anni '60, ai tempi dello scia, simboleggia la crisi del progetto rivoluzionario avviato nel '79.

● a pagina 26
servizi ● alle pagine 6, 7, 8 e 9

Lo scenario

I falchi a caccia di un leader da imporre al Paese

di **Gabriella Colarusso**
● a pagina 7



BVLGARI

Il caso



Neonato morto su nave da crociera arrestata la mamma

di **Andrea Vivaldi**
● a pagina 19

Cultura

Perché amare la lentezza degli alberi

di **Tahar Ben Jelloun**



● a pagina 29

Sport



Bologna-Juve Lo spettacolare 3-3 promuove Motta

di **Simone Monari**
● a pagina 34

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

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

NZ



LA SALUTE

Lo scandalo ospedali sporchi
11 mila vittime l'anno per infezioni

PAOLO RUSSO - PAGINA 18



LA GIUSTIZIA

La separazione delle carriere
e quello che Nordio non dice

GIAN CARLO CASELLI - PAGINA 23

LA CULTURA

Casamonti, filosofia da archistar
"Il progetto parte dalle orecchie"

FRANCESCO RIGATELLI - PAGINA 24



LA STAMPA

MARTEDÌ 21 MAGGIO 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 139 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DC8-TO II www.lastampa.it



L'ECONOMIA

L'Fmi striglia l'Italia
"Debito troppo alto
in pensione più tardi
e basta con i bonus"

PAOLO BARONI, LUCA MONTICELLI



L'Italia rischia di avere un problema di credibilità sul proprio debito sovrano. Dopo la pressione di agenzie di rating e banche d'affari, anche Fmi accende un faro. - PAGINE 8

L'ANALISI

No alle controriforme
ci portano nel baratro

ELSA FORNERO

Spira un'aria di controproducente nostalgia del passato nel nostro paese. A destra come a sinistra, con le forze progressiste in ritirata che sembrano avere perso di vista i valori fondanti di quel riformismo che, pur con molti limiti, ha cercato di coniugare la crescita economica con l'ampliamento dei diritti, delle libertà e delle opportunità. - PAGINA 9

LA FONDAZIONE

Crt, indaga la Procura
stop al nuovo presidente

GIUSEPPE LEGATO, CLAUDIA LUISE

La strada che dovrebbe portare la giurista Anna Maria Poggi alla presidenza di Fondazione Crt si è fatta più irra. Il Consiglio d'indirizzo dovrebbe rinviare il voto in attesa della ricognizione aperta dal ministero dell'Economia. - PAGINA 20

CHIESTO L'ARRESTO PER NETANYAHU E I CAPI PALESTINESI. GERUSALEMME: VERGOGNA

L'Aja, Israele come Hamas "Crimini contro l'umanità"

Iran, confermata la morte di Raisi. La Casa Bianca: aveva le mani insanguinate

L'ANALISI

Nel mirino dei giudici
gli uomini non i popoli

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Il ruolo che possono utilmente svolgere i giudici internazionali per prevenire e reprimere i più gravi crimini di guerra e contro l'umanità è stato ed è tuttora controverso. - PAGINA 22

DEL GATTO, MAGRÌ, SIMONI,
STABILE, TORTELLO

«Scandaloso», «accuse assurde e false». Benjamin Netanyahu reagisce con furia all'annuncio del mandato di arresto della Corte penale internazionale. - PAGINE 3-6

Nafisi: "Che vergogna
il lutto Ue per il regime"

Francesca Paci

LA GEOPOLITICA

Perché ora Teheran
diventerà più feroce

NATHALIE TOCCI

Sullo sfondo della repressione interna in Iran e della guerra in Medio Oriente, l'incidente all'elicottero di Raisi aggiunge un ulteriore tassello d'incertezza. - PAGINA 5

I DIRITTI

Il governo nega lo sbarco
ai baby migranti malati

ELEONORA CAMILLI



Piccolissimi, malati, eppure costretti a fare quattro giorni di navigazione extra prima di riuscire a toccare terra in un porto lontano, quello di Marina di Carrara. Si è conclusa solo nel pomeriggio di ieri la lunga odissea dei tanti bambini a bordo della nave umanitaria Humanity 1: in tutto 38 su 70, tra cui 29 non accompagnati, cioè in viaggio da soli. A far parte del gruppo anche due neonati di quattro e sei mesi con problemi respiratori. Dopo lo sbarco nella città toscana sono stati presi in cura dal personale sanitario di terra. - PAGINA 15

IL CASO

Se Meloni attacca
l'élite dei "dottori"
nel Paese dei laureati
ridotti al lumicino

FLAVIA PERINA



Sostiene Giorgia Meloni che esistono due mondi. Uno è quello del senatore che dice «non chiamatemi per nome ma dottore, perché sono laureato». AMARELLI - PAGINA 10

LE EUROPEE

Asse tra ultradestre
i dubbi della premier

LOMBARDO, OLIVIO

A voler prendere alla lettera le frasi dei due vicepremier se ne dedurrebbe che la rottura è profonda: «Chi stima Marine Le Pen è un persona intelligente», dice Matteo Salvini, segretario della Lega. «No a Marine Le Pen e AfD», risponde poco dopo Antonio Tajani, leader di Forza Italia e in questo caso, soprattutto, vicepresidente del Partito popolare europeo. - PAGINA 11

★ VERSO LE ELEZIONI ★

Il travaglio dei liberali
tallonati dai populist

MARCO BRESOLIN

Conservare il ruolo di terza forza politica nel Parlamento europeo e tenere a bada le tentazioni interne di chi vorrebbe dialogare con le forze di destra. È la doppia sfida di Renew Europe. - PAGINE 12 E 13

LA RIMONTA DI MONTERO A BOLOGNA: SOTTO DI TREGOL POI IL PAREGGIO



SERENA CAMPANINI/ANSA

BUONGIORNO

La meraviglia del possibile, mirabile rivista trimestrale della Luis, dedica l'ultimo numero ad Adriano Olivetti. Il titolo è "Pazza idea. Creatività e innovazione in Italia da Olivetti al Prossimo". Quando si parla di Adriano Olivetti, spesso si insiste sul suo animo imprenditoriale, basato sul tentativo di conciliare progresso economico e crescita sociale e culturale. In due parole: l'azienda si proponeva di realizzare profitti non più di quanto si proponeva di migliorare le condizioni esistenziali e lavorative di chi popolava la fabbrica, affinché la fabbrica non gli fosse di tormento. Fu un'ambizione che giustamente ha fatto di Olivetti un imprenditore molto amato, purtroppo non altrettanto imitato. Si insiste un po' meno sulla ricerca della bellezza. Ne scrive invece Giampiero Mughini, in un capitolo di fascino infinito, nel libro appena pubblicato da Bompiani (*Controstoria dell'Italia*). Alla Olivetti esercitano il loro genio Luigi Figini, Gino Pollini, Marcello Nizzoli, Ettore Sottsass, Geno Pampaloni, Franco Fortini, officine e negozi diventano luoghi d'arte, la Lettera 22, la Valentine, la calcolatrice Divisumma sono pezzi del design italiano novecentesco ancora applauditi nel mondo. Per Olivetti il fondamento della civiltà è la bellezza, insieme all'amore, alla giustizia e alla verità. Aveva capito che un oggetto utile è un oggetto utile, e un oggetto utile e bello fa di un uomo che lo produce o che lo possiede un uomo più libero. Che un uomo sottratto alla bellezza è un uomo già sconfitto. Più semplicemente, che nel brutto risiede lo sbagliato e nel bello risiede il giusto: mai dimenticarlo.

Soprattutto la bellezza

MATTIA FELTRI

Punta alla ricerca.

Contro il cancro sostieni Candiolo.

5X1000 FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA. C.F. 97519070011



#sostienicandiolo
dona su www.fprconius.it



Che fare per gli amici risparmiando in bollette? Battere tutti i tuoi avversari superando ogni record? Risparmiare i consumi risparmiando i fornitori? Assicurare il vostro amore per i fincai?

È POSSIBILE CON IREN

Con Iren puoi avere luce e gas, Internet ed TV, la tua assicurazione auto, l'IVA, il tuo impianto fotovoltaico a medio e lungo termine. Risparmiare i consumi è sempre possibile, è perché ancora non hai scelto Iren.

Scopri tutte le offerte su www.iren.it e chiama il 199.96.96.96

iren
una gas e luce

Fs investe oltre un miliardo all'anno sui nuovi treni Passeggeri +5%

Messia a pagina 7

Agricoltura, De Agostini punta sulle coperture di vigneti e ulivi

Deugeni a pagina 15

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Speciale moda green: stimati 40 mld di ricavi in sette anni

Atteso dal comparto un tasso di crescita del 23% fino al 2031

Merli in MF Fashion

Anno XXXVI n. 088

Martedì 21 Maggio 2024

€2,00 *Classeditori*



Che fare per gli amici risparmiando in bollette? Battere tutti i tuoi avversari superando ogni record? Risparmiare i consumi risparmiando i fornitori? Assicurare il vostro amore per i fincai?

È POSSIBILE CON IREN

Con Iren puoi avere luce e gas, Internet ed TV, la tua assicurazione auto, l'IVA, il tuo impianto fotovoltaico a medio e lungo termine. Risparmiare i consumi è sempre possibile, è perché ancora non hai scelto Iren.

Scopri tutte le offerte su www.iren.it e chiama il 199.96.96.96

iren
una gas e luce

Con MF Magazine per Fashion: 11,94 € 5,90 (€ 2,20 - € 3,00) - Con MF Magazine for Living: 6,94 € 3,00 (€ 2,00 - € 3,00) - Con i dati di Agnelli & Tar: Circolazione 2024 € 12,30 (€ 7,20 - € 10,00)

Spedizione in A.P. art. 1, c.1, 4/b, DCB Milano - LA 1,40 - CN 9 - 4,00 Francia € 3,00

FTSE MIB -1,62% 34.825 **DOW JONES -0,42% 39.834**** **NASDAQ +0,62% 16.790**** **DAX +0,35% 18.769** **SPREAD 129 (-1)** **€/S 1,0861**

**** Dati aggiornati alle ore 21,00**

UNICREDIT SI OPpone AL SEQUESTRO DI ASSET IN RUSSIA PER 463 MILIONI

Orcel, mossa anti-Putin

Una **precedente** sentenza aveva stabilito Parigi come foro **competente** per il caso
Intanto in America autorità **pronte** ad aiutare le banche sui requisiti di capitale

PIAZZA AFFARI -1,6% PER LO STACCO DIVIDENDI DI MOLTE BLUE CHIP. ORO RECORD

Carrello, Guaiteri e Niofole alle pagine 2, 3 e 21

L'EX ADDI LEONARDO

Profumo debutta nel venture capital: sarà presidente del fondo Rialto



Alessandro Profumo

Giacobino a pagina 3

CALCIO E FINANZA

In Serie A le prime sei non hanno padroni italiani



Manfredi Castella

Pavesi e commento di Sommella a pagina 17

IL BIG IMMOBILIARE

Coima amplia la squadra di vertice e progetta catena di hotel di lusso



Manfredi Castella

Mapelli a pagina 19

TUDOR

BORN TO DARE

Cosa sprige una persona a trascinare la grandezza? Ad affrontare il futuro, ad avventurarsi nell'insperato e ad accettare ogni sfida? È lo spirito, da cui nasce il DARE, lo spirito di un uomo che non si arrende mai, che non si arrende mai, che non si arrende mai. Senza di loro, non ci sarebbero stati, leggendo o vedendo. È lo spirito che anima il **TUDOR Pro Cycling Team** ogni giorno. Lo spirito che ogni dettaglio di un **TUDOR** incarna. Alcuni sono nati per seguire. Altri sono nati per dare.

PELAGOS DTD CHRONO



Assoporti ricorda la terza "Giornata Internazionale delle donne in mare"

(FERPRESS) Roma, 20 MAG Da tempo impegnati per lo sviluppo di politiche attive per il lavoro femminile nel porto e logistica, **Assoporti** ha voluto ricordare la ricorrenza della terza Giornata internazionale delle donne in mare. Con l'obiettivo di abbattere qualsiasi barriera e pregiudizio per le donne nel settore marittimo e promuovere l'occupazione femminile in questo ambito, riteniamo importante rammentare che, unitamente alle AdSP, siamo impegnati su questo tema oramai da tempo. L'istituzione della Giornata internazionale delle donne da parte dell'IMO è molto importante non soltanto per onorare coloro che già ci lavorano, ma anche per creare consapevolezza generale che il settore offre molte opportunità lavorative per le donne, ha voluto sottolineare il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri.



Il Piano del Mare, svolta storica. "Lo Stretto di Messina è una delle piattaforme energetiche più importanti del mondo"

Intervista con il contrammiraglio Rosario Marchese, messinese, consigliere del ministro Musumeci e componente della "Struttura di missione" incaricata di realizzare gli obiettivi Il contrammiraglio Rosario Marchese, messinese classe 1961, consigliere del ministro delle Politiche del Mare Nello Musumeci, è tra i componenti della "Struttura di missione" che sta dando attuazione al Piano nazionale del Mare. Lo abbiamo incontrato per fare il punto su uno degli atti potenzialmente più "rivoluzionari" adottati dal Governo italiano. È la prima volta che l'Italia si è dotata di un Piano del Mare. «Sì, il Piano nazionale del Mare è uno strumento strategico indispensabile e per la prima volta il Governo ha messo al centro della propria agenda politica il problema del Mare. Mare come crescita economica e sviluppo sostenibile. È nata, dunque, la Struttura di missione, che ora è diventato Dipartimento con decreto legge pubblicato lo scorso 15 maggio ed è stato istituito il "Cipom", il Comitato interministeriale per le Politiche del Mare. Al tavolo sono seduti i titolari dei dicasteri che hanno competenze sui vari temi legati al Mare». Nella delibera di approvazione del Piano, risalente al luglio 2023, vengono indicate 16 direttrici. «Esattamente, sono le 16 tematiche sulle quali è impegnato il "Cipom", che fa da cabina di regia tra tutti i Ministeri interessati e che ha un'interlocuzione costante con i territori. Le direttrici sono : 1) spazi marittimi; 2) porti; 3) rotte commerciali; 4) industria armatoriale; 5) lavoro marittimo; 6) cantieristica; 7) energia proveniente dal mare; 8) transizione ecologica del settore marittimo; 9) pesca e acquacoltura; 10) conservazione degli ecosistemi e aree marine protette; 11) cambiamenti climatici; 12) dimensione subacquea e risorse geologiche dei fondali; 13) sistema delle isole minori; 14) turismo del mare; 15) cooperazione europea e internazionale; 16) sicurezza». Da chi è composto il Comitato interministeriale? «A presiederlo è il ministro delle Politiche del Mare, Nello Musumeci. Vi fanno parte i ministeri della Difesa, dell'Economia, del Made in Italy, dell'Agricoltura, dell'Ambiente e Sicurezza energetica, delle Infrastrutture e Trasporti, del Turismo, degli Affari regionali e Autonomie, degli Affari europei e del Sud, insieme con i presidenti della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, dell'Associazione nazionale dei Comuni e dell'Unione province italiane». Come si è arrivati al Piano del Mare? «C'è stato un lungo lavoro di preparazione, di ascolto e di acquisizione delle problematiche evidenziate dal "cluster" marittimo, cioè da tutti gli operatori, le associazioni di categoria, gli "stakeholders", gli armatori e poi da **Assoporti**, dal Comando delle Capitanerie e dalle Autorità di sistema portuale. È un Piano che affronta le tematiche del Mare a 360 gradi. L'obiettivo finale è arrivare a un ministero del Mare con la propria autonomia economico-finanziaria. Il ruolo del ministro Musumeci è stato determinante». È uno strumento già operativo? «Assolutamente sì, dalla scorsa estate. Trattandosi di uno strumento



Intervista con il contrammiraglio Rosario Marchese, messinese, consigliere del ministro Musumeci e componente della "Struttura di missione" incaricata di realizzare gli obiettivi Il contrammiraglio Rosario Marchese, messinese classe 1961, consigliere del ministro delle Politiche del Mare Nello Musumeci, è tra i componenti della "Struttura di missione" che sta dando attuazione al Piano nazionale del Mare. Lo abbiamo incontrato per fare il punto su uno degli atti potenzialmente più "rivoluzionari" adottati dal Governo italiano. È la prima volta che l'Italia si è dotata di un Piano del Mare. «Sì, il Piano nazionale del Mare è uno strumento strategico indispensabile e per la prima volta il Governo ha messo al centro della propria agenda politica il problema del Mare. Mare come crescita economica e sviluppo sostenibile. È nata, dunque, la Struttura di missione, che ora è diventato Dipartimento con decreto legge pubblicato lo scorso 15 maggio ed è stato istituito il "Cipom", il Comitato interministeriale per le Politiche del Mare. Al tavolo sono seduti i titolari dei dicasteri che hanno competenze sui vari temi legati al Mare». Nella delibera di approvazione del Piano, risalente al luglio 2023, vengono indicate 16 direttrici. «Esattamente, sono le 16 tematiche sulle quali è impegnato il "Cipom", che fa da cabina di regia tra tutti i Ministeri interessati e che ha un'interlocuzione costante con i territori. Le direttrici sono : 1) spazi marittimi; 2) porti; 3) rotte commerciali; 4) industria armatoriale; 5) lavoro marittimo; 6) cantieristica; 7) energia proveniente dal mare; 8) transizione ecologica del settore marittimo; 9) pesca e acquacoltura; 10) conservazione degli ecosistemi e aree marine protette; 11) cambiamenti climatici; 12) dimensione subacquea e risorse geologiche dei fondali; 13) sistema delle isole minori; 14) turismo del mare; 15) cooperazione europea e internazionale; 16) sicurezza».

"scorrevole", cioè agile e flessibile, è previsto l'aggiornamento ogni anno, con la definizione degli obiettivi da realizzare nell'arco del triennio». Finora è stata proprio la frammentazione delle competenze a impedire una visione generale. «Come è scritto nella delibera di approvazione del Piano, ciò che emerge con forza è l'esigenza di raccordare tali temi in maniera armoniosa, con una visione unitaria e onnicomprensiva tesa alla valorizzazione della "risorsa mare". Il Mare rappresenta, infatti, una delle più importanti fonti di crescita economica e di prosperità per l'Italia e per l'Unione europea. La nostra nazione, circondata da più di 7.500 chilometri di coste (di cui 3.850 insulari) e da circa 155.000 chilometri quadrati di acque marittime territoriali, può vantare una posizione strategica nel Mar Mediterraneo. L'Italia vanta la quinta flotta di bandiera tra le maggiori economie appartenenti al G20, la leadership mondiale nel settore delle navi traghetto, per lo più impiegate nel cabotaggio marittimo, e la quinta flotta di navi cisterna per il trasporto di idrocarburi. Il 57% delle nostre importazioni e il 44% dell'esportazioni, corrispondenti a circa 480 milioni di tonnellate di merci trasportate, transitano via mare. Un altro primato rilevante, connesso alla intrinseca marittimità del nostro Paese, riguarda l'industria cantieristica, sia per il settore crociere che per il diporto, nonché il traffico di navi passeggeri. Inoltre la pesca, diffusa lungo tutte le coste italiane, riveste un ruolo sociale ed ambientale di primo piano e, unitamente all'acquacoltura, pesa nelle politiche alimentari della nazione. Il ruolo della "Blue economy" diventa sempre più strategico». In concreto, cosa dobbiamo aspettarci dall'attuazione di questo strumento? «Il Mare deve diventare uno straordinario motore di crescita economica e sviluppo sostenibile. Il Piano consiste in una serie di "indirizzi strategici", che costituiscono i macro-obiettivi politici, in materia di sviluppo della "risorsa mare". Allo scopo di sviluppare tali indirizzi in progetti concreti, il "Cipom" è stato supportato dalla "Struttura di missione per le Politiche del Mare" che, a sua volta, si è avvalsa di dieci esperti nominati. Il "Cipom", con il supporto della "Struttura di missione", adotta le iniziative idonee a superare gli ostacoli e le criticità eventualmente emerse, assicurando un coordinamento che sia il più possibile aderente alle reali esigenze del comparto marittimo. Lo ripeto, gli indirizzi strategici e gli obiettivi sono quelli che si riferiscono a ognuno dei 16 settori di riferimento indicati dalle direttrici. Naturalmente, come ha spiegato più volte il ministro Musumeci, non tutto potrà essere realizzato contemporaneamente, anche in considerazione delle diverse tempistiche legate al tipo e alla dimensione dell'intervento, fermo restando che sarà prerogativa del "Cipom" stabilire le priorità di realizzazione, attraverso valutazioni di efficacia, efficienza e sostenibilità delle soluzioni proposte. In tal senso, sono state evidenziate tematiche che senz'altro appaiono urgenti, quali, ad esempio, la riforma del Codice della Navigazione, una disciplina snella e uniforme per i dragaggi, nonché i collegamenti con le Isole minori, capitolo che sta particolarmente a cuore a Musumeci. Non vanno, inoltre, dimenticate le questioni relative alla transizione ecologica e allo sfruttamento delle risorse geologiche dei fondali e alla sicurezza». Le ricadute del Piano sui nostri territori? «I punti di forza della Sicilia sono il turismo costiero, il diporto nautico,

le piattaforme dell'Eolico. Lo Stretto di Messina è una delle piattaforme energetiche più importanti del mondo. Stiamo portando avanti i progetti "offshore", con l'installazione di pale eoliche sottomarine, che potrebbero dare l'autosufficienza energetica a quest'Area. L'Isola non è solo la principale piattaforma logistica ma è anche il vero hub energetico del Mediterraneo, nel fondo del suo mare passa il maggior numero di cavi sottomarini, che collegano l'Europa all'Asia e al Nord Africa. A Catania e Palermo abbiamo i migliori hub energetici d'Europa. I cavi sottomarini non sono impattanti, se si guastano, si riparano, senza che provochino inquinamento, non sono oleodotti. Sono cose che molti non sanno, ma la strategicità della Sicilia nel mondo delle comunicazioni "tout court" si fonda proprio su questi progetti. Di recente, è stato istituito dalla Marina militare il Polo nazionale della dimensione subacquea, la cui importanza verrà compresa nei prossimi mesi e anni, basta pensare soltanto a un dato: solo il 20 per cento delle risorse subacquee è sfruttato, pensate a quello che può accadere proprio in maniera di transizione energetica se si sfruttasse l'altro 80%. Ed è proprio su questo che stiamo lavorando». Lei ha lavorato nelle Capitanerie di porto in Sicilia e in Calabria, conosce bene le dinamiche, le istanze e le criticità dei territori. «Ho assunto l'incarico di consigliere del ministro anche per questo, la mia "missione" è proprio quella di valorizzare la "marittimità" di regioni come Sicilia e Calabria, perché si dice spesso che dovremmo vivere delle "risorse del mare" ma, per troppo tempo, è accaduto il contrario e abbiamo voltato le spalle al nostro mare».

Genova24

Primo Piano

Sesso orale nel bagno del treno, la porta si apre: lei scappa, lui si richiude dentro - Genova 24

Presidio e assemblea all'interno di palazzo San Giorgio contro l'esclusione della sigla autonoma dalle Rsu aziendali al terminal Psa Genova. I portuali dell'Usb hanno occupato palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale di Genova. La protesta non è legata all'inchiesta di questi giorni ma all'esclusione della sigla autonoma dalle relazioni sindacali con il terminal Psa-Gp. "In queste ore abbiamo appreso la notizia clamorosa che nel terminal Psa-Gp la lista USB, corredata da più di 200 firme, è stata esclusa dalla partecipazione alle Rsu, da Cgil, Cisl, Uil e padronato, appellandosi alla tardiva adesione all'allegato G del CCNL porti. In realtà, l'allegato G dice chiaramente che possono partecipare coloro che "aderiscano ai codici di autoregolamentazione ed al presente regolamento. Nell'allegato G non sono presenti termini temporali di adesione. Ma è solo l'ennesima invenzione dopo che, pur di non farci presentare le liste nel terminal Psa-Gp, ad ogni comunicazione di questa telenovela che dura da quattro mesi si sono inventati regolamenti diversi a piacimento delle parti. La prima volta la privacy, poi le carte d'identità per le firme, poi l'accettazione da parte delle parti datoriali e ora le tempistiche legate alle comunicazioni", si legge in un comunicato dell'Usb Lavoro Privato Porto di Genova.

L'esclusione della lista Usb dalle rsu aziendali, vale a dire quegli organismi sindacali, presenti nei luoghi di lavoro che rappresentano un interlocutore e un interprete delle istanze dei lavoratori direttamente sul posto di lavoro, è considerata inaccettabile dal sindacato che, questa mattina, ha prima effettuato un presidio con striscioni e fumogeni sotto l'Autorità portuale e poi è entrato nel palazzo organizzando un'assemblea nel salone dell'Authority "Ci teniamo a ribadire che noi abbiamo seguito tutto il percorso nel pieno rispetto delle regole, nella convinta certezza che debbano essere i lavoratori a decidere da chi farsi rappresentare in perfetta democrazia, senza troppi "mastrussi" - continua la nota - il modello genovese emerso nelle ultime settimane è l'esatta rappresentazione di quello che tutti i giorni vediamo sui posti di lavoro: la creazione di cartelli che legano assieme diversi interessi, lo sosteniamo da anni. Non a caso, per impedirci di partecipare e non avere scomodi intrusi che li disturbino hanno scomodato le segreterie nazionali di Cgil, Cisl, Uil che hanno scritto insieme e in perfetta sintonia con **Assoport**, Assiterminal, Assologistica e Fise-Uniport". "Questo stesso "cartello" andrà a decidere del nuovo CCNL Porti, della Riforma Portuale, ed è responsabile del continuo indebolimento della comunità portuale e del peggioramento delle condizioni di lavoro e di salario dei lavoratori. Esattamente come avvenuto per gli accordi sugli interinali o per l'ingresso, in sordina, di maggiori controlli per i dipendenti; o, ancora, il tentativo di demolire la CULMV per rendere il lavoro ancora più flessibile, in base agli unici interessi dei padroni, così come per l'assenza degli RLS nelle banchine o per gli accordi sindacali siglati contro il volere dei



Presidio e assemblea all'interno di palazzo San Giorgio contro l'esclusione della sigla autonoma dalle Rsu aziendali al terminal Psa Genova. I portuali dell'Usb hanno occupato palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale di Genova. La protesta non è legata all'inchiesta di questi giorni ma all'esclusione della sigla autonoma dalle relazioni sindacali con il terminal Psa-Gp. "In queste ore abbiamo appreso la notizia clamorosa che nel terminal Psa-Gp la lista USB, corredata da più di 200 firme, è stata esclusa dalla partecipazione alle Rsu, da Cgil, Cisl, Uil e padronato, appellandosi alla tardiva adesione all'allegato G del CCNL porti. In realtà, l'allegato G dice chiaramente che possono partecipare coloro che "aderiscano ai codici di autoregolamentazione ed al presente regolamento. Nell'allegato G non sono presenti termini temporali di adesione. Ma è solo l'ennesima invenzione dopo che, pur di non farci presentare le liste nel terminal Psa-Gp, ad ogni comunicazione di questa telenovela che dura da quattro mesi si sono inventati regolamenti diversi a piacimento delle parti. La prima volta la privacy, poi le carte d'identità per le firme, poi l'accettazione da parte delle parti datoriali e ora le tempistiche legate alle comunicazioni", si legge in un comunicato dell'Usb Lavoro Privato Porto di Genova. L'esclusione della lista Usb dalle rsu aziendali, vale a dire quegli organismi sindacali, presenti nei luoghi di lavoro che rappresentano un interlocutore e un interprete delle istanze dei lavoratori direttamente sul posto di lavoro, è considerata inaccettabile dal sindacato che, questa mattina, ha prima effettuato un presidio con striscioni e fumogeni sotto l'Autorità portuale e poi è entrato nel palazzo organizzando un'assemblea nel salone dell'Authority "Ci teniamo a ribadire che noi abbiamo seguito tutto il percorso nel pieno rispetto delle regole, nella convinta certezza che debbano essere i lavoratori a decidere da chi farsi rappresentare in perfetta democrazia, senza troppi "mastrussi" - continua la

Genova24

Primo Piano

portuali". "Per noi si è raggiunto il limite - conclude la nota stampa - se non rispondiamo ora a questo modello che, da anni, ci affossa sempre di più, saremo destinati a rimanere succubi di questo sistema per sempre. Riteniamo intollerabile che Cgil Cisl e Uil, muti e zitti su quanto accade in questi giorni in porto tra corruzione, abusi d'ufficio e molto altro diano un segnale di vita solo per escludere Usb e compiacere i padroni. O adesso o mai più: indichiamo un presidio lunedì 20, ore 9:00, a Palazzo San Giorgio, presso l'Autorità portuale di Genova".

AdSP MTS: Avviata la procedura per l'istituzione del Comitato Unico di Garanzia

Nei giorni scorsi, il presidente dell'AdSP di Livorno, Luciano Guerrieri, ha dato avvio al procedimento per la istituzione del Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (C.U.G.), lo strumento costituito ai sensi dell'art.57 del Testo Unico sul Pubblico Impiego col fine di assicurare, nell'ambito del lavoro pubblico, parità e pari opportunità di genere, la tutela dei lavoratori contro le discriminazioni e il mobbing nonché l'assenza di qualunque forma di violenza fisica e psicologica. "Pur essendo un ente pubblico non economico regolato da ordinamenti speciali e, non soggetto quindi a tutti gli adempimenti delle Pubbliche Amministrazioni, abbiamo deciso con convinzione di adeguarci a quanto espressamente previsto dal T.U. sul pubblico impiego e dalle successive linee di indirizzo sulle modalità di funzionamento dei CUG emanate dal Ministero della P.A." ha dichiarato Guerrieri. "L'AdSP è da tempo impegnata, al fianco di **Assoporti**, nello sviluppo di politiche attive per il contrasto a qualsiasi tipo di discriminazione e negli ultimi anni ha raddoppiato i propri sforzi per favorire il raggiungimento del pieno equilibrio di genere, grazie anche alla promozione di procedure di selezione del personale meritocratiche" ha aggiunto Guerrieri. "La prossima istituzione del CUG è un ulteriore tassello che andremo ad aggiungere ad un lavoro avviato ormai già consolidato. Continueremo a rafforzare le politiche contro ogni violenza di genere, promuovendo l'inclusione e la pari opportunità aziendale". Nelle more della istituzione del Comitato Unico, l'AdSP ha intanto individuato quale Responsabile del Procedimento la dirigente Sviluppo e Innovazione con delega presidenziale alle Politiche per la parità di genere, Antonella Querci, affiancandole un gruppo di lavoro composto da altri dieci dipendenti. Gli obiettivi del CUG saranno tra gli altri quelli di migliorare l'efficienza delle prestazioni lavorative in un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità; promuovere una cultura organizzativa orientata alla valorizzazione delle differenze e al superamento degli stereotipi ad esse collegate e superare la distribuzione del lavoro in base al genere e/o alla disabilità. Rimanendo in tema, l'Ente portuale ha peraltro da poco istituito un corso di formazione ad hoc per il personale dell'AdSP. L'intervento formativo mira a costruire una nuova cultura contro le molestie sul lavoro.



Nel giorni scorsi, il presidente dell'AdSP di Livorno, Luciano Guerrieri, ha dato avvio al procedimento per la istituzione del Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (C.U.G.), lo strumento costituito ai sensi dell'art.57 del Testo Unico sul Pubblico Impiego col fine di assicurare, nell'ambito del lavoro pubblico, parità e pari opportunità di genere, la tutela dei lavoratori contro le discriminazioni e il mobbing nonché l'assenza di qualunque forma di violenza fisica e psicologica. "Pur essendo un ente pubblico non economico regolato da ordinamenti speciali e, non soggetto quindi a tutti gli adempimenti delle Pubbliche Amministrazioni, abbiamo deciso con convinzione di adeguarci a quanto espressamente previsto dal T.U. sul pubblico impiego e dalle successive linee di indirizzo sulle modalità di funzionamento dei CUG emanate dal Ministero della P.A." ha dichiarato Guerrieri. "L'AdSP è da tempo impegnata, al fianco di Assoporti, nello sviluppo di politiche attive per il contrasto a qualsiasi tipo di discriminazione e negli ultimi anni ha raddoppiato i propri sforzi per favorire il raggiungimento del pieno equilibrio di genere, grazie anche alla promozione di procedure di selezione del personale meritocratiche" ha aggiunto Guerrieri. "La prossima istituzione del CUG è un ulteriore tassello che andremo ad aggiungere ad un lavoro avviato ormai già consolidato. Continueremo a rafforzare le politiche contro ogni violenza di genere, promuovendo l'inclusione e la pari opportunità aziendale". Nelle more della istituzione del Comitato Unico, l'AdSP ha intanto individuato quale Responsabile del Procedimento la dirigente Sviluppo e Innovazione con delega presidenziale alle Politiche per la parità di genere, Antonella Querci, affiancandole un gruppo di lavoro composto da altri dieci dipendenti. Gli obiettivi del CUG saranno tra gli altri quelli di migliorare l'efficienza delle prestazioni lavorative in un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari

ASSOPORTI - L'Associazione dei porti italiani ricorda la terza "Giornata Internazionale delle donne in mare"

. Roma: Da tempo impegnati per lo sviluppo di politiche attive per il lavoro femminile nel porto e logistica, **Assoporti** ha voluto ricordare la ricorrenza della terza "Giornata internazionale delle donne in mare" . . "Con l'obiettivo di abbattere qualsiasi barriera e pregiudizio per le donne nel settore marittimo e promuovere l'occupazione femminile in questo ambito, riteniamo importante rammentare che, unitamente alle AdSP, siamo impegnati su questo tema oramai da tempo. L'istituzione della "Giornata internazionale delle donne" da parte dell'IMO è molto importante non soltanto per onorare coloro che già ci lavorano, ma anche per creare consapevolezza generale che il settore offre molte opportunità lavorative per le donne, " ha voluto sottolineare il Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**.



WISTA ITALY: I NUMERI SULLA DISPARITÀ DI GENERE NELLA GIORNATA INTERNAZIONALE DELLE DONNE DEL MARE

In concomitanza con la Giornata Internazionale delle donne nel settore marittimo, Wista Italy propone una riflessione sulla presenza femminile nel settore. Per parlare di disparità di genere bisogna sempre iniziare dai numeri e bisogna ammettere che nel mondo dei porti, dei trasporti e dello shipping mancano anzitutto dati chiari, aggregati e rilevazioni periodiche che indichino la consistenza della presenza femminile nel settore. Stando ai dati disponibili, le donne mancano in modo ancora importante e crediamo sia necessario fare finalmente un significativo passo in avanti. Le donne, per esempio, mancano ancora completamente nella governance delle autorità perché attualmente su quindici Autorità di Sistema Portuale del Paese non abbiamo neanche una donna Presidente di Autorità e solo due donne Segretario generale. In realtà, le donne Segretario generale, nella storia della riforma, sono state sei: Marina Monassi a Trieste, Emma Mazzitelli a Savona, Claudia Marcolin a Venezia, Roberta Macii a Civitavecchia, Antonella Scardino a Venezia e Federica Montaresi alla Spezia e ci sono state due donne Presidenti, Marina Monassi a Trieste e Carla Roncallo a La Spezia. Forse, in trent'anni di realizzazione della legge 84/94 si poteva fare qualcosa di più. Alla fine del 2024 ci saranno numerose cariche da Presidente di Autorità Portuale in rinnovo e pensiamo che questa volta sarebbe il caso di cercare delle figure femminili qualificate per almeno la metà delle cariche in rinnovo. Il settore portuale, grazie ad **Assoporti**, realizza un censimento annuale dell'occupazione nelle tre categorie di imprese che la legge 84/94 ha stabilito che possano lavorare nei porti italiani: imprese che fanno operazioni portuali di carico, scarico, deposito e trasbordo (art.16), le cosiddette "compagnie portuali" che erogano manodopera alle imprese di cui all' art. 16 (art.17) e le imprese previste dall'art. 18 ossia i terminalisti che hanno in concessioni aree demaniali e le banchine usate per svolgere le suddette attività. In questo ambito, il quadro della presenza femminile è molto limitato. Difatti, nel 2022 questo comparto economico contava 20'123 dipendenti ma le donne rappresentavano solo l'6,3% cioè 1'269 persone divise, in modo diverso, nei tre settori di appartenenza. Questa percentuale risulta addirittura diminuita rispetto alla stessa rilevazione del 2020. Infatti, tra il 2020 e il 2022 mentre gli addetti del settore sono complessivamente cresciuti del 6,7% la componente femminile è diminuita. Più precisamente: nella categoria di lavoratori previsti dall' art 16 della legge 84/94, le lavoratrici delle operazioni portuali nel 2022 erano il 6% cioè 480 ma sono diminuite del 15% rispetto alla rilevazione del 2020 quando erano 562; tra i lavoratori di cui all'art. 17 della norma, le lavoratrici delle compagnie portuali nel 2022 erano l' 1,7% cioè 45 e anche queste sono diminuite del 22% in due anni; tra i lavoratori di cui all'art. 18, le lavoratrici dei terminal privati sono l'8% pari a 744 e queste, invece, sono aumentate del 21% in due anni. Questi numeri,



In concomitanza con la Giornata Internazionale delle donne nel settore marittimo, Wista Italy propone una riflessione sulla presenza femminile nel settore. Per parlare di disparità di genere bisogna sempre iniziare dai numeri e bisogna ammettere che nel mondo dei porti, dei trasporti e dello shipping mancano anzitutto dati chiari, aggregati e rilevazioni periodiche che indichino la consistenza della presenza femminile nel settore. Stando ai dati disponibili, le donne mancano in modo ancora importante e crediamo sia necessario fare finalmente un significativo passo in avanti. Le donne, per esempio, mancano ancora completamente nella governance delle autorità perché attualmente su quindici Autorità di Sistema Portuale del Paese non abbiamo neanche una donna Presidente di Autorità e solo due donne Segretario generale. In realtà, le donne Segretario generale, nella storia della riforma, sono state sei: Marina Monassi a Trieste, Emma Mazzitelli a Savona, Claudia Marcolin a Venezia, Roberta Macii a Civitavecchia, Antonella Scardino a Venezia e Federica Montaresi alla Spezia e ci sono state due donne Presidenti, Marina Monassi a Trieste e Carla Roncallo a La Spezia. Forse, in trent'anni di realizzazione della legge 84/94 si poteva fare qualcosa di più. Alla fine del 2024 ci saranno numerose cariche da Presidente di Autorità Portuale in rinnovo e pensiamo che questa volta sarebbe il caso di cercare delle figure femminili qualificate per almeno la metà delle cariche in rinnovo. Il settore portuale, grazie ad **Assoporti**, realizza un censimento annuale dell'occupazione nelle tre categorie di imprese che la legge 84/94 ha stabilito che possano lavorare nei porti italiani: imprese che fanno operazioni portuali di carico, scarico, deposito e trasbordo (art.16), le cosiddette "compagnie portuali" che erogano manodopera alle imprese di cui all' art. 16 (art.17) e le imprese previste dall'art. 18 ossia i terminalisti che hanno in concessioni aree demaniali e le banchine usate per svolgere le suddette attività. In

Informatore Navale

Primo Piano

va detto, non sono omogenei in tutti i porti ma ci sono situazioni particolarmente virtuose ed altre molto più indietro. Nelle compagnie portuali le presenze femminili sono ancora molto rare; fa eccezione solo il porto di Livorno che vede un 20% di presenza femminile. Guardando alle imprese di cui all' art.16 e 18, invece, i soli porti nei quali la percentuale della presenza femminile è a doppia cifra sono nei porti liguri, del Tirreno, dell'Adriatico centrale e dello Stretto. Resta, comunque, ancora una presenza sparuta e poco omogenea. Diversa, invece, la presenza femminile all'interno delle Autorità di Sistema Portuale, l'istituzione che regola e definisce il lavoro portuale dove le donne nel 2023 raggiungevano il 46% delle presenze arrivando alle 700 unità. Un numero interessante che rimane buono anche nelle posizioni apicali dove troviamo il 47% di figure femminili come quadri e il 31% di donne tra i dirigenti. Questi dati sono notevolmente migliorati negli ultimi tre anni. Resta il deficit nella massima posizione apicale. La richiesta che facciamo al mondo dello shipping è, in primis, di attivare e mantenere aggiornato un censimento sui dati aggregati del settore che metta in luce, ogni anno, la presenza femminile e i ruoli ricoperti dalle donne. Pare, infatti, che l'ultimo censimento sull'occupazione di questo settore risalga all' agosto 2019 quando CNEL e INPS hanno pubblicato uno studio che, per la prima volta nella storia del settore marittimo, fornisce il numero ufficiale dei lavoratori italiani e comunitari a cui si applica il CCNL Confitarma (32'893 unità) e di quelli a cui si applica il CCNL Fedarlinea (3'090), per un totale di 35'983 unità. Di questi, 8'117 rappresentano personale di terra e 27'866 personale imbarcato italiano/comunitario. Considerando le rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, rappresentano circa 38.000 marittimi. Se da un lato tali dati confermano che grazie all'istituzione del Registro Internazionale (Legge n.30/1998) la bandiera italiana si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati (di cui la grande maggioranza sono italiani), dall'altro va sottolineato che quanti di questi siano donne è un dato che assolutamente non è noto né alle associazioni datoriali, né ai sindacati, né, tantomeno, all'INPS. Sarà il caso, quindi, di richiedere e lavorare ad un censimento nazionale in questo senso perché solo studiando l'evoluzione del fenomeno si può capire come lavorare per la parità di genere o, in alcuni casi più realisticamente, alla mera presenza del genere femminile. Sono dati che dimostrano come, dopo trent'anni dalla fondazione, la presenza di Wista Italy sia più che mai necessaria, sentinella inamovibile della necessità di evoluzione del settore e, quindi, del Paese intero.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Porto di Livorno creerà un Comitato per le pari opportunità

Sarà il terzo dopo quelli istituiti nei porti dei sistemi portuali di Napoli e Gioia Tauro. Monitora e valorizza il benessere dei dipendenti delle autorità di sistema portuale. Nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Livorno, Luciano Guerrieri, ha dato avvio al procedimento per la istituzione del Comitato Unico di Garanzia (CUG) per le pari opportunità, un comitato con lo scopo di valorizzare il benessere dei dipendenti. Sarà il terzo a nascere, dopo quello istituito nel 2021 nel porto di Napoli e in quello di Gioia Tauro. È uno strumento costituito ai sensi dell'articolo 57 del Testo Unico sul Pubblico Impiego col fine di assicurare, nell'ambito del lavoro pubblico, parità e pari opportunità di genere, la tutela dei lavoratori contro le discriminazioni e il mobbing nonché l'assenza di qualunque forma di violenza fisica e psicologica.

Nelle more della istituzione del Comitato unico, l'Autorità di sistema portuale ha intanto individuato quale responsabile del procedimento la dirigente Sviluppo e Innovazione con delega presidenziale alle Politiche per la parità di genere, Antonella Querci, affiancandole un gruppo di lavoro composto da altri dieci dipendenti. Gli obiettivi del CUG saranno tra gli altri quelli di migliorare

l'efficienza delle prestazioni lavorative in un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità; promuovere una cultura organizzativa orientata alla valorizzazione delle differenze e al superamento degli stereotipi ad esse collegate e superare la distribuzione del lavoro in base al genere e/o alla disabilità. «Pur essendo un ente pubblico non economico regolato da ordinamenti speciali, e non soggetto quindi a tutti gli adempimenti delle pubbliche amministrazioni, abbiamo deciso con convinzione di adeguarci a quanto espressamente previsto dal testo unico sul pubblico impiego e dalle successive linee di indirizzo sulle modalità di funzionamento dei comitati unici di garanzia emanate dal ministero della Pubblica Amministrazione», commenta Guerrieri. «L'Autorità di sistema portuale - continua - è da tempo impegnata, al fianco di **Assoport**, nello sviluppo di politiche attive per il contrasto a qualsiasi tipo di discriminazione e negli ultimi anni ha raddoppiato i propri sforzi per favorire il raggiungimento del pieno equilibrio di genere, grazie anche alla promozione di procedure di selezione del personale meritocratiche" ha aggiunto Guerrieri. "La prossima istituzione del CUG è un ulteriore tassello che andremo ad aggiungere ad un lavoro avviato ormai già consolidato. Continueremo a rafforzare le politiche contro ogni violenza di genere, promuovendo l'inclusione e la pari opportunità aziendale». Rimanendo in tema, l'autorità di sistema portuale livornese ha peraltro da poco istituito un corso di formazione ad hoc per il personale dell'AdSP. L'intervento formativo mira a costruire una nuova cultura contro le molestie sul lavoro. Condividi Tag lavoro Articoli correlati.



Sarà il terzo dopo quelli istituiti nei porti dei sistemi portuali di Napoli e Gioia Tauro. Monitora e valorizza il benessere dei dipendenti delle autorità di sistema portuale. Nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Livorno, Luciano Guerrieri, ha dato avvio al procedimento per la istituzione del Comitato Unico di Garanzia (CUG) per le pari opportunità, un comitato con lo scopo di valorizzare il benessere dei dipendenti. Sarà il terzo a nascere, dopo quello istituito nel 2021 nel porto di Napoli e in quello di Gioia Tauro. È uno strumento costituito ai sensi dell'articolo 57 del Testo Unico sul Pubblico Impiego col fine di assicurare, nell'ambito del lavoro pubblico, parità e pari opportunità di genere, la tutela dei lavoratori contro le discriminazioni e il mobbing nonché l'assenza di qualunque forma di violenza fisica e psicologica. Nelle more della istituzione del Comitato unico, l'Autorità di sistema portuale ha intanto individuato quale responsabile del procedimento la dirigente Sviluppo e Innovazione con delega presidenziale alle Politiche per la parità di genere, Antonella Querci, affiancandole un gruppo di lavoro composto da altri dieci dipendenti. Gli obiettivi del CUG saranno tra gli altri quelli di migliorare l'efficienza delle prestazioni lavorative in un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità; promuovere una cultura organizzativa orientata alla valorizzazione delle differenze e al superamento degli stereotipi ad esse collegate e superare la distribuzione del lavoro in base al genere e/o alla disabilità. «Pur essendo un ente pubblico non economico regolato da ordinamenti speciali, e non soggetto quindi a tutti gli adempimenti delle pubbliche amministrazioni, abbiamo deciso con convinzione di adeguarci a quanto espressamente previsto dal testo unico sul pubblico impiego e dalle successive linee di indirizzo sulle modalità di funzionamento dei comitati unici di garanzia emanate dal ministero della Pubblica Amministrazione», commenta Guerrieri. «L'Autorità di sistema portuale - continua - è da tempo impegnata, al fianco di Assoport, nello sviluppo di politiche attive per il contrasto a qualsiasi tipo di discriminazione e negli ultimi anni ha raddoppiato i propri sforzi per favorire il raggiungimento del pieno equilibrio di genere, grazie anche alla promozione di procedure di selezione del personale meritocratiche" ha aggiunto Guerrieri. "La prossima istituzione del CUG è un ulteriore tassello che andremo ad aggiungere ad un lavoro avviato ormai già consolidato. Continueremo a rafforzare le politiche contro ogni violenza di genere, promuovendo l'inclusione e la pari opportunità.

Donne nei porti: Italia ancora indietro

ROMA L'ultima donna presidente di un'Autorità di Sistema portuale italiana è stata Carla Roncallo alla guida di La Spezia e Marina di Carrara prima di passare ad Art nel 2020. Prima di lei, dall'attuazione della legge 84/94, solo un'altra si è seduta nell'ufficio principale di una AdSp: Marina Monassi a Trieste. È in occasione della Giornata Internazionale delle donne nel settore marittimo, dello scorso 18 Maggio che Wista Italy (Women's International Shipping and Trading Association) riporta alla luce i dati del mondo femminile nel settore. Dati non entusiasmanti in tema di parità di genere, anche se dall'associazione si sottolinea che nel mondo dei porti, dei trasporti e dello shipping mancano anzitutto dati chiari, aggregati e rilevazioni periodiche che indichino la consistenza della presenza femminile nel settore. Ma un dato è certo: le donne nel mondo dello shipping sono ancora molto poche. Come detto mancano, salvo alcune eccezioni, completamente nella governance delle Autorità portuali: zero presidenti su 16 enti portuali, solo due donne nel ruolo di segretario generale: Antonella Scardino a Venezia e Federica Montaresi alla Spezia. Il 2024 potrebbe essere l'occasione di riequilibrare le cose con il rinnovo di diverse cariche di presidenti di AdSp. I dati che possono essere analizzati sono quelli messi a disposizione da Assoporti, che realizza un censimento annuale dell'occupazione nelle tre categorie di imprese che la legge 84/94 ha stabilito che possano lavorare nei porti italiani: imprese art. 16, che si occupano cioè di operazioni portuali di carico, scarico, deposito e trasbordo le cosiddette compagnie portuali che erogano manodopera alle imprese di cui all' art. 16 (art.17) le imprese previste dall'art. 18 ossia i terminalisti che hanno in concessioni aree demaniali e le banchine usate per svolgere le suddette attività. Nelle tre categorie le quote rosa sono limitate: nel 2022 questo comparto economico contava 20.123 dipendenti ma le donne rappresentavano solo l'6,3% cioè 1.269 persone divise, in modo diverso, nei tre settori di appartenenza. Percentuale scesa rispetto alla rilevazione del 2020, con gli addetti cresciuti complessivamente del 6,7%, e una diminuzione femminile: nella categoria di lavoratori previsti dall'art 16 della legge 84/94, le lavoratrici delle operazioni portuali nel 2022 erano il 6% cioè 480 ma sono diminuite del 15% rispetto alla rilevazione del 2020 quando erano 562; tra i lavoratori di cui all'art. 17 della norma, le lavoratrici delle compagnie portuali nel 2022 erano l' 1,7% cioè 45 e anche queste sono diminuite del 22% in due anni. Infine, tra i lavoratori di cui all'art. 18, le lavoratrici dei terminal privati sono l'8% pari a 744, unico comparto che vede una crescita del 21% in due anni. In linea generale la situazione italiana è la stessa, salvo eccezioni con situazioni particolarmente virtuose ed altre molto più indietro. Nelle compagnie portuali le presenze femminili sono ancora molto rare: Livorno è un caso raro con un 20% di presenza femminile. Guardando alle imprese di cui all' art.



Messaggero Marittimo

Primo Piano

16 e 18, invece, i soli porti nei quali la percentuale della presenza femminile è a doppia cifra sono quelli liguri, del Tirreno, dell'Adriatico centrale e dello Stretto. Resta, comunque, ancora una presenza sparuta e poco omogenea. All'interno degli enti portuali la situazione è migliore: le donne nel 2023 raggiungevano il 46% della presenza arrivando alle 700 unità. Un numero interessante che rimane buono anche nelle posizioni apicali dove troviamo il 47% di figure femminili come quadri e il 31% di donne tra i dirigenti. Questi dati sono notevolmente migliorati negli ultimi tre anni. Resta il deficit nella massima posizione apicale. La richiesta che facciamo al mondo dello shipping è -scrive Wista Italia- in primis, di attivare e mantenere aggiornato un censimento sui dati aggregati del settore che metta in luce, ogni anno, la presenza femminile e i ruoli ricoperti dalle donne. Pare, infatti, che l'ultimo censimento sull'occupazione di questo settore risalga all'agosto 2019 quando CNEL e INPS hanno pubblicato uno studio che, per la prima volta nella storia del settore marittimo, fornisce il numero ufficiale dei lavoratori italiani e comunitari a cui si applica il CCNL Confitarma (32.893 unità) e di quelli a cui si applica il CCNL Fedarlinea (3.090), per un totale di 35.983 unità. Di questi, 8.117 rappresentano personale di terra e 27.866 personale imbarcato italiano/comunitario. Considerando le rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, rappresentano circa 38.000 marittimi. Se da un lato tali dati confermano che grazie all'istituzione del Registro Internazionale la bandiera italiana si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati (di cui la grande maggioranza sono italiani), dall'altro va sottolineato che quanti di questi siano donne è un dato che assolutamente non è noto né alle associazioni datoriali, né ai sindacati, né, tantomeno, all'INPS. Sarà il caso, quindi, di richiedere e lavorare ad un censimento nazionale in questo senso perché solo studiando l'evoluzione del fenomeno si può capire come lavorare per la parità di genere o, in alcuni casi più realisticamente, alla mera presenza del genere femminile.

Livorno, l'AdSP guarda sempre più alla parità di genere

Nei giorni scorsi, il presidente dell'AdSP di Livorno, Luciano Guerrieri, ha dato avvio al procedimento per la istituzione del Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (C.U.G.), lo strumento costituito ai sensi dell'art.57 del Testo Unico sul Pubblico Impiego col fine di assicurare, nell'ambito del lavoro pubblico, parità e pari opportunità di genere, la tutela dei lavoratori contro le discriminazioni e il mobbing nonché l'assenza di qualunque forma di violenza fisica e psicologica. Pur essendo un ente pubblico non economico regolato da ordinamenti speciali e, non soggetto quindi a tutti gli adempimenti delle Pubbliche Amministrazioni, abbiamo deciso con convinzione di adeguarci a quanto espressamente previsto dal T.U. sul pubblico impiego e dalle successive linee di indirizzo sulle modalità di funzionamento dei CUG emanate dal Ministero della P.A. ha dichiarato Guerrieri. L'AdSP è da tempo impegnata, al fianco di **Assoporti**, nello sviluppo di politiche attive per il contrasto a qualsiasi tipo di discriminazione e negli ultimi anni ha raddoppiato i propri sforzi per favorire il raggiungimento del pieno equilibrio di genere, grazie anche alla promozione di procedure di selezione del personale meritocratiche ha aggiunto Guerrieri. La prossima istituzione del CUG è un ulteriore tassello che andremo ad aggiungere ad un lavoro avviato ormai già consolidato. Continueremo a rafforzare le politiche contro ogni violenza di genere, promuovendo l'inclusione e la pari opportunità aziendale. Nelle more della istituzione del Comitato Unico, l'AdSP ha intanto individuato quale Responsabile del Procedimento la dirigente Sviluppo e Innovazione con delega presidenziale alle Politiche per la parità di genere, Antonella Querci, affiancandole un gruppo di lavoro composto da altri dieci dipendenti. Gli obiettivi del CUG saranno tra gli altri quelli di migliorare l'efficienza delle prestazioni lavorative in un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità; promuovere una cultura organizzativa orientata alla valorizzazione delle differenze e al superamento degli stereotipi ad esse collegate e superare la distribuzione del lavoro in base al genere e/o alla disabilità. Rimanendo in tema, l'Ente portuale ha peraltro da poco istituito un corso di formazione ad hoc per il personale dell'AdSP. L'intervento formativo mira a costruire una nuova cultura contro le molestie sul lavoro.



Shipping Italy

Venezia

Fermo a Venezia di una nave gravemente substandard

Navi ben 26 irregolarità sono emerse dal controllo degli ispettori del Port State Control. E' il settimo fermo dall'inizio dell'anno di REDAZIONE SHIPPING ITALY Una nave portarinfuse con bandiera liberiana e stazza di oltre 32 mila tonnellate è stata bloccata nel porto di Venezia a seguito di un controllo eseguito dagli ispettori di Port State Control. Si tratta del settimo fermo dall'inizio dell'anno. Le irregolarità emerse, spiega la capitaneria di porto, rendono la nave "gravemente sotto gli standard internazionali previsti" dal lato della sicurezza: in totale le infrazioni sono 26 e riguardano tra le altre un «notevole numero di certificati rilasciati dallo stato di bandiera cessati nella loro validità. - informa la nota della Guardia Costiera - Tali carenze riguardavano sia lo scafo che la struttura e la navigabilità oltre che gli apparati radio. Ulteriori problematiche sono state rilevate con riguardo alle norme per la prevenzione degli inquinamenti marini e dell'aria». Sono state verificate irregolarità anche sulle operazioni di controllo periodiche da effettuare in cantiere navale, oltre che sul rispetto al corretto funzionamento della scatola nera (Voyage Data Recorder). Inefficaci sono risultati anche i dispositivi necessari per rilevare la posizione di eventuali naufraghi, imprescindibili per la salvaguardia della vita umana in mare, nonché quelli adibiti all'antincendio. «La nave è stata quindi bloccata in porto e non potrà riprendere il mare senza aver adottato tutto quanto necessario per emendare le criticità, fonti di grave pericolo per la sicurezza delle persone a bordo, della navigazione e della tutela dell'ambiente marino», conclude la nota della Capitaneria di porto. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Shipping Italy

Venezia

Parmigiani riconfermato al vertice di provveditori e appaltatori navali italiani

Politica&Associazioni Molti i temi di rilevanza nazionale e internazionale al centro del confronto in occasione della 53° assemblea annuale di Redazione SHIPPING ITALY Anpan, l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali, si è riunita a Rapallo (Genova) per la sua 53° assemblea annuale e nell'occasione è stato rieletto presidente Vittorio Parmigiani. Oltre al rinnovo della presidenza per il prossimo biennio l'associazione ha provveduto a eleggere il Consiglio Direttivo che rimarrà in carica fino al 2026 e sarà composto da: Alfredo Tosato (Pedrotec Srl di La Spezia), Cesare Cavalleroni (Al.Ma. SpA di Genova), Andrea Degli Agostini Medeot (Ligabue SpA di Venezia), Angelo Novelli (P.M.L.A. Novelli Srl di Genova), Claudia Volpato (Italian Scandinavian Srl di Genova), Gianmarco Cincotta (Enrico Pernis Ltd Srl di Cagliari), Francesco Sciacca (Mellina Agosta Srl di Catania), Michele Di Palma (MSC F&B di Genova), Monia Bonaventura (Mediterranea General Ship supplies Srl di Civitavecchia), Luigi Ruggiero (Vecchione Srl di Napoli) e Costantino Zavoiani (Provveditorie Marittime del Mediterraneo di Bari). Proprio a quest'ultimo, durante i lavori in mattinata dell'assemblea pubblica, è spettato un

approfondito su alcuni aspetti dell'impatto sulle dotazioni e provviste di bordo previsto dal nuovo Codice Doganale Comunitario. Nel pomeriggio dello stesso giorno si è svolta la sessione privata dell'assemblea durante la quale, in particolare, si è proceduto all'elezione delle cariche sociali. Nell'occasione si è parlato anche della prossima Convention Issa che si terrà a Siviglia a fine ottobre. Al centro degli interventi di chi ha preso parte alla sessione pubblica dei lavori ci sono stati temi inerenti le crisi geopolitiche in atto, il ruolo dell'Europa, la burocrazia, la disponibilità di personale, ma anche la globalizzazione, l'importanza di una visione globale per le associazioni del settore marittimo, la digitalizzazione, l'innovazione e progetti innovativi come l'accesso ai porti tramite Telepass e l'applicazione dell'intelligenza artificiale per attività predittive nei fornitori. Al centro del confronto anche l'automazione dei Magazzini, le normative europee e l'importanza di avere una presenza a Bruxelles per monitorare e influenzare le normative europee. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Shipping Italy
 Parmigiani riconfermato al vertice di provveditori e appaltatori navali italiani

05/20/2024 22:38 Nicola Capuzzo

Politica&Associazioni Molti i temi di rilevanza nazionale e internazionale al centro del confronto in occasione della 53° assemblea annuale di Redazione SHIPPING ITALY Anpan, l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali, si è riunita a Rapallo (Genova) per la sua 53° assemblea annuale e nell'occasione è stato rieletto presidente Vittorio Parmigiani. Oltre al rinnovo della presidenza per il prossimo biennio l'associazione ha provveduto a eleggere il Consiglio Direttivo che rimarrà in carica fino al 2026 e sarà composto da: Alfredo Tosato (Pedrotec Srl di La Spezia), Cesare Cavalleroni (Al.Ma. SpA di Genova), Andrea Degli Agostini Medeot (Ligabue SpA di Venezia), Angelo Novelli (P.M.L.A. Novelli Srl di Genova), Claudia Volpato (Italian Scandinavian Srl di Genova), Gianmarco Cincotta (Enrico Pernis Ltd Srl di Cagliari), Francesco Sciacca (Mellina Agosta Srl di Catania), Michele Di Palma (MSC F&B di Genova), Monia Bonaventura (Mediterranea General Ship supplies Srl di Civitavecchia), Luigi Ruggiero (Vecchione Srl di Napoli) e Costantino Zavoiani (Provveditorie Marittime del Mediterraneo di Bari). Proprio a quest'ultimo, durante i lavori in mattinata dell'assemblea pubblica, è spettato un approfondito su alcuni aspetti dell'impatto sulle dotazioni e provviste di bordo previsto dal nuovo Codice Doganale Comunitario. Nel pomeriggio dello stesso giorno si è svolta la sessione privata dell'assemblea durante la quale, in particolare, si è proceduto all'elezione delle cariche sociali. Nell'occasione si è parlato anche della prossima Convention Issa che si terrà a Siviglia a fine ottobre. Al centro degli interventi di chi ha preso parte alla sessione pubblica dei lavori ci sono stati temi inerenti le crisi geopolitiche in atto, il ruolo dell'Europa, la burocrazia, la disponibilità di personale, ma anche la globalizzazione, l'importanza di una visione globale per le associazioni del settore marittimo, la digitalizzazione, l'innovazione e progetti innovativi come l'accesso ai porti tramite Telepass e l'applicazione dell'intelligenza artificiale per attività

(Sito) Ansa

Genova, Voltri

Diga Genova, tutto è pronto per la posa del primo cassone

Tutto è pronto per la posa del primo cassone che andrà a comporre in maniera stabile la struttura a mare della diga. Così, secondo indiscrezioni, Pergenova Breakwater, il consorzio cui è affidata la costruzione della grande diga foranea di Genova avrebbe risposto alle eccezioni sollevate dall'Autorità portuale genovese che aveva scritto lamentando ritardi ed esprimendo forti preoccupazioni circa i test dei campi prova non ancora realizzati. Secondo indiscrezioni, per il Consorzio (composto da Webuild capofila con Fincantieri, Fincosit e Sidra), le attività procederebbero spedite su più fronti in parallelo alla posa del primo cassone e nelle varie aree nel rispetto del cronoprogramma tanto che nei campi prova 1 e 2 e nelle sezioni T1, T2 e T3, ci sono attività in corso o completate, in linea con gli sviluppi progettuali. I cassoni, realizzati nel porto di Vado Ligure dove è stata quasi ultimata la barriera destinata a proteggere dal moto ondoso saranno posati a una profondità massima di 50 metri, uno accanto all'altro, fino a completare il profilo della diga. Ne sono previsti in tutto circa 100 di cui i più grandi saranno alti fino a 33 metri, larghi 35 metri e lunghi 67 metri. Per il consolidamento del profilo della diga sono state posate sul fondale oltre 1,3 milioni di tonnellate di ghiaia, sulla quale vengono realizzate le colonne che reggeranno il basamento della diga. A oggi le colonne 2/2 sommerse realizzate sono oltre 3.800. Procederebbero inoltre in parallelo anche le attività di bonifica bellica sull'impronta della diga, che dovrebbero essere completate entro l'estate. I lavori coinvolgono 150 persone, tra diretti e di terzi, che diventeranno 600 nel picco di produzione, e oltre 130 imprese della filiera, che hanno lavorato al progetto da inizio lavori.



Affari Italiani

Genova, Voltri

Genova, lo chiamano "sistema Toti", ma chi guida il porto lo ha deciso la Sx

L'emendamento ritenuto sblocca diga è stato firmato dalla dem Paita. La ricostruzione **Genova**, ecco chi comanda davvero al **porto**: tra politica e intrighi. L'inchiesta che ha travolto il presidente della Liguria Giovanni Toti sfiora anche la Sinistra. Dalle carte delle indagini, infatti, emergono dettagli inediti sulla governance del **porto** di **Genova** e anche se si parla di "sistema Toti" a quanto sembra a decidere veramente sulle sorti dell'infrastruttura, in quello che è stato l'emendamento sblocca diga, sarebbe stata - in base a quanto risulta a La Verità - la ex dem, ora in Italia Viva, Raffaella Paita. Il terminal è stato realizzato grazie a un progetto da 400 milioni di euro, di cui 250 pubblici, che ha ridisegnato l'aspetto del **Porto** di **Genova**, e che era stato approvato ai tempi in cui a guidare l'Autorità portuale (dal 2008 al 2015) era Luigi Merlo, ex assessore ai Trasporti della Regione Liguria (dal 2005 al 2008) in una giunta di centro-sinistra e futuro consigliere per la Portualità e la logistica del ministro dem alle Infrastrutture Graziano Delrio. Leggi anche: Inchiesta Toti, spunta "il clan di Riesi che sposta i voti a **Genova** da sempre". Il successore di Merlo, Paolo Emilio Signorini, arrestato martedì scorso nell'inchiesta che ha mandato ai domiciliari anche il governatore Giovanni Toti, in un'intercettazione - in base a quanto risulta a La Verità - aveva esclamato: "Cinquecento milioni alla Msc (probabilmente il riferimento è proprio alle spese per calata Bettolo, ndr), è lo scandalo del secolo...". Perché a comandare il **porto** di **Genova** - prosegue La Verità - è proprio la compagnia di Gianluigi Aponte, il terminal principale è gestito da Msc attraverso la sua controllata Csm-Gate, che possiede il 100% delle quote della società concessionaria. E sarebbe stato decisivo - riporta La Verità - un emendamento a firma Paita ex Pd e moglie di Luigi Merlo per sbloccare questa concessione. Sarebbe stato suo marito a realizzare i lavori del futuro terminal di Aponte.

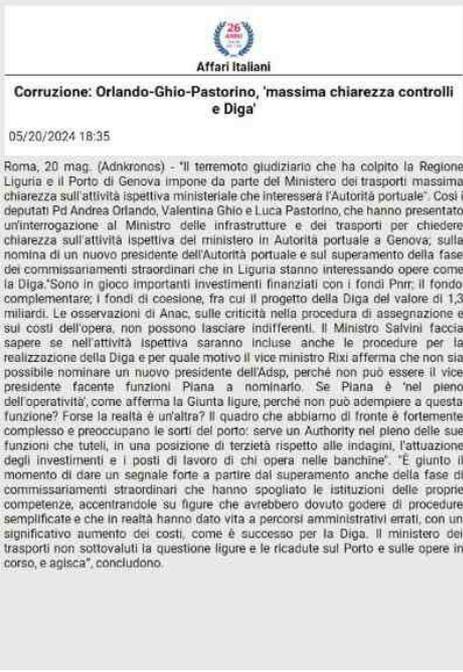


Affari Italiani

Genova, Voltri

Corruzione: Orlando-Ghio-Pastorino, 'massima chiarezza controlli e Diga'

Roma, 20 mag. (Adnkronos) - "Il terremoto giudiziario che ha colpito la Regione Liguria e il **Porto** di **Genova** impone da parte del Ministero dei trasporti massima chiarezza sull'attività ispettiva ministeriale che interesserà l'Autorità portuale". Così i deputati Pd Andrea Orlando, Valentina Ghio e Luca Pastorino, che hanno presentato un'interrogazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per chiedere chiarezza sull'attività ispettiva del ministero in Autorità portuale a **Genova**; sulla nomina di un nuovo presidente dell'Autorità portuale e sul superamento della fase dei commissariamenti straordinari che in Liguria stanno interessando opere come la Diga. "Sono in gioco importanti investimenti finanziati con i fondi Pnrr; il fondo complementare; i fondi di coesione, fra cui il progetto della Diga del valore di 1,3 miliardi. Le osservazioni di Anac, sulle criticità nella procedura di assegnazione e sui costi dell'opera, non possono lasciare indifferenti. Il Ministro Salvini faccia sapere se nell'attività ispettiva saranno incluse anche le procedure per la realizzazione della Diga e per quale motivo il vice ministro Rixi afferma che non sia possibile nominare un nuovo presidente dell'Adsp, perché non può essere il vice presidente facente funzioni Piana a nominarlo. Se Piana è 'nel pieno dell'operatività', come afferma la Giunta ligure, perché non può adempiere a questa funzione? Forse la realtà è un'altra? Il quadro che abbiamo di fronte è fortemente complesso e preoccupano le sorti del **porto**: serve un Authority nel pieno delle sue funzioni che tuteli, in una posizione di terzietà rispetto alle indagini, l'attuazione degli investimenti e i posti di lavoro di chi opera nelle banchine". "È giunto il momento di dare un segnale forte a partire dal superamento anche della fase di commissariamenti straordinari che hanno spogliato le istituzioni delle proprie competenze, accentrandole su figure che avrebbero dovuto godere di procedure semplificate e che in realtà hanno dato vita a percorsi amministrativi errati, con un significativo aumento dei costi, come è successo per la Diga. Il ministero dei trasporti non sottovaluti la questione ligure e le ricadute sul **Porto** e sulle opere in corso, e agisca", concludono.



Roma, 20 mag. (Adnkronos) - Il terremoto giudiziario che ha colpito la Regione Liguria e il Porto di Genova impone da parte del Ministero dei trasporti massima chiarezza sull'attività ispettiva ministeriale che interesserà l'Autorità portuale". Così i deputati Pd Andrea Orlando, Valentina Ghio e Luca Pastorino, che hanno presentato un'interrogazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per chiedere chiarezza sull'attività ispettiva del ministero in Autorità portuale a Genova; sulla nomina di un nuovo presidente dell'Autorità portuale e sul superamento della fase dei commissariamenti straordinari che in Liguria stanno interessando opere come la Diga. "Sono in gioco importanti investimenti finanziati con i fondi Pnrr; il fondo complementare; i fondi di coesione, fra cui il progetto della Diga del valore di 1,3 miliardi. Le osservazioni di Anac, sulle criticità nella procedura di assegnazione e sui costi dell'opera, non possono lasciare indifferenti. Il Ministro Salvini faccia sapere se nell'attività ispettiva saranno incluse anche le procedure per la realizzazione della Diga e per quale motivo il vice ministro Rixi afferma che non sia possibile nominare un nuovo presidente dell'Adsp, perché non può essere il vice presidente facente funzioni Piana a nominarlo. Se Piana è 'nel pieno dell'operatività', come afferma la Giunta ligure, perché non può adempiere a questa funzione? Forse la realtà è un'altra? Il quadro che abbiamo di fronte è fortemente complesso e preoccupano le sorti del porto: serve un Authority nel pieno delle sue funzioni che tuteli, in una posizione di terzietà rispetto alle indagini, l'attuazione degli investimenti e i posti di lavoro di chi opera nelle banchine". "È giunto il momento di dare un segnale forte a partire dal superamento anche della fase di commissariamenti straordinari che hanno spogliato le istituzioni delle proprie competenze, accentrandole su figure che avrebbero dovuto godere di procedure semplificate e che in realtà hanno dato vita a percorsi amministrativi errati, con un significativo aumento dei costi, come è successo per la Diga. Il ministero dei trasporti non sottovaluti la questione ligure e le ricadute sul Porto e sulle opere in corso, e agisca", concludono.

Liguria, Usb: occupata autorità portuale anche contro corruzione

"Vogliamo chiarezza sulle concessioni nel porto di Genova" Genova , 20 mag. (askanews) - "Occupata la sede della Autorità di sistema portuale a Genova contro la corruzione e contro l'esclusione di Usb dalle elezioni rsu presso la Psa dopo aver raccolto oltre 200 firme". Lo afferma in una nota il coordinamento nazionale Usb mare e porti, commentando l'occupazione da parte di un gruppo di lavoratori e sindacalisti Usb del salone di Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale di Genova. "Il 'Sistema Genova' - prosegue la nota di Usb - ha prodotto corruzione nelle concessione portuali, mazzette e favori per spartirsi le banchine pubbliche e fare affari. Tutti i soggetti erano coinvolti o comunque conniventi. Solo Usb, che rappresenta centinaia di lavoratori portuali, ha cercato di combattere questo sistema e non è un caso che oggi, il sindacalismo complice insieme alle organizzazioni di categoria datoriale come Assiterminal, abbiano deciso di escludere proprio Usb dalle elezioni delle rappresentanze sindacali all'interno del maggior terminal container di Italia". "Padroni e sindacati - conclude la nota - insieme per blindare gli spazi di democrazia sindacale ed evitare voci fuori dal coro. Uno strenuo ultimo tentativo di difendere il loro sistema e i loro equilibri costruiti negli anni. Oggi i lavoratori di Usb hanno detto basta. Hanno deciso di occupare la sede dell'Autorità di Sistema. Vogliamo risposte immediate. La lista Usb deve essere immediatamente ammessa alle elezioni Rsu senza ulteriori e strumentali pretesti. Vogliamo chiarezza sulle concessioni portuali nel porto di Genova. Usb deve essere ammessa all'interno del comitato portuale e nella commissione consultiva. Gli organi decisionali e di controllo".



Porti, le Zone di semplificazione portuale di Genova e Spezia si allargano a 7 Comuni emiliani

Due accordi con l'Emilia-Romagna per estendere e regolamentare le ZIs liguri e favorire un sviluppo dell'intermodalità tra porti, retroporti e mercati Regione Liguria ha sottoscritto, come previsto dal recente regolamento di istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (Dpcm 40/2024), due accordi con Regione Emilia-Romagna per estendere e regolamentare la perimetrazione della ZIs "porto e retroporto di Genova" e della ZIs "porto e retroporto della Spezia" ai comuni di Piacenza e Casalgrande nel primo caso e a quelli di Parma, Noceto, Medesano, Fidenza e Fontevivo nel secondo. Tali intese consentono alla Liguria di ampliare gli spazi retroportuali su cui insistono le ZIs e ai comuni citati di applicare le misure di semplificazione e agevolazione previste nei Piani di Sviluppo Strategico di entrambe le regioni. « Per favorire un efficiente sviluppo dell'intermodalità tra porti, retroporti e mercati , e in considerazione del recente regolamento approvato dal Governo che disciplina le Zone Logistiche Semplificate, abbiamo stretto una collaborazione con l'Emilia-Romagna, che è snodo fondamentale per l'intero Nord-Ovest, per integrare le Zone Logistiche Semplificate di Genova e della Spezia - sottolinea l'assessore regionale allo Sviluppo economico con delega ai Porti e alla Logistica Alessio Piana - Un'opportunità strategica per la Liguria, su cui come Regione ci siamo adoperati da subito per far avanzare questo progetto di attrazione di investimenti e occupazione, ma anche per l'Emilia-Romagna che oggi pesa il 26% dei traffici del porto della Spezia e il 9% di quelli di Genova».



Rapporti internazionali, gemellaggio tra Genova e Busan (Corea del Sud)

A Tursi scambio di idee su futuri progetti comuni con la città portuale e turistica. Questa mattina il sindaco di Genova Marco Bucci ha ricevuto a Palazzo Tursi il sindaco di Busan Park Heong-joon per siglare un gemellaggio con l'importante città portuale e turistica della Corea del Sud. All'incontro sono intervenuti anche l'assessore al Patrimonio, **Porto**, Mare e Pesca del Comune di Genova Francesco Maresca e Carlo Cavalleri, console onorario della Repubblica di Corea a Genova. Il cordiale incontro è stato l'occasione per uno scambio di idee su futuri progetti comuni. Tra i principali temi di collaborazione spiccano portualità e blue economy, mobilità urbana e sviluppo sostenibile, reciproca attrazione di investimenti, industria cinematografica, turismo, scambi culturali e sport e le relazioni fra le rispettive Università.



Circle Group, 27 maggio ore 11 webinar gratuito sulle novità della dogana 4.0

Per comprendere gli aspetti normativi e i servizi digitali: aperto a tutti gli operatori interessati Circle Group organizza e promuove il webinar gratuito intitolato "Data-driven customs: normative, servizi digitali e novità della Dogana 4.0". Forte della propria esperienza nell'ambito dell'ottimizzazione doganale, Circle illustrerà attraverso il proprio ceo e presidente Luca Abatello e Marco Toesca, sales manager, tutte le novità della dogana 4.0, a cominciare dagli aspetti normativi fino alle procedure digitali doganali. Oltre a Davide Battaglia, customs process specialist, interverrà per portare l'esperienza dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Simone Pacciardi, responsabile Rapporti Ue, gestione progetti comunitari e fondi Pnrr per l'Ente. In programma lunedì 27 maggio alle ore 11.00, il webinar è aperto a tutti gli operatori interessati previa iscrizione (obbligatoria) a questo link.

BizJournal Liguria

Circle Group, 27 maggio ore 11 webinar gratuito sulle novità della dogana 4.0



05/20/2024 13:29

Per comprendere gli aspetti normativi e i servizi digitali: aperto a tutti gli operatori interessati Circle Group organizza e promuove il webinar gratuito intitolato "Data-driven customs: normative, servizi digitali e novità della Dogana 4.0". Forte della propria esperienza nell'ambito dell'ottimizzazione doganale, Circle illustrerà attraverso il proprio ceo e presidente Luca Abatello e Marco Toesca, sales manager, tutte le novità della dogana 4.0, a cominciare dagli aspetti normativi fino alle procedure digitali doganali. Oltre a Davide Battaglia, customs process specialist, interverrà per portare l'esperienza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Simone Pacciardi, responsabile Rapporti Ue, gestione progetti comunitari e fondi Pnrr per l'Ente. In programma lunedì 27 maggio alle ore 11.00, il webinar è aperto a tutti gli operatori interessati previa iscrizione (obbligatoria) a questo link.

Nuova diga, la struttura commissariale: "Si approvi il finanziamento di 57 milioni a carico della Regione. Ritardi saranno recuperati"

"Ci sono delle operazioni che hanno mostrato criticità di avanzamento dovute a fattori esterni" La struttura commissariale che si occupa anche della nuova diga foranea ha emesso una nota per fare il punto sui lavori e chiede apertamente che domani il consiglio regionale approvi il finanziamento a carico della Regione Liguria (57 milioni): "Le lettere che **Autorità portuale** ha indirizzato al consorzio PerGenova- Breakwater rientrano nella consueta dinamica di discussione tra stazione appaltante e impresa esecutrice e non inficiano sull'andamento presente e futuro del cantiere. Le soluzioni operative elaborate ci rendono a oggi confidenti che si possa recuperare il tempo perso"

La struttura non nasconde le problematiche: "Ci sono delle operazioni che hanno mostrato criticità di avanzamento dovute a fattori esterni, primo tra tutti le condizioni meteomarine, o per difficoltà operative legate alla complessità esecutiva di quanto programmato per garantire massime condizioni di sicurezza per i lavoratori e i beni coinvolti, che comunque sono già state risolte o saranno risolte in breve termine. Questo vale soprattutto per l'esecuzione delle colonne di consolidamento propedeutiche alla posa dei cassoni : è ormai

in procinto di entrare in operatività un secondo mezzo in grado di garantire, condizioni meteo permettendo, una produzione di colonne di consolidamento doppia rispetto a quello attualmente in esercizio. A questo, grazie anche alle sollecitazioni di **Autorità Portuale** e Struttura commissariale, il Consorzio ha definitivamente deciso di affiancare un terzo mezzo, operativo dall'autunno, che avrà una capacità operativa superiore a quello attualmente in operazione". La posa della ghiaia di fondo, dichiara la struttura, ha superato il 50% della quantità prevista, e "a una vigorosa accelerazione attesa delle operazioni di consolidamento tramite le colonne, anche la posa del tout-venant, sul quale appoggiano direttamente i cassoni, potrà procedere speditamente". Nel frattempo il primo cassone , ormai varato a Vado, attende la giusta finestra meteo per essere trasportato verso la sua destinazione finale lungo l'impronta diga (cassone 28). Nel cantiere sono continuate regolarmente le attività per la predisposizione del secondo cassone, garantendo la continuità costruttiva prevista dal programma dei lavori. "Tutto ciò premesso, al fine di concludere i lavori della parte B con un anticipo di quattro anni rispetto al progetto originario, è assolutamente necessario che venga completato il finanziamento di 350 milioni al cui ammontare manca ancora l'ultima parte - pari a 57 milioni , il 4% del costo totale della Diga, - a carico di Regione Liguria, a garanzia della realizzazione e del completamento del secondo lotto. Confidiamo, dunque, che domani il consiglio regionale della Liguria deliberi questo finanziamento nell'interesse della città di Genova, dei liguri e dell'intero sistema Paese. Fermare i lavori della Diga significa fermare lo sviluppo del nostro territorio e la competitività dell'Italia".



"Ci sono delle operazioni che hanno mostrato criticità di avanzamento dovute a fattori esterni" La struttura commissariale che si occupa anche della nuova diga foranea ha emesso una nota per fare il punto sui lavori e chiede apertamente che domani il consiglio regionale approvi il finanziamento a carico della Regione Liguria (57 milioni); "Le lettere che Autorità portuale ha indirizzato al consorzio PerGenova- Breakwater rientrano nella consueta dinamica di discussione tra stazione appaltante e impresa esecutrice e non inficiano sull'andamento presente e futuro del cantiere. Le soluzioni operative elaborate ci rendono a oggi confidenti che si possa recuperare il tempo perso" La struttura non nasconde le problematiche: "Ci sono delle operazioni che hanno mostrato criticità di avanzamento dovute a fattori esterni, primo tra tutti le condizioni meteomarine, o per difficoltà operative legate alla complessità esecutiva di quanto programmato per garantire massime condizioni di sicurezza per i lavoratori e i beni coinvolti, che comunque sono già state risolte o saranno risolte in breve termine. Questo vale soprattutto per l'esecuzione delle colonne di consolidamento propedeutiche alla posa dei cassoni : è ormai in procinto di entrare in operatività un secondo mezzo in grado di garantire, condizioni meteo permettendo, una produzione di colonne di consolidamento doppia rispetto a quello attualmente in esercizio. A questo, grazie anche alle sollecitazioni di Autorità Portuale e Struttura commissariale, il Consorzio ha definitivamente deciso di affiancare un terzo mezzo, operativo dall'autunno, che avrà una capacità operativa superiore a quello attualmente in operazione". La posa della ghiaia di fondo, dichiara la struttura, ha superato il 50% della quantità prevista, e "a una vigorosa accelerazione attesa delle operazioni di consolidamento tramite le colonne, anche la posa del tout-venant, sul quale appoggiano

Corruzione, atteso l'interrogatorio di La Mattina, al telefono diceva: "Non mi faccio minacciare da nessuno"

Il membro del comitato di gestione di **Autorità Portuale** inizialmente contrario al rinnovo della concessione a Spinelli del Terminal Rinfuse. L'ira di Signorini: "Riferirò ai suoi mandanti", Toti: "Un ragazzetto saccente che spera in un minimo di visibilità" Ascolta questo articolo ora... Proseguono gli interrogatori in procura dei membri del comitato di gestione di **Autorità di Sistema Portuale**, gli inquirenti sentiranno infatti Andrea La Mattina, membro del comitato per conto di Regione Liguria che, secondo l'ipotesi della procura, insieme a Giorgio Carozzi, membro per conto del Comune di Genova, sentito lo scorso venerdì, avrebbe subito pressioni per fare ottenere ad Aldo Spinelli la proroga trentennale della concessione del terminal rinfuse. Il ruolo di La Mattina è considerato molto importante dalla procura, il suo nome nelle carte viene citato 750 volte. Sulle prime era considerato il principale oppositore del rinnovo della concessione in favore dell'imprenditore, ai domiciliari con l'accusa di corruzione insieme al presidente della Regione Giovanni Toti, mentre l'allora numero uno dell'**Autorità Portuale**, Paolo Emilio Signorini, è in carcere. La Mattina, come si legge tra le oltre 1.400 pagine della richiesta di custodia cautelare della procura, avrebbe ricevuto pressioni per permettere il rinnovo della concessione. Dopo la seduta del 29 settembre 2021, durante la quale il membro del comitato per conto della Regione si era astenuto, lo stesso raccontava a un interlocutore che Signorini avrebbe riportato l'accaduto a Giovanni Toti. "Significative - scrivono gli inquirenti - appaiono in questo senso le esternazioni di La Mattina che, ostentando e preservando la propria autonomia decisionale, in alcuni passaggi, sfogandosi con l'interlocutore, testualmente riportava: "il presidente ha anche detto - 'Sono stupefatto perché ho finito poco fa di parlare con Toti al quale riferirò questo comportamento', e ancora 'Tu così impedisce l'operatività del porto'. La Mattina racconta di aver risposto a Signorini di non essere stato "in condizione di poter valutare e decidere, è come dire se vuole andare Toti a votare volentieri, io non posso farlo! Poi, ci mancherebbe, mi rimetto", e ancora "Ragazzi però queste cose le sapete per tempo, non è che me lo dite il giorno prima, perché sennò è un ricatto...cioè ho una pistola puntata alla fronte che devo votare sì". Il 30 settembre, quindi 24 ore dopo la seduta del comitato, Aldo Spinelli ha chiesto e ottenuto un incontro con Giovanni Toti nel suo ufficio in piazza De Ferrari. Durante l'incontro Toti ha effettuato due telefonate, una al sindaco Bucci per riferirgli che Carozzi, rappresentante del Comune aveva votato contro la delibera. In realtà Carozzi alla seduta del 29 settembre era risultato assente. "Carozzi ha votato contro, parlati un secondo", dice Toti a Bucci, il quale risponde di non esserne a conoscenza. "Non mi ha detto niente nessuno", "Te lo dico io", replica Toti. "Bisogna parlargli allora", commenta il sindaco, e Toti:



Il membro del comitato di gestione di **Autorità Portuale** inizialmente contrario al rinnovo della concessione a Spinelli del Terminal Rinfuse. L'ira di Signorini: "Riferirò ai suoi mandanti", Toti: "Un ragazzetto saccente che spera in un minimo di visibilità" Ascolta questo articolo ora... Proseguono gli interrogatori in procura dei membri del comitato di gestione di **Autorità di Sistema Portuale**, gli inquirenti sentiranno infatti Andrea La Mattina, membro del comitato per conto di Regione Liguria che, secondo l'ipotesi della procura, insieme a Giorgio Carozzi, membro per conto del Comune di Genova, sentito lo scorso venerdì, avrebbe subito pressioni per fare ottenere ad Aldo Spinelli la proroga trentennale della concessione del terminal rinfuse. Il ruolo di La Mattina è considerato molto importante dalla procura, il suo nome nelle carte viene citato 750 volte. Sulle prime era considerato il principale oppositore del rinnovo della concessione in favore dell'imprenditore, ai domiciliari con l'accusa di corruzione insieme al presidente della Regione Giovanni Toti, mentre l'allora numero uno dell'**Autorità Portuale**, Paolo Emilio Signorini, è in carcere. La Mattina, come si legge tra le oltre 1.400 pagine della richiesta di custodia cautelare della procura, avrebbe ricevuto pressioni per permettere il rinnovo della concessione. Dopo la seduta del 29 settembre 2021, durante la quale il membro del comitato per conto della Regione si era astenuto, lo stesso raccontava a un interlocutore che Signorini avrebbe riportato l'accaduto a Giovanni Toti. "Significative - scrivono gli inquirenti - appaiono in questo senso le esternazioni di La Mattina che, ostentando e preservando la propria autonomia decisionale, in alcuni passaggi, sfogandosi con l'interlocutore, testualmente riportava: "il presidente ha anche detto - 'Sono stupefatto perché ho finito poco fa di parlare con Toti al quale riferirò questo comportamento', e ancora 'Tu così impedisce l'operatività del porto'. La Mattina racconta di aver risposto a Signorini di non essere stato "in condizione di poter valutare e decidere, è come dire se vuole andare Toti a votare volentieri, io non posso farlo! Poi, ci mancherebbe, mi rimetto", e ancora "Ragazzi però queste cose le sapete per tempo, non è che me lo dite il giorno prima, perché sennò è un ricatto...cioè ho una pistola puntata alla fronte che devo votare sì". Il 30 settembre, quindi 24 ore dopo la seduta del comitato, Aldo Spinelli ha chiesto e ottenuto un incontro con Giovanni Toti nel suo ufficio in piazza De Ferrari. Durante l'incontro Toti ha effettuato due telefonate, una al sindaco Bucci per riferirgli che Carozzi, rappresentante del Comune aveva votato contro la delibera. In realtà Carozzi alla seduta del 29 settembre era risultato assente. "Carozzi ha votato contro, parlati un secondo", dice Toti a Bucci, il quale risponde di non esserne a conoscenza. "Non mi ha detto niente nessuno", "Te lo dico io", replica Toti. "Bisogna parlargli allora", commenta il sindaco, e Toti:

Genova Today

Genova, Voltri

"Non può votare contro Signorini, è rimasto solo". Prima di chiudere la conversazione, Toti aggiunge: "Bisogna che si raddrizzi per lunedì Carozzi". Secondo quanto riferisce lo stesso presidente della Regione, Paolo Emilio Signorini avrebbe tenuto aperto il verbale della seduta fino al lunedì seguente. Dopo la telefonata con Bucci, Toti ha chiesto al segretario generale della Regione Pietro Paolo Giampellegrini, di contattare La Mattina: "Mi fai un favore, tu che sei in rapporti con il tipo che abbiamo messo al porto, come si chiama il professore", e ancora "Spiegaglielo te a 'sto La Mattina che è un progetto strategico di Regione che siamo tutti...". Giampellegrini chiamerà La Mattina, il quale gli spiegherà di essersi astenuto perché avrebbe ricevuto la documentazione sulla proroga poco prima del voto. "Sono cose troppo delicate per essere gestite con superficialità, noi dobbiamo avere gli elementi per valutare e, e decidere con piena consapevolezza", spiega La Mattina che riferisce di un Signorini "incazzato come una pantera, ha detto 'questo lo trovo stupefacente ne parlerò con i vostri mandanti' inteso con la...". "Ma cosa vuol dire con i mandanti?", gli chiede Giampellegrini, "La Regione", risponde La Mattina che poi conclude "Io non accetto ovviamente di essere minacciato da nessuno". Qualche giorno dopo, il 13 ottobre, Toti incontra La Mattina. "La data appare non casuale, - annotano gli inquirenti - dato che si colloca proprio il giorno seguente alla nuova seduta del Comitato di Gestione che avrebbe dovuto deliberare sulla concessione in argomento (in realtà successivamente rinviata al 18 ottobre)". Dopo l'incontro, Toti ha chiamato Signorini, al quale ha riportato che "La Mattina è un ragazzino saccente", invitando lo stesso presidente di Adsp a dargli "Un po' di considerazione" perché "è un ragazzino che sperava di entrare in **Autorità Portuale** e avere un minimo di visibilità". Poco dopo La Mattina avrebbe cambiato idea, spiegando a Rino Canavese, altro membro del comitato di gestione, insieme a lui e a Carozzi contrario alla proroga, di non avere subito pressioni: "Mi è stato spiegato un po' meglio il contesto".

I portuali dell'Usb occupano palazzo San Giorgio: "Per la democrazia sindacale e contro la corruzione"

La protesta presso la sede dell'**Autorità Portuale** Ascolta questo articolo ora... Durante la mattinata di lunedì 20 maggio 2024 i lavoratori portuali organizzati con Usb hanno occupato Palazzo San Giorgio, sede dell'**Autorità Portuale** "per la democrazia sindacale e contro la corruzione nel porto di Genova" Gli stessi esponenti di Usb Lavoro Privato Genova hanno spiegato le motivazioni della protesta: "un'iniziativa contro il sistema di corruzione messo in luce dalle indagini della procura e contro il blocco delle relazioni sindacali con Usb nel porto - si legge nel comunicato -, con l'ultima situazione eclatante dell'esclusione di Usb dalle elezioni Rsu del terminal Psa-Gp, arrivata in modo pretestuoso dopo che la nostra organizzazione ha raccolto oltre 200 firme". "Quello che emerge è che l'**autorità portuale** non ha svolto finora il suo ruolo super partes e ha finito per agevolare quel sistema tra sindacati confederali e associazioni padronali che ha tutto l'interesse a tenere fuori Usb - continuano - . La nostra organizzazione rappresenta un elemento di disturbo per questo 'cartello' che da anni decide delle politiche portuali italiane e che, a quanto pare, si troverà di nuovo a discutere della riforma del sistema **portuale** e del nuovo Ccnl Porti". E poi la conclusione: "Non ci stiamo: anche in relazione al sistema Genova, emerso da inchieste giudiziarie e denunciato anche dalla nostra organizzazione mentre altri se ne sono rimasti in silenzio, siamo convinti che la democrazia sindacale non sia negoziabile, che la trasparenza sia l'unico antidoto alla corruzione e che l'esclusione della nostra lista dalle elezioni Rsu sia stata pretestuosa e antidemocratica". Continua a leggere le notizie di GenovaToday , segui la nostra pagina Facebook e iscriviti al nostro canale WhatsApp.



Finanziamenti "leciti" o "illeciti", la procura darà un parere sull'audio dell'interrogatorio di Roberto Spinelli

A chiederlo la gip Paola Faggioni. Non ancora fissati gli interrogatori del sindaco Marco Bucci e del membro di **Autorità Portuale** Andrea La Mattina. Potrebbero essere sentiti in settimana Finanziamenti "leciti" o "illeciti" nei confronti di Toti. La procura di Genova è pronta a mandare un parere alla gip Paola Faggioni in merito al contenuto della dichiarazione messa a verbale durante l'interrogatorio di garanzia di Roberto Spinelli, dello scorso lunedì. L'imprenditore, parlando dei finanziamenti richiesti da Giovanni Toti, secondo quanto risulta a verbale li avrebbe definiti "illeciti", ma i suoi avvocati, Andrea Vernazza e Sandro Vaccaro hanno inviato una pec in procura, sostenendo che la dichiarazione sia stata trascritta in modo erroneo, perché Spinelli avrebbe detto "finanziamenti leciti". Questa mattina è arrivata la richiesta di parere da parte dell'ufficio di Paola Faggioni. L'audio sarà riascoltato nelle prossime ore dai magistrati che indagano e dal procuratore capo Nicola Piacente. Non sono stati ancora fissati invece gli interrogatori, come persone informate sui fatti, del sindaco di Genova Marco Bucci e di Andrea La Mattina, il membro del comitato di gestione di **autorità portuale** nominato dalla Regione, inizialmente contrario alla proroga della concessione trentennale del Terminal Rinfuse ad Aldo Spinelli. Entrambi potrebbero essere sentiti in settimana, Bucci alcuni giorni fa aveva dichiarato ai giornalisti di essersi forse pentito di alcune scelte e che sarebbe stato pronto a riferire in procura. La Mattina sarà invece sentito per le presunte pressioni subite da parte del presidente della Regione Giovanni Toti e dell'allora presidente di **Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini, attualmente in carcere a Marassi.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Marina Genova, concluso il 2° Classic Boat Show

Una mostra-mercato, dove per tutta la sua durata le barche e gli espositori si sono messi a disposizione del pubblico che desiderava scoprire da vicino il mondo della marineria tradizionale. Non solo. Tutto poteva essere visitato, venduto o noleggiato da privato a privato, senza che alcuna commissione venisse riconosciuta all'organizzazione dell'evento. È questo lo spirito con il quale è andata in archivio la seconda edizione del Classic Boat Show, manifestazione ad accesso libero tenutasi dal 17 al 19 maggio 2024 presso il porto turistico internazionale Marina **Genova** in contemporanea alla sedicesima edizione della mostra-mercato del giardino mediterraneo Yacht & Garden. Anche quest'anno Daniela Cavallaro, ideatrice e curatrice di entrambi gli eventi, si è detta soddisfatta della riuscita di una manifestazione destinata a svilupparsi ancora di più in futuro. "La seconda edizione del Classic Boat Show", ha ricordato Cavallaro, "ha confermato il proposito di proseguire lungo questa direzione. Ringraziamo tutti gli armatori, gli espositori, i relatori e i rappresentanti di questo settore che non hanno voluto farci mancare il loro prezioso supporto". Giuseppe Pappalardo, amministratore delegato di Marina

Genova, ha inoltre evidenziato: "Vorrei estendere i ringraziamenti anche a tutto lo staff del marina la cui instancabile dedizione ha consentito il pieno successo dell'iniziativa". 110-70-60-50-30. Sono i cinque compleanni delle imbarcazioni presenti alla seconda edizione del Classic Boat Show. La più anziana era il ketch aurico di 18 metri Tirrenia II, varato nel 1914 dal cantiere inglese H.R. Stevens di Southampton, nel sud dell'Inghilterra, su progetto di Frederick Sheperd. Nel 2016 la barca è stata rilevata dagli armatori Alessandra Della Betta e Luigi Spaggiari e sottoposta a un restauro realizzato dal Cantiere Navale Francesco Del Carlo di Viareggio durato tre anni. A lei è stato dedicato il party celebrativo di venerdì. Sono 70 gli anni dal varo di Brick II, lungo oltre 16 metri, sloop bermudiano varato nel 1954 che ha sempre navigato in alto Tirreno e fatto base a **Genova**. La goletta aurica Amore Mio, 60 anni dal varo avvenuto presso il cantiere Franchini di Riccione, è tornata al Classic Boat Show con il suo proprietario, Lino Tirelli, che festeggiava anche un quarto di secolo di proprietà della barca. Mezzo secolo dal varo per Chaplin, il cutter bermudiano costruito nel 1974 dal cantiere Sangermani di Lavagna su progetto del triestino Carlo Sciarrelli, donato nel 2008 alla Marina Militare dalla famiglia genovese Novi. Infine Pandora, goletta a gabbiole in legno del 1994. Giunta in Italia nel 1995 ha subito un sequestro, un affondamento, la vendita all'asta e il successivo recupero. Ha vinto numerose regate internazionali dei velieri ed è stata impiegata per le riprese di "I Leoni di Sicilia - La saga dei Florio", 'Elisa di Rivombrosa', 'Hornblower', 'Nio e Napoleone' di Paolo Virzì. Dal 2012 fa parte della flotta di Vela Tradizionale A.S.D., che la impiega per crociere di istruzione marinaresca. Tra le altre barche presenti



Una mostra-mercato, dove per tutta la sua durata le barche e gli espositori si sono messi a disposizione del pubblico che desiderava scoprire da vicino il mondo della marineria tradizionale. Non solo. Tutto poteva essere visitato, venduto o noleggiato da privato a privato, senza che alcuna commissione venisse riconosciuta all'organizzazione dell'evento. È questo lo spirito con il quale è andata in archivio la seconda edizione del Classic Boat Show, manifestazione ad accesso libero tenutasi dal 17 al 19 maggio 2024 presso il porto turistico internazionale Marina Genova in contemporanea alla sedicesima edizione della mostra-mercato del giardino mediterraneo Yacht & Garden. Anche quest'anno Daniela Cavallaro, ideatrice e curatrice di entrambi gli eventi, si è detta soddisfatta della riuscita di una manifestazione destinata a svilupparsi ancora di più in futuro. "La seconda edizione del Classic Boat Show", ha ricordato Cavallaro, "ha confermato il proposito di proseguire lungo questa direzione. Ringraziamo tutti gli armatori, gli espositori, i relatori e i rappresentanti di questo settore che non hanno voluto farci mancare il loro prezioso supporto". Giuseppe Pappalardo, amministratore delegato di Marina Genova, ha inoltre evidenziato: "Vorrei estendere i ringraziamenti anche a tutto lo staff del marina la cui instancabile dedizione ha consentito il pieno successo dell'iniziativa". 110-70-60-50-30. Sono i cinque compleanni delle imbarcazioni presenti alla seconda edizione del Classic Boat Show. La più anziana era il ketch aurico di 18 metri Tirrenia II, varato nel 1914 dal cantiere inglese H.R. Stevens di Southampton, nel sud dell'Inghilterra, su progetto di Frederick Sheperd. Nel 2016 la barca è stata rilevata dagli armatori Alessandra Della Betta e Luigi Spaggiari e sottoposta a un restauro realizzato dal Cantiere Navale Francesco Del Carlo di Viareggio durato tre anni. A lei è stato dedicato il party celebrativo di venerdì. Sono 70 gli anni dal varo di Brick II, lungo oltre 16 metri, sloop bermudiano varato nel 1954 che ha sempre navigato in alto Tirreno e fatto base a Genova. La goletta

Il Nautilus

Genova, Voltri

Magim, Half Moon, Festina Lente, Ma Dai, Quarta Santa Maria, Paulena, Lady Mary, Seven Seas e i motoryacht Over the Rainbow del 1930 oltre a Red e Silver Lass, entrambi realizzati dal cantiere scozzese Silver rispettivamente nel 1947 e nel 1961. In esposizione a terra il FAP 23 dell'omonimo cantiere veneziano della famiglia Pesce, lungo 7 metri, che ha scelto di proseguire la tradizione della costruzione navale in legno grazie anche alla collaborazione con Gianni Dalla Pietà. La giornata di sabato 18 maggio, realizzata a cura di FIBaS (Federazione Italiana Barche Storiche), è stata dedicata alle antiche arti da valorizzare e tramandare. Nel corso dell'incontro aperto al pubblico, moderato dal Presidente FIBaS Paolo Sivelli e dallo storico genovese Giovanni Panella, sono intervenuti l'ammiraglio Silvano Benedetti che ha parlato dell'origine e storia delle polene, Padre Gabriele Maria, parroco della Chiesa dei Santi Vittore e Carlo di **Genova** che ha raccontato della polena "Nostra Signora della Fortuna", il contrammiraglio Leonardo Merlini che ha descritto la sala delle polene del Museo Tecnico Navale della Spezia da lui diretto e l'intagliatore Davide Holz knecht, già autore della splendida polena della goletta Pandora, che ha raccontato come si lavora e si restaura il legno. Per tutta la durata della manifestazione è rimasta aperta al pubblico, presso la Galleria Arte in Porto, la mostra "Alberi e Polene", realizzata con il contributo della Chiesa dei Santi Vittore e Carlo di **Genova**, il Comune di Bonassola, il Museo Tecnico Navale della Spezia. Al suo interno opere dell'Accademia Ligustica di Belle Arti di **Genova**, della fotografa Gloria Bertolone, degli scultori Franco Casoni, Davide Holz knecht, Pietro Ravecca e della disegnatrice a china Maria Grazia Dallerà, nota come la "Signora degli Alberi" a denotare la sua prioritaria fonte di ispirazione artistica. Anche quest'anno non sono mancati gli acquerelli di barche d'epoca della pittrice genovese Emanuela Tenti. Nell'ambito dell'iniziativa Kinder Boat, giovani aspiranti marinai tra i 6 e i 13 anni hanno imparato a fare i nodi a bordo della Yole di Bantry Creuza de mä, replica lunga circa 12 metri di un'antica lancia a remi e a vela del Settecento in uso all'Atlantic Challenge **Genova**. Foto: Maccione Informazioni: www.marinagenova.it.

Informatore Navale

Genova, Voltri

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 ferroviaria sotterranea e la



05/20/2024 11:32

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%

Informatore Navale

Genova, Voltri

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 una realtà che si completerà entro la fine del 2025". Vincenzo Macello,

Informatore Navale

Genova, Voltri

vice direttore 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".

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Diga di Genova: domani giornata decisiva col voto sul finanziamento

GENOVA Mentre da una parte l'indagine che ha scosso Genova procederà con analizzare i dati dei cellulari degli indagati, in attesa dell'interrogatorio al presidente della Regione Giovanni Toti, dall'altra si gioca una partita importante sul fronte Diga. È previsto infatti per domani il consiglio regionale che dovrà votare a proposito dell'impegno della Regione per i 57 milioni di euro da destinare all'AdSp del mar Ligure occidentale quale mutuo per la fase B dell'opera più importante del Pnrr. Un fondo essenziale per proseguire i lavori e senza i quali la strada per completare il secondo lotto diventerebbe

assai faticosa. Dopo giorni di scontro tra maggioranza e opposizione, su questo e altri temi legati alla vicenda, il Commissario straordinario alla Ricostruzione e sindaco di Genova Marco Bucci (che dovrebbe essere ascoltato dagli inquirenti nelle prossime ore come teste) ha inviato un comunicato stampa per mettere in evidenza alcune inesattezze riscontrate a suo avviso in questi giorni sugli organi di informazione: In questi giorni abbiamo letto articoli di stampa che facevano riferimento a ritardi nei lavori della nuova Diga del porto di Genova, tutte ricostruzioni dei fatti sostanzialmente sbagliate e non aderenti alla realtà. Le lettere che Autorità portuale ha indirizzato al consorzio PerGenovaBreakwater rientrano nella consueta dinamica di discussione tra stazione appaltante e impresa esecutrice e non inficiano sull'andamento presente e futuro del cantiere. Le soluzioni operative elaborate ci rendono ad oggi confidenti che si possa recuperare il tempo perso. La dichiarazione di Bucci, sottolinea come ci siano delle operazioni che hanno mostrato criticità di avanzamento, ma di come questo sia dovuto a fattori esterni, primo tra tutti le condizioni meteomarine, o per difficoltà operative legate alla complessità esecutiva di quanto programmato per garantire massime condizioni di sicurezza per i lavoratori e i beni coinvolti, che comunque sono già state risolte o saranno risolte in breve termine. Questo -si legge- vale soprattutto per l'esecuzione delle colonne di consolidamento propedeutiche alla posa dei cassoni: è ormai in procinto di entrare in operatività un secondo mezzo in grado di garantire, condizioni meteo permettendo, una produzione di colonne di consolidamento doppia rispetto a quello attualmente in esercizio. A questo, grazie anche alle sollecitazioni di Autorità Portuale e Struttura commissariale, il Consorzio ha definitivamente deciso di affiancare un terzo mezzo, operativo dall'autunno, che avrà una capacità operativa superiore a quello attualmente in operazione. La posa della ghiaia di fondo sembra procedere regolarmente, ed ha superato il 50%, e una vigorosa accelerazione attesa delle operazioni di consolidamento tramite le colonne, anche la posa del tout-venant (sul quale appoggiano direttamente i cassoni) potrà procedere speditamente. Nel frattempo il primo cassone, ormai varato a Vado, attende la giusta finestra meteo per essere trasportato verso la sua destinazione finale lungo l'impronta diga (cassone 28). Nel cantiere



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

sono continuate regolarmente le attività per la predisposizione del secondo cassone, garantendo la continuità costruttiva prevista dal programma dei lavori. Il Commissario chiude con un riferimento ai fondi della Regione: Tutto ciò premesso, al fine di concludere i lavori della parte B con un anticipo di quattro anni rispetto al progetto originario, è assolutamente necessario che venga completato il finanziamento di 350 milioni al cui ammontare manca ancora l'ultima parte pari a 57 milioni (4% del costo totale della Diga) a carico di Regione Liguria, a garanzia della realizzazione e del completamento del secondo lotto. Confidiamo, dunque, che domani il Consiglio regionale della Liguria deliberi questo finanziamento nell'interesse della città di Genova, dei liguri e dell'intero sistema Paese. Fermare i lavori della Diga significa fermare lo sviluppo del nostro territorio e la competitività dell'Italia.

Port view, il porto di Genova in diretta nel mondo 24 ore su 24

Basterà connettersi al sito terrazzacolombo.it o andare sul banner su primocanale.it per vedere da ogni parte del pianeta che cosa accade in porto, 24 ore su 24 GENOVA - Una vera e propria finestra in tempo reale, anzi 4 finestre tante sono le telecamere installate sul porto di Genova 24 ore su 24 , che chiunque potrà aprire dal proprio computer, smartphone, ipad . Una nuova iniziativa internazionale di Terrazza Colombo e Maurizio Rossi, amministratore e proprietario dell'immobile già' Terrazza Martini sino al 1989. Che spiega "Port view" , così si chiama il progetto: "Terrazza sembra una naturale torre piloti , utilizza la sua posizione strategica nel centro di Genova, da cui si vedono il mare, l'orizzonte da Portofino fino a capo Mele, tutta l'area del Porto Antico, l'ingresso del porto, il bacino di evoluzione delle navi. Quindi, guardando quello che che si vede dalla Terrazza Colombo, l'idea è stata quella di dotare Genova di qualcosa che non c'è a livello internazionale , e cioè di far andare il porto in diretta live 24 ore su 24 grazie a quattro telecamere, per il momento, ma in futuro potrebbero anche aumentare. Su ogni telecamera c'e' l'orario (italiano) che permette di far vedere quando entra una nave in porto, si

passa alla seconda telecamera, si vede il bacino di evoluzione e la nave che che arriva alle banchine. Poi ad esempio per quanto riguarda il terminal Sech, si vedono le navi che caricano e scaricano, le navi che ripartono e che escono dal porto di Genova. E si vede anche tutto il movimento delle barche da diporto, delle barche a vela dello Yacht Club che magari fanno allenamento. Abbiamo orientato due telecamere sulla costruzione della diga di Genova , quindi si vedono le navi che arrivano, che scaricano la ghiaia e poi quando inizierà ad esserci il primo cassone e poi pian piano si vedrà crescere la nuova diga e demolire la vecchia. Periodicamente facciamo anche i cosiddetti time laps , uno in particolare, che considero molto bello, mostra una intera giornata di attività in porto. Queste telecamere sono molto sofisticate e permettono un' ottima visione anche notturna Quando l'utente entrerà nel sito si vedranno queste quattro telecamere e si potrà cliccare su quella che si desidera visualizzare, si ingrandisce, in qualità HD, veramente straordinaria e poi si può passare su quella dopo e su quell'altra ancora quindi è una scelta autonoma dell'utente, decidere su quale telecamera andare. Il passaggio successivo sarà quello di effettuare la registrazioni anche di sei mesi, ma stiamo aspettando i macchinari che lo consentano perché per l'HD servirebbe una memoria molto grande quindi si passa solo 6 mesi in SD, che comunque è una qualità eccezionale, e quindi avremo un anno di registrazione e potremo decidere di archiviare su dischi ogni anno a futura memoria. Tutto questo perché credo che possa essere molto interessante per operatori di tutto il mondo vedere in diretta le loro navi quando arrivano quanto si fermano ma anche vedere tutta la movimentazione del porto di Genova. Inoltre anche per una motivazione



Basterà connettersi al sito terrazzacolombo.it o andare sul banner su primocanale.it per vedere da ogni parte del pianeta che cosa accade in porto, 24 ore su 24 GENOVA - Una vera e propria finestra in tempo reale, anzi 4 finestre tante sono le telecamere installate sul porto di Genova 24 ore su 24 , che chiunque potrà aprire dal proprio computer, smartphone, ipad . Una nuova iniziativa internazionale di Terrazza Colombo e Maurizio Rossi, amministratore e proprietario dell'immobile già' Terrazza Martini sino al 1989. Che spiega "Port view" , così si chiama il progetto: "Terrazza sembra una naturale torre piloti , utilizza la sua posizione strategica nel centro di Genova, da cui si vedono il mare, l'orizzonte da Portofino fino a capo Mele, tutta l'area del Porto Antico, l'ingresso del porto, il bacino di evoluzione delle navi. Quindi, guardando quello che che si vede dalla Terrazza Colombo, l'idea è stata quella di dotare Genova di qualcosa che non c'è a livello internazionale , e cioè di far andare il porto in diretta live 24 ore su 24 grazie a quattro telecamere, per il momento, ma in futuro potrebbero anche aumentare. Su ogni telecamera c'e' l'orario (italiano) che permette di far vedere quando entra una nave in porto, si passa alla seconda telecamera, si vede il bacino di evoluzione e la nave che che arriva alle banchine. Poi ad esempio per quanto riguarda il terminal Sech, si vedono le navi che caricano e scaricano, le navi che ripartono e che escono dal porto di Genova. E si vede anche tutto il movimento delle barche da diporto, delle barche a vela dello Yacht Club che magari fanno allenamento. Abbiamo orientato due telecamere sulla costruzione della diga di Genova , quindi si vedono le navi che arrivano, che scaricano la ghiaia e poi quando inizierà ad esserci il primo cassone e poi pian piano si vedrà crescere la nuova diga e demolire la vecchia.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

di sicurezza credo che questo progetto che diventa realtà' dopo un anno di lavoro, sia interessante per tutti i soggetti che operano nel porto che siano a Genova o nel resto del mondo. Sicuramente è una cosa straordinaria che venga realizzata la nuova Torre Piloti , dopo quello che accadde nell'aprile del 2013, lo ricordo bene perché ero ai miei primi giorni in Senato e fu il mio primo intervento, la mattina del crollo. Quindi l'omaggio di Renzo Piano all'ingresso del porto è estremamente importante però, mi permetto di dirlo, la visuale che c'è qui dalla Terrazza Colombo è una visuale che non ha paragoni , molto più in alto e molto più ampia quindi penso che il servizio che stiamo impostando abbia due principali obiettivi: di sicurezza, di controllo ed eventualmente di registrazione (ma speriamo di non dover mai vedere alcun tipo di incidente) e mi auguro che possa essere utile da integrare anche con monitor alla visione reale dalla Torre Piloti quando sarà' finita. Credo che potrà essere utile a tutti i soggetti del mondo portuale, come Piloti, Rimorchiatori e Capitaneria di porto, Autorità il sistema portuale. L'altra utilità è che qualsiasi operatore, da qualsiasi parte del mondo , che sia in Cina, che sia in Germania, che sia il signor Aponte di Msc da Ginevra, o Rothkopf di Hapag Lloyd da Amburgo, Arison di Carnival da Miami, potrà guardare le sue navi quando entrano e quando escono, quando sono ferme, quando si svolgono le operazioni. Quindi è un'operazione che mi piaceva, mi piaceva tanto e dalla Terrazza Colombo mi sembrava giusto farla. Infine c'è un altro obiettivo con questo progetto, lo spiego: già con "la tua finestra sulla città" mostriamo con una telecamera la città di Genova, ma queste sono molto più sofisticate. Continuo a dire che Genova è una città-porto , lo dicevo già nel 2015, quando iniziai a fare le trasmissioni a Terrazza Colombo, ai tempi come senatore: è una cosa molto diversa da un porto che non ha una città dietro, è molto più delicato questo rapporto . Innanzitutto sappiamo che fino al 1992, cioè fino a quando Piano non aprì con grande genialità l'Expo di Genova, nessuno poteva entrare in porto e guardare cosa accadesse. Noi come tv abbiamo fatto un grande lavoro in tutti questi anni perché i giornalisti della carta stampata sono bravissimi ma molto tecnici, mentre noi credo che abbiamo spiegato al nostro interlocutore , che spesso non è un operatore, ma un cittadino , che cosa succede in porto, quali sono le varie attività, con un linguaggio semplice, e più che altro con le immagini. E da ora mi fa molto piacere che tutti i cittadini potranno, quando vorranno, andare sulle telecamere di Port view e guardare dentro al porto che e' di tutti i genovesi non solo di quelli che ci lavorano o dei terminalisti".

Maxi inchiesta, anche Bucci parlerà ai magistrati

Il sindaco, che non è indagato, aveva chiesto di essere sentito di Redazione GENOVA - Ricominciano gli interrogatori e le audizioni delle persone informate dei fatti legati alla maxi inchiesta che ha portato in carcere l'ex presidente dell'**Autorità Portuale** del Mar Occidentale Paolo Emilio Signorini e ai domiciliari il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, il suo capo di gabinetto Matteo Cozzani, l'imprenditore Aldo Spinelli e suo figlio Roberto, accusati di corruzione. In questa settimana, tra le aule del Tribunale di Genova davanti ai pubblici ministeri, dovrebbe arrivare il sindaco di Genova Marco Bucci che non è indagato ma potrebbe essere sentito come persona informata dei fatti. Lui stesso solo una settimana fa si era "messo a disposizione dei magistrati", inviando in Procura una richiesta scritta. Intanto oggi dovrebbero essere effettuate le copie forensi di telefoni, pc e altri dispositivi di Giovanni Toti. Gli esperti inizieranno alle 10, nella caserma 'Testerou' della Guardia di Finanza in lungomare Canepa. La Procura ha deciso di procedere con la formula dell'accertamento tecnico irripetibile, che prevede la partecipazione delle parti.



Porto e trasporti Genova, 50 portuali occupano palazzo San Giorgio 39 secondi di lettura di Aurora Bottino Lunedì 20 Maggio 2024

I lavoratori protestano dopo la notizia dell'esclusione della rappresentanza sindacale, Usb, all'interno del Terminal Psa GENOVA - È stato occupato da una cinquantina di lavoratori palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale di Genova, che vogliono protestare dopo la notizia dell'esclusione della rappresentanza sindacale, Usb, all'interno del Terminal Psa, ma anche per la maxi inchiesta che ha portato all'arresto dell'ex presidente di AsdP Paolo Emilio Signorini e gli arresti domiciliari per Aldo Spinelli. "Siamo entrati nella sala principale del palazzo per molteplici motivi - ha detto a Primocanale Maurizio Rimassa, segretario regionale di Usb -, molti dei quali hanno una connessione innegabile con quello che è emerso dal terremoto giudiziario appena accaduto in Liguria e soprattutto in porto. Un altro è chiaramente l'incresciosa vicenda del rinnovo della rappresentanza sindacale all'interno del Terminal Psa, la più grande azienda all'interno del porto di Genova che vede oltre 200 lavoratori che firmano con Usb".



PrimoCanale.it

Porto e trasporti Genova, 50 portuali occupano palazzo San Giorgio 39 secondi di lettura di Aurora Bottino Lunedì 20 Maggio 2024



05/20/2024 12:08 Aurora Bottino

I lavoratori protestano dopo la notizia dell'esclusione della rappresentanza sindacale, Usb, all'interno del Terminal Psa GENOVA - È stato occupato da una cinquantina di lavoratori palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale di Genova, che vogliono protestare dopo la notizia dell'esclusione della rappresentanza sindacale, Usb, all'interno del Terminal Psa, ma anche per la maxi inchiesta che ha portato all'arresto dell'ex presidente di AsdP Paolo Emilio Signorini e gli arresti domiciliari per Aldo Spinelli. "Siamo entrati nella sala principale del palazzo per molteplici motivi - ha detto a Primocanale Maurizio Rimassa, segretario regionale di Usb -, molti dei quali hanno una connessione innegabile con quello che è emerso dal terremoto giudiziario appena accaduto in Liguria e soprattutto in porto. Un altro è chiaramente l'incresciosa vicenda del rinnovo della rappresentanza sindacale all'interno del Terminal Psa, la più grande azienda all'interno del porto di Genova che vede oltre 200 lavoratori che firmano con Usb".

Maxi inchiesta, anche Bucci parlerà ai magistrati

Il sindaco, che non è indagato, aveva chiesto di essere sentito di R.P. GENOVA - Ricominciano gli interrogatori e le audizioni delle persone informate dei fatti legati alla maxi inchiesta che ha portato in carcere l'ex presidente dell' **Autorità** Portuale del Mar Occidentale Paolo Emilio Signorini e ai domiciliari il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, il suo capo di gabinetto Matteo Cozzani e l'imprenditore Aldo Spinelli, accusati di corruzione. In questa settimana, tra le aule del Tribunale di Genova davanti ai pubblici ministeri, dovrebbe arrivare il sindaco di Genova Marco Bucci che non è indagato ma potrebbe essere sentito come persona informata dei fatti. Lui stesso solo una settimana fa si era "messo a disposizione dei magistrati", inviando in Procura una richiesta scritta. Intanto settimana scorsa sono state effettuate le copie forensi di telefoni, pc e altri dispositivi di Giovanni Toti.



Caso Toti, Mov5s chiede lo scioglimento del consiglio regionale

I pentastellati chiedono che il presidente di Regione Liguria, agli arresti domiciliari, si dimetta **GENOVA** - Lo hanno definitivo l'affaire Toti-Spinelli-Signorini-Cozzani, così il Movimento Cinque Stelle, che in questi giorni ha giurato battaglia, si è dato appuntamento al Cap di via Albertazzi per affrontare due tematiche al momento dirimenti. Da una parte il terremoto giudiziario che si è abbattuto sul presidente Giovanni Toti, dall'altra la "questione" legata alla sanità pubblica. A due passi dalla Lanterna il Movimento ha riunito la dirigenza pentastellata, quella di oggi e quella di domani, passando per la vicepresidente Chiara Appendino. "Indipendentemente da come andrà l'indagine - spiegato i 5 Stelle -, leggendo le accuse emerge una grave responsabilità politica, etica, morale, di disciplina e di onore per ognuno di noi, che ricopre un incarico pubblico, che ha l'obbligo di rispettare". Dal 7 maggio scorso sono finiti agli arresti, domiciliari, insieme al presidente Toti, il suo capo di gabinetto Cozzani, l'imprenditore genovese Spinelli e l'ex presidente del **porto** di **Genova** Signorini (da subito trasferito in carcere). L'accusa a vario titolo è di corruzione e voto di scambio. Il Movimento ha presentato alla Camera un'interpellanza per chiedere lo scioglimento del consiglio regionale, respinto puntualmente al mittente. La maggioranza infatti, sia in Regione che al Governo, si è mostrata da subito compatta, facendo quadrato intorno alla figura del governatore. "Il nodo qui è etico, morale, non legale - attacca la vicepresidente del Movimento Cinque Stelle Chiara Appendino -. Noi non ci arrendiamo a una politica fatta di yacht e caviale, a chi pensa che questo sia normale. A Roma stiamo provando a convincere la destra che serve una norma seria sul conflitto d'interessi. Questo succede a livello nazionale come regionale, quello che emerge è scandaloso, il governo smantella tutti gli strumenti di protezione dal malaffare". Il partito di Giuseppe Conte attacca l'esecutivo di Giorgia Meloni, reo di aver eliminato i trojan, definiti fondamentali anche in questa inchiesta della Liguria. "Oggi l'unica cosa che dovrebbero fare la politica seria di destra è di chiedere a Toti di lasciare la poltrona - prosegue Appendino -. In gioco c'è la dignità delle istituzioni, della politica, perché la Liguria ha bisogno di meglio, in un paese normale non dovremmo chiederlo noi, e invece è così. Chiediamo quindi dignità delle istituzioni e invece stiamo vedendo l'effetto opposto". La richiesta di dimissioni del presidente Toti è il fil rouge che porta alle possibili elezioni anticipate, che potrebbero consumarsi nell'autunno di quest'anno. E allora, sullo sfondo, i primi incontri tra le forze di minoranza in consiglio regionale: dal Pd al M5s, passando per la Sinistra e Azione. "I temi", ripetono all'unisono dall'opposizione, anche attraverso le parole di Chiara Appendino. "Dove si può convergere con le altre forze politiche noi ci siamo, il punto adesso sono i temi, dove è possibile convergere sui temi negli interessi dei cittadini noi diciamo



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

presente, i nomi verranno dopo. Azione e Italia Viva? Una settimana fa alla Camera li ho visti votare compatti su posizioni distanti dalle nostre, come per esempio quello legato all'eliminazione dei trojan. Ma detto questo, rimaniamo sui temi, ci saranno tavoli di confronto". Il modello Sardegna, con la vittoria di Alessandra Todde, espressione del Movimento, appoggiata da Pd e Avs, può essere una strada percorribile, anche se al momento il partito di Conte non spinge sull'acceleratore e non mette veti ai candidati dem. "Se esiste un progetto serio non abbiamo preclusioni, se si lavora su sanità pubblica, taglio delle liste d'attesa, questioni ambientali - chiosa Chiara Appendino -. Bisogna essere credibili non solo a parole ma anche a fatti". Presente, tra gli altri, anche il senatore Luca Pirondini, che ribadisce con forza la posizione del Mov5s sull'inchiesta che ha coinvolto in presidente Giovanni Toti. "Si deve dimettere, qui ha un minimo di etica pubblica, e di morale, di fronte a un caso di questa portata, si dimette - commenta Luca Pirondini -. La battaglia contro la fondazione Change era di principio, e non la perseguiamo dal 2017. Se hai fondi schermati nell'associazione e non ci dici chi te li ha dati, significa che c'è qualcosa che non va. Nel 2018 avevamo chiesto se dentro Change c'erano fondi di Benetton". Pirondini si riferisce al periodo subito successivo al crollo di ponte Morandi. "Da anni chiediamo trasparenza perché è normale che chi amministra dica da chi ha preso soldi, per capire se è libero o condizionato - ribadisce il senatore pentastellato Pirondini -. Siamo di fronte a un'attività torbida che va avanti dal 2017. Spinelli non pagava tutti e nessuno di noi ha mai preso un euro, abbiamo sempre avuto l'intelligenza di starne lontani. Chi si è comportato come loro deve dimettersi e restituire dignità alle istituzioni".

Grande successo a Genova per la 16ª edizione di Yacht & Garden

Mag 20, 2024 Genova - Oltre 10.000 visitatori più di 150 espositori qualificati provenienti da tutta Italia, 40 eventi collaterali dedicati alla cultura del verde e del mare, 25 barche d'epoca per la seconda edizione del Classic Boat Show : chiude con grande successo al Marina Genova la sedicesima edizione di Yacht & Garden , la mostra-mercato di fiori e piante del giardino mediterraneo, tra gli appuntamenti nazionali più attesi del settore. Per tre giorni, da venerdì 17 a domenica 19 maggio, tra i moli e le banchine di Marina Genova, gli appassionati di mare, natura e giardinaggio hanno potuto scoprire piante, fiori ed essenze adatti al giardino mediterraneo e tante proposte per acquisti green.

Per l'occasione, al Marina sono state inoltre ormeggiate imbarcazioni classiche e d'epoca, a vela e a motore, di particolare prestigio, anche con l'apporto della Marina Militare, con le sue imbarcazioni e i suoi corpi speciali.

«Anche quest'anno un grande successo per Yacht & Garden e per il binomio verde e mare, rappresentato dalla mostra-mercato dedicata al giardino mediterraneo e dalla seconda edizione del Classic Boat Show, che ha portato nel nostro **porto** straordinarie barche d'epoca. Al Classic Boat Show sono stati

festeggiati i 110 anni di Tirrenia II , yacht a vela di 18 metri varato nel dal cantiere H.R. Stevens di Southampton, Inghilterra, su progetto di Frederick Sheperd . - commenta Giuseppe Pappalardo, amministratore delegato di Marina Genova. - Grazie alla partecipazione e allo stretto legame con le maggiori istituzioni culturali della città, che continuano ad assicurarci la loro preziosa e significativa presenza, il nostro Marina si conferma luogo di incontro vivo e accogliente per il territorio. Il patrocinio della Marina Militare presente con le sue barche d'epoca, i diversi comparti operativi e museali ha aggiunto grande prestigio al nostro evento». Con la collaborazione di importanti partner a livello territoriale e nazionale, molto ricco è stato il programma di eventi collaterali: incontri dedicati all'ambiente e alla sostenibilità , come quello sull'Area Marina Protetta delle Cinque Terre, che ha mostrato i cambiamenti determinati dall'uomo e dal clima in 70 anni di ricerca, organizzato in collaborazione con l'Ente Parco Nazionale delle Cinque Terre, Geno Marine Center - Stazione Zoologica Anton Dohrn, UniGe-DISTAV e Marevivo; viaggi olfattivi tra varietà botaniche e sentori marini all'insegna della sostenibilità, tema dell'incontro "Il Mediterraneo in un profumo", in collaborazione con il Garden Club di Genova e il Garden Club di Biella, in cui è intervenuta Maria Candida Gentile, maître parfumeur di fama internazionale; incontri sugli antichi mestieri come "Intagliatori, maestri d'ascia e calafati", promosso da FIBaS - Federazione Italiana Barche Storiche, con l'obiettivo di valorizzare e tramandare queste preziose arti. E ancora, consigli di giardinaggio da vivaisti specializzati ed eventi speciali con EDFA - Ente Decorazione Floreale di Genova; mostre, tra cui "Alberi e Polene" con sculture, tele, disegni e fotografie, e "Dai gozzi



Mag 20, 2024 Genova - Oltre 10.000 visitatori più di 150 espositori qualificati provenienti da tutta Italia, 40 eventi collaterali dedicati alla cultura del verde e del mare, 25 barche d'epoca per la seconda edizione del Classic Boat Show : chiude con grande successo al Marina Genova la sedicesima edizione di Yacht & Garden , la mostra-mercato di fiori e piante del giardino mediterraneo, tra gli appuntamenti nazionali più attesi del settore. Per tre giorni, da venerdì 17 a domenica 19 maggio, tra i moli e le banchine di Marina Genova, gli appassionati di mare, natura e giardinaggio hanno potuto scoprire piante, fiori ed essenze adatti al giardino mediterraneo e tante proposte per acquisti green. Per l'occasione, al Marina sono state inoltre ormeggiate imbarcazioni classiche e d'epoca, a vela e a motore, di particolare prestigio, anche con l'apporto della Marina Militare, con le sue imbarcazioni e i suoi corpi speciali. «Anche quest'anno un grande successo per Yacht & Garden e per il binomio verde e mare, rappresentato dalla mostra-mercato dedicata al giardino mediterraneo e dalla seconda edizione del Classic Boat Show, che ha portato nel nostro porto straordinarie barche d'epoca. Al Classic Boat Show sono stati festeggiati i 110 anni di Tirrenia II , yacht a vela di 18 metri varato nel dal cantiere H.R. Stevens di Southampton, Inghilterra, su progetto di Frederick Sheperd . - commenta Giuseppe Pappalardo, amministratore delegato di Marina Genova. - Grazie alla partecipazione e allo stretto legame con le maggiori istituzioni culturali della città, che continuano ad assicurarci la loro preziosa e significativa presenza, il nostro Marina si conferma luogo di incontro vivo e accogliente per il territorio. Il patrocinio della Marina Militare presente con le sue barche d'epoca, i diversi comparti operativi e museali ha aggiunto grande prestigio al nostro evento». Con la collaborazione di importanti partner a livello territoriale e nazionale, molto ricco è stato il programma di eventi collaterali: incontri dedicati all'ambiente e alla sostenibilità , come quello sull'Area Marina Protetta delle Cinque Terre, che ha

Sea Reporter

Genova, Voltri

ai grandi velieri" sul modellismo navale; musica , con il Coro delle Voci Bianche del Teatro Carlo Felice e il Conservatorio Niccolò Paganini; danza , con la scuola Nuova Alacritas; appuntamenti dedicati ai bambini , con fiabe e laboratori itineranti dell'associazione D.a.f.n.e e attività legate alla marineria a bordo della "Yole di Bantry" Creuza de mä, tenute dall'Associazione Atlantic Challenge Genova. Curato da Daniela Cavallaro, Yacht & Garden è promosso e organizzato da S.S.P., Società Sviluppo Porti Srl. Marina Genova si conferma ancora una volta polo nautico di eccellenza nel Mediterraneo e luogo di incontro vivo e accogliente nel ponente genovese e portale di accesso alle eccellenze dell'intero territorio ligure.

Marina Genova, concluso il 2° Classic Boat Show

Mag 20, 2024 Una mostra-mercato, dove per tutta la sua durata le barche e gli espositori si sono messi a disposizione del pubblico che desiderava scoprire da vicino il mondo della marineria tradizionale. Non solo. Tutto poteva essere visitato, venduto o noleggiato da privato a privato, senza che alcuna commissione venisse riconosciuta all'organizzazione dell'evento. È questo lo spirito con il quale è andata in archivio la seconda edizione del Classic Boat Show, manifestazione ad accesso libero tenutasi dal 17 al 19 maggio 2024 presso il porto turistico internazionale Marina Genova in contemporanea alla sedicesima edizione della mostra-mercato del giardino mediterraneo Yacht & Garden. Anche quest'anno Daniela Cavallaro, ideatrice e curatrice di entrambi gli eventi, si è detta soddisfatta della riuscita di una manifestazione destinata a svilupparsi ancora di più in futuro. "La seconda edizione del Classic Boat Show", ha ricordato Cavallaro, "ha confermato il proposito di proseguire lungo questa direzione. Ringraziamo tutti gli armatori, gli espositori, i relatori e i rappresentanti di questo settore che non hanno voluto farci mancare il loro prezioso supporto". Giuseppe Pappalardo, amministratore delegato di Marina Genova, ha inoltre evidenziato: "Vorrei estendere i ringraziamenti anche a tutto lo staff del marina la cui instancabile dedizione ha consentito il pieno successo dell'iniziativa". 110-70-60-50-30. Sono i cinque compleanni delle imbarcazioni presenti alla seconda edizione del Classic Boat Show. La più anziana era il ketch aurico di 18 metri Tirrenia II, varato nel 1914 dal cantiere inglese H.R. Stevens di Southampton, nel sud dell'Inghilterra, su progetto di Frederick Sheperd. Nel 2016 la barca è stata rilevata dagli armatori Alessandra Della Betta e Luigi Spaggiari e sottoposta a un restauro realizzato dal Cantiere Navale Francesco Del Carlo di Viareggio durato tre anni. A lei è stato dedicato il party celebrativo di venerdì. Sono 70 gli anni dal varo di Brick II, lungo oltre 16 metri, sloop bermudiano varato nel 1954 che ha sempre navigato in alto Tirreno e fatto base a Genova. La goletta aurica Amore Mio, 60 anni dal varo avvenuto presso il cantiere Franchini di Riccione, è tornata al Classic Boat Show con il suo proprietario, Lino Tirelli, che festeggiava anche un quarto di secolo di proprietà della barca. Mezzo secolo dal varo per Chaplin, il cutter bermudiano costruito nel 1974 dal cantiere Sangermani di Lavagna su progetto del triestino Carlo Sciarrelli, donato nel 2008 alla Marina Militare dalla famiglia genovese Novi. Infine Pandora, goletta a gabbiole in legno del 1994. Giunta in Italia nel 1995 ha subito un sequestro, un affondamento, la vendita all'asta e il successivo recupero. Ha vinto numerose regate internazionali dei velieri ed è stata impiegata per le riprese di "I Leoni di Sicilia - La saga dei Florio", "Elisa di Rivombrosa", "Hornblower", "Nio e Napoleone" di Paolo Virzì. Dal 2012 fa parte della flotta di Vela Tradizionale A.S.D., che la impiega per **crociere** di istruzione marinaresca.



05/20/2024 17:22 Redazione Seareporter

Mag 20, 2024 Una mostra-mercato, dove per tutta la sua durata le barche e gli espositori si sono messi a disposizione del pubblico che desiderava scoprire da vicino il mondo della marineria tradizionale. Non solo. Tutto poteva essere visitato, venduto o noleggiato da privato a privato, senza che alcuna commissione venisse riconosciuta all'organizzazione dell'evento. È questo lo spirito con il quale è andata in archivio la seconda edizione del Classic Boat Show, manifestazione ad accesso libero tenutasi dal 17 al 19 maggio 2024 presso il porto turistico internazionale Marina Genova in contemporanea alla sedicesima edizione della mostra-mercato del giardino mediterraneo Yacht & Garden. Anche quest'anno Daniela Cavallaro, ideatrice e curatrice di entrambi gli eventi, si è detta soddisfatta della riuscita di una manifestazione destinata a svilupparsi ancora di più in futuro. "La seconda edizione del Classic Boat Show", ha ricordato Cavallaro, "ha confermato il proposito di proseguire lungo questa direzione. Ringraziamo tutti gli armatori, gli espositori, i relatori e i rappresentanti di questo settore che non hanno voluto farci mancare il loro prezioso supporto". Giuseppe Pappalardo, amministratore delegato di Marina Genova, ha inoltre evidenziato: "Vorrei estendere i ringraziamenti anche a tutto lo staff del marina la cui instancabile dedizione ha consentito il pieno successo dell'iniziativa". 110-70-60-50-30. Sono i cinque compleanni delle imbarcazioni presenti alla seconda edizione del Classic Boat Show. La più anziana era il ketch aurico di 18 metri Tirrenia II, varato nel 1914 dal cantiere inglese H.R. Stevens di Southampton, nel sud dell'Inghilterra, su progetto di Frederick Sheperd. Nel 2016 la barca è stata rilevata dagli armatori Alessandra Della Betta e Luigi Spaggiari e sottoposta a un restauro realizzato dal Cantiere Navale Francesco Del Carlo di Viareggio durato tre anni. A lei è stato dedicato il party celebrativo di venerdì. Sono 70 gli anni dal varo di Brick II, lungo oltre 16 metri, sloop bermudiano varato nel 1954 che ha sempre navigato in alto Tirreno e fatto base a Genova. La goletta

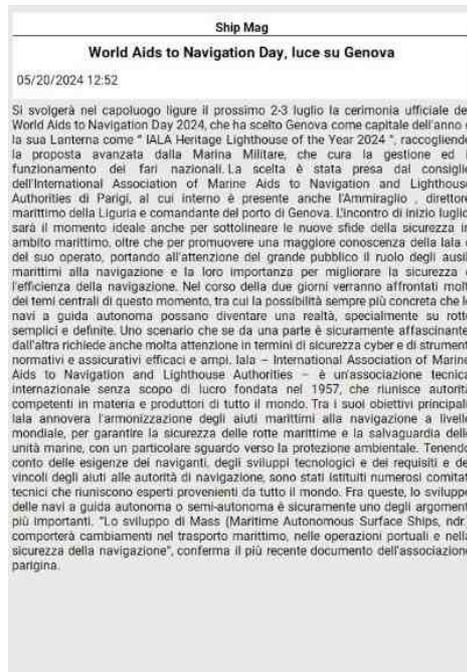
Sea Reporter

Genova, Voltri

Tra le altre barche presenti Magim, Half Moon, Festina Lente, Ma Dai, Quarta Santa Maria, Paulena, Lady Mary, Seven Seas e i motoryacht Over the Rainbow del 1930 oltre a Red e Silver Lass, entrambi realizzati dal cantiere scozzese Silver rispettivamente nel 1947 e nel 1961. In esposizione a terra il FAP 23 dell'omonimo cantiere veneziano della famiglia Pesce, lungo 7 metri, che ha scelto di proseguire la tradizione della costruzione navale in legno grazie anche alla collaborazione con Gianni Dalla Pietà. La giornata di sabato 18 maggio, realizzata a cura di FIBaS (Federazione Italiana Barche Storiche), è stata dedicata alle antiche arti da valorizzare e tramandare. Nel corso dell'incontro aperto al pubblico, moderato dal Presidente FIBaS Paolo Sivelli e dallo storico genovese Giovanni Panella, sono intervenuti l'ammiraglio Silvano Benedetti che ha parlato dell'origine e storia delle polene, Padre Gabriele Maria, parroco della Chiesa dei Santi Vittore e Carlo di Genova che ha raccontato della polena "Nostra Signora della Fortuna", il contrammiraglio Leonardo Merlini che ha descritto la sala delle polene del Museo Tecnico Navale della Spezia da lui diretto e l'intagliatore Davide Holz knecht, già autore della splendida polena della goletta Pandora, che ha raccontato come si lavora e si restaura il legno. Per tutta la durata della manifestazione è rimasta aperta al pubblico, presso la Galleria Arte in Porto, la mostra "Alberi e Polene", realizzata con il contributo della Chiesa dei Santi Vittore e Carlo di Genova, il Comune di Bonassola, il Museo Tecnico Navale della Spezia. Al suo interno opere dell'Accademia Ligustica di Belle Arti di Genova, della fotografa Gloria Bertolone, degli scultori Franco Casoni, Davide Holz knecht, Pietro Ravecca e della disegnatrice a china Maria Grazia Dallerà, nota come la "Signora degli Alberi" a denotare la sua prioritaria fonte di ispirazione artistica. Anche quest'anno non sono mancati gli acquerelli di barche d'epoca della pittrice genovese Emanuela Tenti. Nell'ambito dell'iniziativa Kinder Boat, giovani aspiranti marinai tra i 6 e i 13 anni hanno imparato a fare i nodi a bordo della Yole di Bantry Creuza de mä, replica lunga circa 12 metri di un'antica lancia a remi e a vela del Settecento in uso all'Atlantic Challenge Genova.

World Aids to Navigation Day, luce su Genova

Si svolgerà nel capoluogo ligure il prossimo 2-3 luglio la cerimonia ufficiale del World Aids to Navigation Day 2024, che ha scelto **Genova** come capitale dell'anno e la sua Lanterna come "IALA Heritage Lighthouse of the Year 2024", raccogliendo la proposta avanzata dalla Marina Militare, che cura la gestione ed il funzionamento dei fari nazionali. La scelta è stata presa dal consiglio dell'International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities di Parigi, al cui interno è presente anche l'Ammiraglio, direttore marittimo della Liguria e comandante del **porto di Genova**. L'incontro di inizio luglio sarà il momento ideale anche per sottolineare le nuove sfide della sicurezza in ambito marittimo, oltre che per promuovere una maggiore conoscenza della lala e del suo operato, portando all'attenzione del grande pubblico il ruolo degli ausili marittimi alla navigazione e la loro importanza per migliorare la sicurezza e l'efficienza della navigazione. Nel corso della due giorni verranno affrontati molti dei temi centrali di questo momento, tra cui la possibilità sempre più concreta che le navi a guida autonoma possano diventare una realtà, specialmente su rotte semplici e definite. Uno scenario che se da una parte è sicuramente affascinante, dall'altra richiede anche molta attenzione in termini di sicurezza cyber e di strumenti normativi e assicurativi efficaci e ampi. IALA - International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities - è un'associazione tecnica internazionale senza scopo di lucro fondata nel 1957, che riunisce autorità competenti in materia e produttori di tutto il mondo. Tra i suoi obiettivi principali, IALA annovera l'armonizzazione degli aiuti marittimi alla navigazione a livello mondiale, per garantire la sicurezza delle rotte marittime e la salvaguardia delle unità marine, con un particolare sguardo verso la protezione ambientale. Tenendo conto delle esigenze dei naviganti, degli sviluppi tecnologici e dei requisiti e dei vincoli degli aiuti alle autorità di navigazione, sono stati istituiti numerosi comitati tecnici che riuniscono esperti provenienti da tutto il mondo. Fra queste, lo sviluppo delle navi a guida autonoma o semi-autonoma è sicuramente uno degli argomenti più importanti. "Lo sviluppo di Mass (Maritime Autonomous Surface Ships, ndr.) comporterà cambiamenti nel trasporto marittimo, nelle operazioni portuali e nella sicurezza della navigazione", conferma il più recente documento dell'associazione parigina.



Diga, Ioculano (Pd): "La Giunta stralci il mutuo da 57 milioni di euro"

20 Maggio 2024 Redazione Il consigliere regionale: "Attendiamo l'esito dell'ispezione del Mit" **Genova** - "Il Ministero dei Trasporti, per bocca di Rixi, ha annunciato la volontà di mandare i commissari all'Autorità Portuale per controllare gli atti emessi dall'ente, a seguito dell'inchiesta che ha travolto la Liguria. Alla luce di quanto sta accadendo e a fronte di questa decisione del Ministero, è assolutamente indispensabile che la Giunta riveda l'accensione di un mutuo da 57 milioni di euro, con 3,2 milioni di interessi, sulla seconda fase della Diga di **Genova**, i cui atti ora potrebbero essere sotto la lente del Ministero", spiega il vice presidente della Commissione Bilancio e consigliere regionale del Pd Enrico Ioculano.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Navi, porti e ambiente: il 28 maggio a Genova l'ottava edizione del Forum | I nomi dei relatori

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella cookie policy. Per quanto riguarda la pubblicità, noi e 856 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.

The Medi Telegraph

Navi, porti e ambiente: il 28 maggio a Genova l'ottava edizione del Forum | I nomi dei relatori

05/20/2024 19:05

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella cookie policy. Per quanto riguarda la pubblicità, noi e 856 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.

Citta della Spezia

La Spezia

Largo Fiorillo, Circolo velico, Porta Rocca e Controviale Parma: l'Adsp vara nuovi divieti e stalli riservati

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Cambia il piano della sosta nelle aree demaniali di Largo Fiorillo e del controviale di Porta Rocca. L'Autorità di sistema portuale ha infatti emesso un'ordinanza sulla base della quale nei pressi dell'ingresso dello spazio pubblico pedonale di Calata Paita sono riservati due stalli per i possessori di pass disabili rilasciati dal Comune di competenza. I mezzi in uso ai servizi portuali potranno invece transitare nelle aree demaniali marittime di Largo Fiorillo e sostare nei parcheggi loro riservati posti all'inizio del Controviale Parma, oltre che nei tre stalli individuati nell'area limitrofa all'ingresso del Circolo velico. L'area compresa tra il terminal crociere e l'ingresso carrabile al Velico è da oggi adibita al carico e scarico merci e alla manovra mezzi: la sosta temporanea è consentita solo ai mezzi autorizzati dall'Adsp. Inoltre vengono riservati tre stalli ai mezzi operativi della Guardia di finanza posti di fronte il fabbricato posto su Controviale Parma in uso alle Fiamme gialle. Raccomandato da L'Adsp specifica che lo spazio pubblico di calata Paita è a esclusivo utilizzo pedonale e che l'accesso con automezzi o motocicli è consentito ai soli autorizzati dall'Authority, oltreché ai mezzi d'emergenza, delle forze dell'ordine, della Capitaneria di porto e dell'Adsp. Nelle aree prospicienti, nella zona antistante il varco di Porta Rocca e il Circolo velico è vietata la sosta o la fermata al di fuori degli appositi stalli, con rimozione coatta dei mezzi non autorizzati. Più informazioni.



Port Logistic Press

La Spezia

Terminal crociere: ecco il perché della accoglienza della Sun Princess alla Spezia

E' stato cioè un evento perché ad arrivare al Molo Garibaldi è stata intanto una nave modernissima che interpreta il progresso concreto verso la transizione economica, sociale e ambientale nella quale sono fortemente impegnati cantieri navali e armatori, gestori di terminal e operatori, La Sun Princess dimostra insomma non solo che si fa sul serio ma anche che un equilibrio tra le diverse esigenze è un obiettivo che sarà gradualmente raggiunto. La Sun Princess ha inoltre portato in dote in una giornata di maggio ben 4.145 turisti di molte nazionalità, che, insieme ai quasi 2mila componenti dell'equipaggio, hanno trascorso per buona parte dal mattino al tardo pomeriggio il loro tempo nella città e nelle località della riviera e del golfo, oltre a quanti hanno visitato le città d'arte. La gestione di sbarchi e di imbarchi ha potuto contare su un'organizzazione attenta di tutte le componenti dimostrando a che livello sono arrivate l'organizzazione e le professionalità impegnate nell'accoglienza. E' stata insomma una ulteriore prova del nove della capacità di fare fronte a flussi anche sostenuti di turisti e delle loro variegate esigenze. Tutto si è svolto insomma nella massima tranquillità e cortesia. E che sia stato un evento lo

dimostra l'ampio servizio che gli ha dedicato Il Secolo XIX, quotidiano attento per sua vocazione all'economia marittima. D'altronde la Sun Princess è una nave che vanta alcuni record. E' la prima di due navi da crociera a LNG (gas naturale liquefatto) della Compagnia Princess Cruises, che fece epoca già al momento della consegna avvenuta nello stabilimento di Monfalcone nel febbraio del 2024. E ancora: con le sue 178.000 tonnellate di stazza lorda, Sun Princess è la nave più grande finora costruita in Italia, la prima nave da crociera a LNG mai costruita da Fincantieri e, come detto, la prima nave dual-fuel alimentata principalmente a LNG ad entrare nella flotta di Princess. E ad oggi il gas naturale liquefatto è la tecnologia di combustibile più avanzata, matura, scalabile e commercialmente sostenibile per l'industria marittima. È inoltre considerato uno dei combustibili fossili più puliti in quanto riduce le emissioni di gas serra e elimina quasi completamente altre emissioni nell'aria e particolato. Dicevamo del processo in corso della transizione, ebbene Sun Princess è la prima nella classe Sphere di Princess Cruises, che include una nave gemella con consegna prevista nel 2025. Ciascuna ospiterà circa 4.300 persone e si basa su un design di piattaforma di nuova generazione della Princess Cruises, società armatrice leader a livello internazionale che gestisce una flotta di 16 moderne navi da crociera, trasportando milioni di ospiti ogni anno verso 330 destinazioni in tutto il mondo. Nelle foto lo scambio di crest tra il general manager della società Spezia Carrara Cruise Terminal Daniele Ciulli e il giovane comandante italiano Paolo Arrigo che nel corso della stessa cerimonia ha scambiato il crest con Giorgia Bucchioni della Agenzia marittima Lardon e con Fabrizio Bugliani dirigente dell'Autorità



Port Logistic Press

La Spezia

di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

(Sito) Ansa**Marina di Carrara****Humanity One con 70 migranti arrivata a Marina di Carrara**

E' arrivata questa mattina al porto di Marina di Carrara (Massa Carrara) la Humanity One, nave della ong tedesca Sos Humanity con a bordo 70 migranti. La nave, entrata nello scalo apuano intorno alle 8.20, ha risalito la penisola dopo aver soccorso tra giovedì e venerdì scorsi i migranti nel Mediterraneo meridionale in due diverse operazioni di salvataggio in mare: la prima con il recupero di 28 persone, la seconda soccorrendo altre 42 persone. Per il porto di Marina di Carrara si tratta complessivamente del dodicesimo sbarco dal 2023, il terzo nel 2024. Per la nave Humanity One si tratta invece della seconda volta al porto di Marina di Carrara. In precedenza era giunta al porto lo scorso 3 febbraio con a bordo 64 migranti. Le operazioni di accoglienza in banchina e le procedure successive allo sbarco sono coordinate come di consueto dalla Prefettura di Massa Carrara. Ad attendere lo sbarco lungo la banchina del porto numerosi volontari, il supporto sanitario e le forze dell'ordine, oltre al personale dell'Autorità Portuale e della Capitaneria di Porto. I migranti riceveranno i primi controlli a bordo, per poi essere accompagnati con i pullman nel vicino complesso fieristico di Imm-CarraraFiere, per le successive procedure di identificazione e controlli medici. Dopo essere stati rifocillati, partiranno poi per le strutture di accoglienza selezionate in tutta Italia.



Sbarcati i 70 migranti della Humanity. La sindaca: "Sbarco numero 12. Onore ma anche onere"

Marina di Carrara è il secondo **porto** in Italia per sbarchi. Fra i migranti una donna incinta e 29 minori non accompagnati. "Siamo al dodicesimo sbarco, **Carrara** come è apparso anche sulle cronache nazionali è il secondo **porto** in Italia per numero di sbarchi, sicuramente un onore per quanto riguarda l'efficienza del nostro **porto** e del nostro sistema, che è sempre un sistema protettivo, d'altro canto ci domandiamo se il nostro **porto** così piccolo dovesse avere questo onore". Lo ha detto stamani la sindaca di **Carrara** Serena Arrighi, presente al **porto** di **Marina di Carrara** per l'arrivo della Humanity One con 70 migranti a bordo. La nave della ong tedesca Sos Humanity è entrata nello scalo apuano intorno alle 8.20, ha risalito la penisola dopo aver soccorso tra giovedì e venerdì scorsi i migranti nel Mediterraneo meridionale in due diverse operazioni di salvataggio in mare: la prima con il recupero di 28 persone, la seconda soccorrendo altre 42 persone. Come evidenziato dalla sindaca si tratta complessivamente del dodicesimo sbarco dal 2023, il terzo nel 2024. Quanto alla Humanity One è la seconda volta che sbarca allo scalo apuano, già il 3 febbraio scorso aveva fatto scendere 64 migranti. Le operazioni di accoglienza in banchina e le procedure successive allo sbarco sono coordinate come di consueto dalla Prefettura di **Massa Carrara**. Ad attendere lo sbarco lungo la banchina del **porto** numerosi volontari, il supporto sanitario e le forze dell'ordine, oltre al personale dell'Autorità Portuale e della Capitaneria di **Porto**. I migranti riceveranno i primi controlli a bordo, per poi essere accompagnati con i pullman nel vicino complesso fieristico di Imm-CarraraFiere, per le successive procedure di identificazione e controlli medici. Dopo essere stati rificollati, partiranno poi per le strutture di accoglienza selezionate in tutta Italia. Il prefetto Guido Aprea che ha spiegato che tra i 70 migranti, ci dovrebbero essere 29 minori non accompagnati, sei nuclei familiari e il resto uomini. La maggior parte è originaria di Ghana, Gambia e Burkina Faso. Tranne 10-12 minori non accompagnati che rimarranno in Toscana, tutti gli altri andranno in Lombardia. "Non ci sono situazioni di particolare criticità - ha anche detto il prefetto - c'è una donna incinta", e ci dovrebbe essere qualche caso di scabbia.



Marina di Carrara è il secondo porto in Italia per sbarchi. Fra i migranti una donna incinta e 29 minori non accompagnati. "Siamo al dodicesimo sbarco, Carrara come è apparso anche sulle cronache nazionali è il secondo porto in Italia per numero di sbarchi, sicuramente un onore per quanto riguarda l'efficienza del nostro porto e del nostro sistema, che è sempre un sistema protettivo, d'altro canto ci domandiamo se il nostro porto così piccolo dovesse avere questo onore". Lo ha detto stamani la sindaca di Carrara Serena Arrighi, presente al porto di Marina di Carrara per l'arrivo della Humanity One con 70 migranti a bordo. La nave della ong tedesca Sos Humanity è entrata nello scalo apuano intorno alle 8.20, ha risalito la penisola dopo aver soccorso tra giovedì e venerdì scorsi i migranti nel Mediterraneo meridionale in due diverse operazioni di salvataggio in mare: la prima con il recupero di 28 persone, la seconda soccorrendo altre 42 persone. Come evidenziato dalla sindaca si tratta complessivamente del dodicesimo sbarco dal 2023, il terzo nel 2024. Quanto alla Humanity One è la seconda volta che sbarca allo scalo apuano, già il 3 febbraio scorso aveva fatto scendere 64 migranti. Le operazioni di accoglienza in banchina e le procedure successive allo sbarco sono coordinate come di consueto dalla Prefettura di Massa Carrara. Ad attendere lo sbarco lungo la banchina del porto numerosi volontari, il supporto sanitario e le forze dell'ordine, oltre al personale dell'Autorità Portuale e della Capitaneria di Porto. I migranti riceveranno i primi controlli a bordo, per poi essere accompagnati con i pullman nel vicino complesso fieristico di Imm-CarraraFiere, per le successive procedure di identificazione e controlli medici. Dopo essere stati rificollati, partiranno poi per le strutture di accoglienza selezionate in tutta Italia. Il prefetto Guido Aprea che ha spiegato che tra i 70 migranti, ci dovrebbero essere 29 minori non accompagnati, sei nuclei familiari e il resto uomini. La maggior parte è originaria di Ghana, Gambia

Partito il Festival della robotica a Livorno

LIVORNO - Inaugurato oggi a **Livorno** il Festival della robotica, l'evento di divulgazione organizzato dalla Fondazione Tech Care, e sostenuto da Giunta Regionale Toscana, che vuole presentare sfide, risultati e applicazioni in tema di robotica e di intelligenza artificiale. "Abbiamo aderito con convinzione a questa iniziativa, manifestando la forte volontà di poterne organizzare una parte anche a **Livorno**" ha dichiarato il segretario generale dell'Adsp MTS, Matteo Paroli, partecipando all'evento di apertura, tenutosi oggi in Fortezza Vecchia. "La scelta di **Livorno** non è stata casuale - ha aggiunto-, il porto è da tempo all'avanguardia per l'insediamento di attività esplorative di assoluto rilievo. Abbiamo testato il 5g quando la tecnologia era ancora agli albori ed è grazie ai successi raggiunti in questo campo se oggi lo scalo portuale è riuscito a diventare il primo banco di prova per testare i progressi nell'ambito della navigazione autonoma (Maritime Autonomous Surface Ship - 5G MASS), sistema che aggrega le informazioni in tempo reale condivise tra la nave e gli ambienti digitali portuali". Il segretario generale ha ricordato che grazie a MONI.C.A., la piattaforma di monitoraggio e controllo dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, lo scalo portuale integra ormai da tempo i dati eterogenei provenienti da una molteplicità di fonti informative, permettendo l'elaborazione di analisi di qualità, con riferimento ad ambiti diversi, che spaziano dal monitoraggio ambientale (e.g. primo rapporto sul Carbon Footprint) a vere e proprie analisi per il supporto decisionale (algoritmi per la Business Intelligence sui dati). "Grazie al suo porto, **Livorno** si candida ad essere uno dei punti di riferimento dell'innovazione tecnologica" ha concluso Paroli. "Ci auguriamo che anche per i prossimi anni la città portuale possa ospitare con regolarità questo festival, un evento di assoluto rilievo per il nostro scalo portuale, che rende giustizia a chi fa della sperimentazione innovativa una bandiera del proprio agire".



A Livorno il Festival della robotica

LIVORNO Anche l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale ha partecipato all'apertura a Livorno del Festival della robotica. Abbiamo aderito con convinzione a questa iniziativa, manifestando la forte volontà di poterne organizzare una parte anche a Livorno ha dichiarato il segretario generale dell'AdSp, Matteo Paroli, partecipando all'evento di apertura, in Fortezza Vecchia. La manifestazione di divulgazione organizzato dalla Fondazione Tech Care, e sostenuto dalla Giunta Regionale Toscana, vuole presentare sfide, risultati e applicazioni in tema di robotica e di intelligenza artificiale. La scelta di Livorno non è stata casuale -ha aggiunto Paroli- il porto è da tempo all'avanguardia per l'insediamento di attività esplorative di assoluto rilievo. Abbiamo testato il 5G quando la tecnologia era ancora agli albori ed è grazie ai successi raggiunti in questo campo se oggi lo scalo portuale è riuscito a diventare il primo banco di prova per testare i progressi nell'ambito della navigazione autonoma (Maritime Autonomous Surface Ship 5G MASS), sistema che aggrega le informazioni in tempo reale condivise tra la nave e gli ambienti digitali portuali. Il segretario generale ha ricordato che grazie a MONI.C.A., la piattaforma di monitoraggio e controllo dell'AdSp, lo scalo portuale integra ormai da tempo i dati eterogenei provenienti da una molteplicità di fonti informative, permettendo l'elaborazione di analisi di qualità, con riferimento ad ambiti diversi, che spaziano dal monitoraggio ambientale (come il primo rapporto sul Carbon Footprint) a vere e proprie analisi per il supporto decisionale (algoritmi per la Business Intelligence sui dati). Grazie al suo porto, Livorno si candida ad essere uno dei punti di riferimento dell'innovazione tecnologica ha concluso Paroli. Ci auguriamo che anche per i prossimi anni la città portuale possa ospitare con regolarità questo festival, un evento di assoluto rilievo per il nostro scalo portuale, che rende giustizia a chi fa della sperimentazione innovativa una bandiera del proprio agire.



Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità

LIVORNO Sarà preso istituito presso l'AdSp del mar Tirreno settentrionale il Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (CUG). Nei giorni scorsi infatti il presidente Luciano Guerrieri, ha dato avvio al procedimento per questo strumento che si pone l'obiettivo di assicurare, nell'ambito del lavoro pubblico, parità e pari opportunità di genere, la tutela dei lavoratori contro le discriminazioni e il mobbing nonché l'assenza di qualunque forma di violenza fisica e psicologica. Pur essendo un ente pubblico non economico regolato da ordinamenti speciali e, non soggetto quindi a tutti gli adempimenti delle Pubbliche Amministrazioni, abbiamo deciso con convinzione di adeguarci a quanto espressamente previsto dal del Testo Unico sul Pubblico Impiego e dalle successive linee di indirizzo sulle modalità di funzionamento dei CUG emanate dal Ministero della Pubblica amministrazione ha detto Guerrieri. L'AdSp è da tempo impegnata, al fianco di Assoporti, nello sviluppo di politiche attive per il contrasto a qualsiasi tipo di discriminazione e negli ultimi anni ha raddoppiato i propri sforzi per favorire il raggiungimento del pieno equilibrio di genere, grazie anche alla promozione di procedure di selezione del personale meritocratiche ha aggiunto. La prossima istituzione del CUG è un ulteriore tassello che andremo ad aggiungere ad un lavoro avviato ormai già consolidato. Continueremo a rafforzare le politiche contro ogni violenza di genere, promuovendo l'inclusione e la pari opportunità aziendale. Nelle more della istituzione del Comitato Unico, l'AdSp ha intanto individuato quale Responsabile del Procedimento la dirigente Sviluppo e Innovazione con delega presidenziale alle Politiche per la parità di genere, Antonella Querci, affiancandole un gruppo di lavoro composto da altri dieci dipendenti. Gli obiettivi del CUG saranno tra gli altri quelli di migliorare l'efficienza delle prestazioni lavorative in un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità; promuovere una cultura organizzativa orientata alla valorizzazione delle differenze e al superamento degli stereotipi ad esse collegate e superare la distribuzione del lavoro in base al genere e/o alla disabilità. Rimanendo in tema, l'Ente portuale ha da poco istituito un corso di formazione ad hoc per il personale per costruire una nuova cultura contro le molestie sul lavoro. Giornata Internazionale delle donne in mare Parità di genere è anche alla base della Giornata internazionale delle donne istituita dall'IMO, che Assoporti ha voluto ricordare. Da tempo siamo impegnati per lo sviluppo di politiche attive per il lavoro femminile nel porto e logistica. Con l'obiettivo di abbattere qualsiasi barriera e pregiudizio per le donne nel settore marittimo e promuovere l'occupazione femminile in questo ambito, riteniamo importante rammentare che, unitamente alle AdSp, siamo impegnati su questo tema oramai da tempo. L'istituzione della Giornata internazionale delle donne da parte dell'IMO è molto importante non soltanto per onorare



Messaggero Marittimo

Livorno

coloro che già ci lavorano, ma anche per creare consapevolezza generale che il settore offre molte opportunità lavorative per le donne ha evidenziato il presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri.

Messaggero Marittimo

Livorno

ZLS e interconnessioni ferroviarie: il futuro della portualità tra Piombino e Livorno

PIOMBINO A Piombino, in un incontro promosso dal sindaco Ferrari e ospitato nella sala Consiliare del Comune, si è dibattuto in un convegno dal titolo "Le interconnessioni ferroviarie e la ZLS per il rilancio territoriale di Piombino", realizzato in collaborazione con l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. La logistica moderna richiede una sincronizzazione perfetta per il movimento efficiente delle merci. Le Zone Logistiche Semplificate (ZLS), introdotte in Italia nel 2017, sono un nuovo strumento che facilita gli investimenti logistici, e la Regione Toscana sta collaborando con il governo per istituire una ZLS che coinvolga vari porti toscani. La logistica è una cosa complessa: le merci transitano, arrivano e poi devono anche ripartire per arrivare ai luoghi di destinazione. Affinché ciò avvenga, occorre che tutta la logistica sia perfettamente sincronizzata. Concorda il Segretario Generale dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale, Matteo Paroli, che ha moderato l'incontro. Le ZLS sono uno strumento relativamente nuovo, ancora in evoluzione: si sa, in Italia tutto è molto complicato e quando si parla di istituire un soggetto unico. Però siamo arrivati ormai alla fine del percorso: la Regione Toscana sta dialogando in maniera costruttiva con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, per poter arrivare in tempi rapidi alla istituzione della ZLS in Toscana. Si prevede ormai entro al fine dell'anno corrente. Un'area che abbraccia, oltre all'interporto di Prato, anche la zona costiera, i porti di Livorno, di Piombino e di Carrara, oltre che gli interporti ad essi connessi. Si tratta di un percorso importantissimo ricorda Paroli. Abbiamo la convinzione che con questo strumento, si faciliterà l'investimento delle imprese logistiche sui nostri territori e ci possa essere veramente un grande valore aggiunto per la portualità toscana. In quest'ottica, il trasporto su rotaia delle merci è ormai un valore aggiunto che la portualità italiana richiede da anni: dobbiamo assolutamente impegnarci affinché le interconnessioni ferroviarie arrivino anche fino alle banchine dei porti. Su questo, il dialogo con RFI è sempre molto produttivo. Per questo motivo, l'Autorità di Palazzo Rosciano ha investito quasi 400 milioni di euro per uno studio di fattibilità che ha individuato le possibili interconnessioni ferroviarie dei porti di Livorno e Piombino con la rete ferroviaria nazionale. Ora è necessario collaborare con RFI per implementare queste soluzioni. Adesso si tratta di declinare questo studio di fattibilità tecnico-economica con le interazioni indispensabili. Sottolinea il Segretario Generale. Siamo disposti anche ad investire cifre del nostro bilancio per poter incentivare in massima parte la possibilità di caricazione delle merci su ferrovia. Inoltre, siamo confidenti del fatto che una volta incentivato questo mercato, veramente vivrà di vita propria e saprà gestire al meglio i flussi di traffico da e per i nostri porti. Il vantaggio di Piombino ad esempio, rispetto alla maggior parte dei porti nazionali, è che nasce su territorio vergine e quindi si è potuto



Messaggero Marittimo

Livorno

costruire un porto senza le interferenze dovute a superfetazioni già esistenti. Questo ha consentito di poter studiare fasci di binari che arrivano fino in prossimità delle nostre banchine, operative per la lunghezza ottimale di 750 metri. Vale a dire la lunghezza perfetta per poter andare a costituire treni blocco, senza la necessità di costruire il convoglio con manovre complesse e soprattutto costose. Un vantaggio enorme, sul quale abbiamo voluto investire. E risultati in qualche modo si vedono, perché questo progetto ha avuto anche il plauso da parte della stessa RFI.

Toremar: "In dubbio la nostra partecipazione alla gara per le linee minori sovvenzionate"

20 Maggio 2024 Redazione La compagnia di traghetti del gruppo Moby va all'attacco della Regione Toscana **Livorno** - C'è grande incertezza intorno alle prossime decisioni di Toremar che potrebbe rinunciare alla partecipazione al nuovo bando sul trasporto pubblico marittimo in Toscana con i lavoratori della compagnia di traghetti che avevano attraverso un comunicato espresso le loro preoccupazioni col rischio di 100 esuberi. "Il contratto di servizio attuale su tutte le linee di collegamento con tra la terra ferma e le isole è stato prorogato fino al 31.12.24, attualmente svolto dalla compagnia di navigazione Toremar. La relazione della Regione Toscana e la relativa risposta di Art non convince i lavoratori. Scorporare la linea A2 Piombino Portoferraio dal contratto di servizio, assegnando su quella linea alcune corse OSP, appare una decisione scellerata che secondo i lavoratori non funzionerà sia per il servizio che per l'occupazione", hanno spiegato i lavoratori dell'azienda. Che oggi attraverso un comunicato ha specificato la propria posizione: "Toremar sta monitorando attentamente tutti gli atti propedeutici alla nuova gara. Il parere dell'Art 19/2024 reso alla Regione Toscana ai sensi della misura 2, punto 10 della delibera Art 22 del 13/3/2019, in merito alla conformità della procedura di verifica del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo tra e con le isole dell'arcipelago toscano evidenzia chiaramente che la Regione Toscana sta predisponendo due distinte procedure e non un'unica come il contratto di servizio in essere. In merito alle linee OSP, dove presumibilmente Toremar parteciperà, non potrà essere certamente garantito l'attuale contratto di secondo livello perché, in regime di libero mercato, la società dovrà essere competitiva. E ci tiene preventivamente a precisare che, se si dovesse verificare questa ipotesi, non parteciperà alla gara per il contratto di servizio per le linee minori sovvenzionate", spiega Toremar..



Continuità marittima Piombino-Portoferraio, Toremar non garantirà contratto di secondo livello

LIVORNO - La compagnia di navigazione Toremar SpA, gruppo Moby, dal 2012 aggiudicataria per conto di Moby del servizio di cabotaggio di continuità territoriale tra e con le isole dell'arcipelago toscano, è intervenuta in nota stampa in merito alla procedura di gara che la Regione Toscana sta predisponendo per l'affidamento del nuovo contratto di servizio. Contratto, scaduto nel dicembre scorso e che è stato prorogato al 31 dicembre 2024, data entro la quale dovrà essere presentato il bando. La Regione nel frattempo, ai sensi di una delibera ART, nei mesi scorsi ha indetto una consultazione di mercato per verificare le imprese interessate e la ristrutturazione del servizio, con termine ultimo fissato al 28 febbraio scorso, alla scadenza del quale si sono fatte avanti sei compagnie armatoriali, italiane ed estere, non è dato sapere chi siano, con l'obiettivo di aggiudicarsi i servizi identificati in tre macroaree Piombino-Elba, Capraia e Isola del Giglio. Scrive Toremar : «Il parere dell'ART 19/2024 reso alla Regione Toscana ai sensi della misura 2, punto 10 della delibera ART 22 del 13/3/2019, in merito alla conformità della procedura di verifica del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo

tra e con le isole dell'arcipelago toscano evidenzia chiaramente che la Regione Toscana sta predisponendo due distinte procedure e non un'unica come il contratto di servizio in essere. Da una prima lettura del parere si evince che la Regione effettuerà una richiesta di manifestazione d'interesse per la Linea A2 Piombino - Portoferraio in regime di OSP (Obblighi di servizio pubblico) orizzontale, e successivamente una gara per l'affidamento di un contratto di servizio per le altre linee. Tredici anni fa, poche settimane dopo la privatizzazione, Toremar ha iscritto 56 marittimi precari in continuità aziendale (tempo indeterminato), ha investito circa 4 milioni di euro a nave per il miglioramento della flotta ed acquisito due nuove unità, il " Rio Marina Bella " e lo " Schiopparello Jet ". Ha inoltre mantenuto ai marittimi della Compagnia il contratto integrativo di secondo livello di 15 giorni a bordo e 15 in riposo, unico nel panorama delle altre regionali privatizzate, Siremar, Caremar, Lazioamar e Saremar». Pertanto conclude Toremar: «Ipotizzando che la manifestazione d'interesse vada a buon fine, solo successivamente alla chiusura ed affidamento di detta procedura, la Regione Toscana procederà alla redazione del bando per l'affidamento del contratto di servizio. Di fatto è palesemente chiaro che l'appetibilità di questa gara va completamente a scomparire. In merito alle linee OSP » si riferisce alle linee Piombino -Portoferraio - « dove presumibilmente Toremar parteciperà non potrà essere certamente garantito l'attuale contratto di secondo livello perché, in regime di libero mercato, la Società dovrà essere competitiva. La Società ci tiene preventivamente a precisare che, se si dovesse verificare questa ipotesi, non parteciperà alla gara per il contratto di servizio per le linee minori sovvenzionate».



LIVORNO - La compagnia di navigazione Toremar SpA, gruppo Moby, dal 2012 aggiudicataria per conto di Moby del servizio di cabotaggio di continuità territoriale tra e con le isole dell'arcipelago toscano, è intervenuta in nota stampa in merito alla procedura di gara che la Regione Toscana sta predisponendo per l'affidamento del nuovo contratto di servizio. Contratto, scaduto nel dicembre scorso e che è stato prorogato al 31 dicembre 2024, data entro la quale dovrà essere presentato il bando. La Regione nel frattempo, ai sensi di una delibera ART, nei mesi scorsi ha indetto una consultazione di mercato per verificare le imprese interessate e la ristrutturazione del servizio, con termine ultimo fissato al 28 febbraio scorso, alla scadenza del quale si sono fatte avanti sei compagnie armatoriali, italiane ed estere, non è dato sapere chi siano, con l'obiettivo di aggiudicarsi i servizi identificati in tre macroaree Piombino-Elba, Capraia e Isola del Giglio. Scrive Toremar : «Il parere dell'ART 19/2024 reso alla Regione Toscana ai sensi della misura 2, punto 10 della delibera ART 22 del 13/3/2019, in merito alla conformità della procedura di verifica del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo tra e con le isole dell'arcipelago toscano evidenzia chiaramente che la Regione Toscana sta predisponendo due distinte procedure e non un'unica come il contratto di servizio in essere. Da una prima lettura del parere si evince che la Regione effettuerà una richiesta di manifestazione d'interesse per la Linea A2 Piombino - Portoferraio in regime di OSP (Obblighi di servizio pubblico) orizzontale, e successivamente una gara per l'affidamento di un contratto di servizio per le altre linee. Tredici anni fa, poche settimane dopo la privatizzazione, Toremar ha iscritto 56 marittimi precari in continuità aziendale (tempo indeterminato), ha investito circa 4 milioni di euro a nave per il miglioramento della flotta ed acquisito due nuove unità, il " Rio Marina Bella " e lo " Schiopparello Jet ". Ha inoltre mantenuto ai

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

Toremar minaccia un passo indietro sulla gara per le linee minori in convenzione

Navi Contestata la scelta della Regione Toscana di procedere con due soluzioni diverse per la Linea **Piombino** - Portoferraio (regime di obblighi di servizio pubblico orizzontale) e un contratto di servizio per le altre linee minori di Redazione SHIPPING ITALY Inizia a entrare concretamente nel vivo la nuova gara per riassegnare i sussidi a sostegno del servizio di collegamento marittimo fra le isole dell'arcipelago toscano e l'Italia continentale il cui bando è atteso a breve dalla Regione Toscana. A questo proposito lo scorso febbraio era già stata pubblicata un'indagine di mercato imbastita dall'Assessorato ai trasporti e rivolta alle imprese di navigazione, in ossequio alle previsioni in materia disposte dall'Autorità di regolazione dei trasporti, atte a definire con la maggiore esattezza possibile il perimetro dell'intervento pubblico necessario. A valle di questo primo atto Toremar interviene oggi per far sapere che sta monitorando attentamente tutti gli atti propedeutici alla nuova gara ma che, alle condizioni attuali, difficilmente potrà partecipare e di conseguenza dovrà ridurre l'organico garantito fino ad oggi proprio grazie al fatto di essere concessionaria del servizio pubblico che garantisce la continuità territoriale marittima con l'arcipelago toscano. In una nota Toremar scrive: "Il parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti 19/2024 reso alla Regione Toscana ai sensi della misura 2, punto 10 della delibera ART 22 del 13/3/2019, in merito alla conformità della procedura di verifica del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo tra e con le isole dell'arcipelago toscano, evidenzia chiaramente che la Regione Toscana sta predisponendo due distinte procedure e non un'unica come il contratto di servizio in essere. Da una prima lettura del parere si evince che la Regione effettuerà una richiesta di manifestazione d'interesse per la Linea A2 **Piombino** - Portoferraio in regime di Osp (Obblighi di servizio pubblico) orizzontale e successivamente una gara per l'affidamento di un contratto di servizio per le altre linee". La compagnia di navigazione controllata al 100% da Moby (famiglia Onorato al 51% e Msc di Gianluigi Aponte al 49%) nella sua comunicazione ora ricorda che "tredici anni fa, poche settimane dopo la privatizzazione, Toremar ha iscritto 56 marittimi precari in continuità aziendale (tempo indeterminato), ha investito circa 4 milioni di euro a nave per il miglioramento della flotta e acquisito due nuove unità (Rio Marina Bella e Schiopparello Jet). Ha inoltre mantenuto ai marittimi della compagnia il contratto integrativo di secondo livello di 15 giorni a bordo e 15 in riposo, unico nel panorama delle altre regionali privatizzate, Siremar, Caremar, Lazioamar e Saremar". La compagnia inoltre aggiunge: "Ipotizzando che la manifestazione d'interesse vada a buon fine, solo successivamente alla chiusura e affidamento di detta procedura la Regione Toscana procederà alla redazione del bando per l'affidamento del contratto di servizio. Di fatto è palesemente chiaro che l'appetibilità di questa



Navi Contestata la scelta della Regione Toscana di procedere con due soluzioni diverse per la Linea Piombino - Portoferraio (regime di obblighi di servizio pubblico orizzontale) e un contratto di servizio per le altre linee minori di Redazione SHIPPING ITALY Inizia a entrare concretamente nel vivo la nuova gara per riassegnare i sussidi a sostegno del servizio di collegamento marittimo fra le isole dell'arcipelago toscano e l'Italia continentale il cui bando è atteso a breve dalla Regione Toscana. A questo proposito lo scorso febbraio era già stata pubblicata un'indagine di mercato imbastita dall'Assessorato ai trasporti e rivolta alle imprese di navigazione, in ossequio alle previsioni in materia disposte dall'Autorità di regolazione dei trasporti, atte a definire con la maggiore esattezza possibile il perimetro dell'intervento pubblico necessario. A valle di questo primo atto Toremar interviene oggi per far sapere che sta monitorando attentamente tutti gli atti propedeutici alla nuova gara ma che, alle condizioni attuali, difficilmente potrà partecipare e di conseguenza dovrà ridurre l'organico garantito fino ad oggi proprio grazie al fatto di essere concessionaria del servizio pubblico che garantisce la continuità territoriale marittima con l'arcipelago toscano. In una nota Toremar scrive: "Il parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti 19/2024 reso alla Regione Toscana ai sensi della misura 2, punto 10 della delibera ART 22 del 13/3/2019, in merito alla conformità della procedura di verifica del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo tra e con le isole dell'arcipelago toscano, evidenzia chiaramente che la Regione Toscana sta predisponendo due distinte procedure e non un'unica come il contratto di servizio in essere. Da una prima lettura del parere si evince che la Regione effettuerà una richiesta di manifestazione d'interesse per la Linea A2 Piombino - Portoferraio in regime di Osp (Obblighi di servizio pubblico) orizzontale e successivamente una gara per l'affidamento di un contratto di servizio.

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

gara va completamente a scomparire. In merito alle linee Osp, dove presumibilmente Toremar parteciperà, non potrà essere certamente garantito l'attuale contratto di secondo livello perché, in regime di libero mercato, la società dovrà essere competitiva. La società ci tiene preventivamente a precisare che, se si dovesse verificare questa ipotesi, non parteciperà alla gara per il contratto di servizio per le linee minori sovvenzionate". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Venerdì 24 attesi a Napoli 200 partecipanti al Business Meeting "Traghetti e ro-ro" di SHIPPING ITALY Prende forma la gara per i servizi marittimi nell'arcipelago toscano.

Ripresa dei lavori del porto di Pescara, la nota di Sospiri

scritto da Redazione PESCARA - "Conto alla rovescia per la ripresa dei lavori di realizzazione del molo nord del porto di Pescara. La deadline è fissata per l'inizio dell'estate ormai alle porte, grazie al subentro della nuova impresa che si occuperà del primo stralcio del completamento del pennello di foce e della scogliera di radicamento della deviazione del porto canale, intervento che verrà effettuato dall'impresa La Fenice che ha acquisito il ramo d'azienda specifico della Nuova Co.Ed.Mar. Si tratta dell'ennesimo impegno assunto e rispettato da Regione Abruzzo e Comune di Pescara per garantire alla città adriatica la disponibilità di un nuovo porto dalle grandi ambizioni". Lo ha detto il Presidente del Consiglio della Regione Abruzzo Lorenzo Sospiri ufficializzando la notizia ricevuta da Arap - Azienda regionale per le Attività Produttive stazione appaltante nell'ambito del Protocollo d'intesa sottoscritto tra la Regione Abruzzo e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. "Il Porto di Pescara continua a essere al centro dei nostri pensieri e della relativa progettualità - ha sottolineato il Presidente Sospiri -. Nei giorni scorsi abbiamo alzato il livello d'attenzione sulla necessità di far ripartire con urgenza il dragaggio di 30mila metri cubi di materiale dai fondali al fine di mettere in sicurezza la navigazione dei pescherecci. Ma è chiaro che il nostro obiettivo principale resta la realizzazione del nuovo porto: oggi Arap ha ufficializzato che entro l'inizio dell'estate ripartono i lavori per la realizzazione del nuovo molo nord grazie al passaggio del testimone tra due imprese. Entro primavera 2025 inizieranno i lavori di abbattimento dell'attuale molo nord con lo spostamento dei trabocchi, quindi la realizzazione del collegamento tra la barriera soffolta e la diga foranea". Soddisfazione è stata espressa dall'Autorità di sistema portuale "per la ripartenza dell'intervento che interessa lo scalo pescarese". Foto di repertorio Ripresa dei lavori del porto di Pescara, la nota di Sospiri ultima modifica: 2024-05-20T17:21:26+00:00 da Redazione.



05/20/2024 17:23

scritto da Redazione PESCARA - "Conto alla rovescia per la ripresa dei lavori di realizzazione del molo nord del porto di Pescara. La deadline è fissata per l'inizio dell'estate ormai alle porte, grazie al subentro della nuova impresa che si occuperà del primo stralcio del completamento del pennello di foce e della scogliera di radicamento della deviazione del porto canale, intervento che verrà effettuato dall'impresa La Fenice che ha acquisito il ramo d'azienda specifico della Nuova Co.Ed.Mar. Si tratta dell'ennesimo impegno assunto e rispettato da Regione Abruzzo e Comune di Pescara per garantire alla città adriatica la disponibilità di un nuovo porto dalle grandi ambizioni". Lo ha detto il Presidente del Consiglio della Regione Abruzzo Lorenzo Sospiri ufficializzando la notizia ricevuta da Arap - Azienda regionale per le Attività Produttive stazione appaltante nell'ambito del Protocollo d'intesa sottoscritto tra la Regione Abruzzo e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. "Il Porto di Pescara continua a essere al centro dei nostri pensieri e della relativa progettualità - ha sottolineato il Presidente Sospiri -. Nei giorni scorsi abbiamo alzato il livello d'attenzione sulla necessità di far ripartire con urgenza il dragaggio di 30mila metri cubi di materiale dai fondali al fine di mettere in sicurezza la navigazione dei pescherecci. Ma è chiaro che il nostro obiettivo principale resta la realizzazione del nuovo porto: oggi Arap ha ufficializzato che entro l'inizio dell'estate ripartono i lavori per la realizzazione del nuovo molo nord grazie al passaggio del testimone tra due imprese. Entro primavera 2025 inizieranno i lavori di abbattimento dell'attuale molo nord con lo spostamento dei trabocchi, quindi la realizzazione del collegamento tra la barriera soffolta e la diga foranea". Soddisfazione è stata espressa dall'Autorità di sistema

Porto di Ancona, ex stazione ferroviaria di Ancona marittima: l'Adsp fa chiarezza

Nessuna intrusione nell'amministrazione della città di Ancona ma una chiara e opportuna necessità di organizzare e gestire, pur nella massima collaborazione istituzionale, le aree del porto di competenza dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale come quella dell'ex stazione ferroviaria di Ancona marittima. L'**Adsp** desidera fare chiarezza su alcuni punti elencati nei recenti articoli dei quotidiani e dei siti d'informazione locali proprio sui temi legati a quello spazio e sul rapporto fra gli Enti. L'**Autorità di sistema portuale** non ha mai chiesto a Rete Ferroviaria Italiana di togliere i binari per fare un parcheggio. La richiesta è relativa invece su come impiegare un'area così vasta, inserita nel porto e di caratteristica demaniale, su cui l'**Adsp** deve vigilare in termini di sicurezza, igiene ed operatività, pur contemplando il mantenimento di una porzione utile a ripristinare un collegamento diretto tra la stazione Fs centrale e il porto di Ancona. Le proposte ed i relativi documenti illustrativi per l'area di sosta sono pervenute dal Comune di Ancona che, attraverso due autorevoli rappresentanti, ha presentato all'**Adsp** due ipotesi di parcheggio, una da 120-150 posti auto e l'altra da 250 posti. L'**Adsp** sottolinea che in questi confronti mai si è parlato di tariffe e utili. In occasione del secondo incontro di presentazione, si è anche parlato della necessità di costituire un gruppo di lavoro fra i due Enti per verificare la compatibilità con le esigenze operative portuali, che rimangono prioritarie all'interno dello scalo. Il confronto costante con le amministrazioni locali è e rimane un fondamentale del metodo di lavoro dell'Ente. Per questo l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale ha sempre espresso la massima e doverosa collaborazione istituzionale per venire incontro alle esigenze della città. Questo, ovviamente, senza che ci fossero interferenze di campo reciproche e senza mai compromettere le attività e l'operatività dello scalo. Per quanto riguarda la costruzione delle infrastrutture portuali, l'**Adsp** conferma all'opinione pubblica interessata che sta concretamente operando, come da programmazione, per completare le banchine della darsena Marche e riqualificare le banchine dove insistevano i silos granai, con appalti già in corso. Dal 2022, l'**Autorità di sistema portuale** ha reso concreto un progetto di ampliamento del porto verso il mare che è l'unico in grado di spostare il traffico delle navi traghetto dalle aree limitrofe alla città, valorizzando la vocazione di questo scalo internazionale che è motore propulsore dell'economia cittadina e regionale e che occupa circa 6.500 persone. Per tutte loro e le loro famiglie, oltre che per le imprese e gli operatori portuali, è compito e responsabilità dell'**Autorità di sistema portuale** agire per far sì che il porto possa lavorare con efficienza, perseguendo la propria strategia di sostenibilità. È attivo il servizio di notizie in tempo



Nessuna intrusione nell'amministrazione della città di Ancona ma una chiara e opportuna necessità di organizzare e gestire, pur nella massima collaborazione istituzionale, le aree del porto di competenza dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale come quella dell'ex stazione ferroviaria di Ancona marittima. L'Adsp desidera fare chiarezza su alcuni punti elencati nei recenti articoli dei quotidiani e dei siti d'informazione locali proprio sui temi legati a quello spazio e sul rapporto fra gli Enti. L'Autorità di sistema portuale non ha mai chiesto a Rete Ferroviaria Italiana di togliere i binari per fare un parcheggio. La richiesta è relativa invece su come impiegare un'area così vasta, inserita nel porto e di caratteristica demaniale, su cui l'Adsp deve vigilare in termini di sicurezza, igiene ed operatività, pur contemplando il mantenimento di una porzione utile a ripristinare un collegamento diretto tra la stazione Fs centrale e il porto di Ancona. Le proposte ed i relativi documenti illustrativi per l'area di sosta sono pervenute dal Comune di Ancona che, attraverso due autorevoli rappresentanti, ha presentato all'Adsp due ipotesi di parcheggio, una da 120-150 posti auto e l'altra da 250 posti. L'Adsp sottolinea che in questi confronti mai si è parlato di tariffe e utili. In occasione del secondo incontro di presentazione, si è anche parlato della necessità di costituire un gruppo di lavoro fra i due Enti per verificare la compatibilità con le esigenze operative portuali, che rimangono prioritarie all'interno dello scalo. Il confronto costante con le amministrazioni locali è e rimane un fondamentale del metodo di lavoro dell'Ente. Per questo l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha sempre espresso la massima e doverosa collaborazione istituzionale per venire incontro alle esigenze della città. Questo, ovviamente, senza che ci fossero interferenze di campo reciproche e senza mai compromettere le attività e l'operatività dello scalo. Per quanto riguarda la costruzione delle infrastrutture

reale tramite Whatasapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un comunicato stampa pubblicato il 20-05-2024 alle 17:57 sul giornale del 21 maggio 2024 0 letture
Commenti.

Napoli Village

Napoli

Problematiche del settore dell'autotrasporto nel porto di Napoli. Riunione in Prefettura

NAPOLI - Nella mattinata odierna, si è tenuta, presso questa Prefettura, una riunione presieduta dal Prefetto di Napoli, Michele di Bari, sulle problematiche del settore dell'autotrasporto del porto di Napoli. All'incontro hanno preso parte il Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, dr. Annunziata, nonché i rappresentanti della Capitaneria di Porto, dell'Agenzia delle Dogane, della Guardia di Finanza, della Polizia di Frontiera, della Co.Na.Te.Co, della So.Te.Co, del Terminal Flavio Gioia, dell'Unione Industriali, della Fai-Coordinamento Interprovinciale, della Fita CNA, delle Associazioni degli Spedizionieri, di Assoagenti e di Accsea. Nell'occasione è stato fatto il punto sul cd. fermo tecnico delle imprese di autotrasporto operanti presso il porto di Napoli, motivato dalla necessità di risolvere l'annosa problematica degli eccessivi tempi di attesa che gli autotrasportatori sono costretti ad affrontare per raggiungere il punto di carico delle merci e per uscire dal porto. Durante la riunione, tutte le parti convocate hanno manifestato la propria disponibilità a porre in essere le attività di rispettiva competenza al fine di ridurre in modo significativo i tempi di attesa per gli autotrasportatori, pur tenendo conto delle caratteristiche strutturali del porto di Napoli. In particolare, l'**autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale ha assicurato che si provvederà ad accelerare l'installazione di sistemi di controllo automatici per l'uscita dal porto ed ha annunciato la convocazione, già a partire dalla giornata di domani, un tavolo tecnico con tutte le parti interessate. Inoltre saranno approfondite tutte le misure correttive finalizzate a ridurre i tempi di attesa, come l'installazione di meccanismi di prenotazione degli afflussi, l'implementazione dell'uso di aree retroportuali, l'aumento della flessibilità degli orari di lavoro, oltre a verifiche tecniche circa un'eventuale pianificazione del flusso degli accessi.



Shipping Italy

Napoli

Dalla riunione con il prefetto qualche speranza per il fermo tecnico dell'autrasporto al porto di Napoli

Porti Saranno approfondite tutte le misure correttive finalizzate a ridurre i tempi di attesa come l'installazione di meccanismi di prenotazione degli afflussi, l'implementazione dell'uso di aree retroportuali, l'aumento della flessibilità degli orari di lavoro, oltre a verifiche tecniche circa un'eventuale pianificazione del flusso degli accessi di Redazione SHIPPING ITALY Il Ministero degli Interni ha fatto sapere che il prefetto di **Napoli**, Michele di Bari, ha presieduto una riunione, presso il Palazzo del Governo, sulle problematiche del settore dell'autotrasporto all'interno del **porto** del capoluogo partenopeo. Nel corso dell'incontro è stato fatto il punto sul cosiddetto "fermo tecnico" delle imprese di autotrasporto, in particolare dei lunghi tempi di attesa degli autotrasportatori per raggiungere il punto di carico delle merci e per uscire dal **porto**. "In tale direzione - si legge in una nota - l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha assicurato che provvederà ad accelerare l'installazione di sistemi di controllo automatici per l'uscita dal **porto** e annunciato la convocazione, già a partire dalla giornata di domani, di un tavolo tecnico con tutte le parti interessate. In tale consesso saranno approfondite tutte le misure correttive finalizzate a ridurre i tempi di attesa, come l'installazione di meccanismi di prenotazione degli afflussi, l'implementazione dell'uso di aree retroportuali, l'aumento della flessibilità degli orari di lavoro, oltre a verifiche tecniche circa un'eventuale pianificazione del flusso degli accessi". Alla riunione, oltre al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, hanno preso parte i rappresentanti della Capitaneria di **Porto**, dell'Agenzia delle Dogane, della Guardia di Finanza, della Polizia di Frontiera, della Co.Na.Te.Co, della So.Te.Co, del Terminal Flavio Gioia, dell'Unione Industriali, della Fai-Coordinamento Interprovinciale, della Fita CNA, delle associazioni degli Spedizionieri, di Assoagenti e di Accsea. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



05/20/2024 22:53

Nicola Capuzzo

Porti Saranno approfondite tutte le misure correttive finalizzate a ridurre i tempi di attesa come l'installazione di meccanismi di prenotazione degli afflussi, l'implementazione dell'uso di aree retroportuali, l'aumento della flessibilità degli orari di lavoro, oltre a verifiche tecniche circa un'eventuale pianificazione del flusso degli accessi di Redazione SHIPPING ITALY Il Ministero degli Interni ha fatto sapere che il prefetto di Napoli, Michele di Bari, ha presieduto una riunione, presso il Palazzo del Governo, sulle problematiche del settore dell'autotrasporto all'interno del porto del capoluogo partenopeo. Nel corso dell'incontro è stato fatto il punto sul cosiddetto "fermo tecnico" delle imprese di autotrasporto, in particolare dei lunghi tempi di attesa degli autotrasportatori per raggiungere il punto di carico delle merci e per uscire dal porto. "In tale direzione - si legge in una nota - l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha assicurato che provvederà ad accelerare l'installazione di sistemi di controllo automatici per l'uscita dal porto e annunciato la convocazione, già a partire dalla giornata di domani, di un tavolo tecnico con tutte le parti interessate. In tale consesso saranno approfondite tutte le misure correttive finalizzate a ridurre i tempi di attesa, come l'installazione di meccanismi di prenotazione degli afflussi, l'implementazione dell'uso di aree retroportuali, l'aumento della flessibilità degli orari di lavoro, oltre a verifiche tecniche circa un'eventuale pianificazione del flusso degli accessi". Alla riunione, oltre al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, hanno preso parte i rappresentanti della Capitaneria di Porto, dell'Agenzia delle Dogane, della Guardia di Finanza, della Polizia di Frontiera, della Co.Na.Te.Co, della So.Te.Co, del Terminal Flavio Gioia, dell'Unione Industriali, della Fai-Coordinamento Interprovinciale, della Fita CNA, delle associazioni degli Spedizionieri, di Assoagenti e di Accsea. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Shipping Italy

Salerno

Schiarite in vista sul futuro della Culp di Salerno

Porti Al fornitore di manodopera temporanea dello scalo campano sarebbero arrivate rassicurazioni dai terminalisti di Redazione SHIPPING ITALY Sembrano diradarsi le nubi sul futuro della Culp di **Salerno**, il fornitore di manodopera temporanea (art.17) dello scalo campano. Circa un mese fa l'accorato allarme-denuncia del presidente della cooperativa: la merce è sempre quella, ma le giornate si son dimezzate. Se non si regolarizza la situazione, mettendo fine all'abusivo ricorso alla manodopera ordinaria (interscambio, gestione picchi attraverso straordinari, concorrenza sleale del 16, etc.) si rischia il dimezzamento dell'organico. Sempre per bocca di Vincenzo D'Agostino, questa volta mediante alcune testate di stampa locale, sembra ora che la situazione si sia sbloccata a valle di un incontro tenutosi nei giorni scorsi presso l'Autorità di sistema portuale campana, che avrebbe mostrato grande disponibilità. "A lanciare la Culp verso la salvezza il comandante Ferraiolo della compagnia Grimaldi che ha affidato alla Flavio Gioia ben cinquemila turni. Anche Gallozzi della **Salerno** Container Terminal sembra intenzionato ad andare per questa strada, rendendosi disponibile ad un adeguamento delle tariffe e garantire turni per servizi portuali mentre nei prossimi giorni dovrebbe esserci un incontro con la compagnia Amoruso che dovrebbe procedere anch'essa con l'adeguamento delle tariffe" ha riportato in particolare il quotidiano Le Cronache "Non posso dire che siamo salvi ma sicuramente è un primo passo importante. Grimaldi ci ha garantito cinquemila turni e per noi sono una grande occasione per rimetterci in sesto e tirare sicuramente un sospiro di sollievo dopo questo periodo particolarmente difficile che abbiamo vissuto" ha dichiarato D'Agostino. "Con le altre compagnie ci sono stati già dei contatti, ci sono delle trattative in corso ma è a loro che voglio lanciare un appello affinché facciano la loro parte per garantire dei turni". L'Autorità portuale intanto starebbe valutando di prorogare il ricorso all'art.199 del D.L.34/2020, norma anticovid prorogata anche per il 2024 che consente una parziale copertura con risorse pubbliche del gap di lavori degli articoli 17 rispetto al 2019. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**



Porti Al fornitore di manodopera temporanea dello scalo campano sarebbero arrivate rassicurazioni dai terminalisti di Redazione SHIPPING ITALY Sembrano diradarsi le nubi sul futuro della Culp di Salerno, il fornitore di manodopera temporanea (art.17) dello scalo campano. Circa un mese fa l'accorato allarme-denuncia del presidente della cooperativa: la merce è sempre quella, ma le giornate si son dimezzate. Se non si regolarizza la situazione, mettendo fine all'abusivo ricorso alla manodopera ordinaria (interscambio, gestione picchi attraverso straordinari, concorrenza sleale del 16, etc.) si rischia il dimezzamento dell'organico. Sempre per bocca di Vincenzo D'Agostino, questa volta mediante alcune testate di stampa locale, sembra ora che la situazione si sia sbloccata a valle di un incontro tenutosi nei giorni scorsi presso l'Autorità di sistema portuale campana, che avrebbe mostrato grande disponibilità. "A lanciare la Culp verso la salvezza il comandante Ferraiolo della compagnia Grimaldi che ha affidato alla Flavio Gioia ben cinquemila turni. Anche Gallozzi della Salerno Container Terminal sembra intenzionato ad andare per questa strada, rendendosi disponibile ad un adeguamento delle tariffe e garantire turni per servizi portuali mentre nei prossimi giorni dovrebbe esserci un incontro con la compagnia Amoruso che dovrebbe procedere anch'essa con l'adeguamento delle tariffe" ha riportato in particolare il quotidiano Le Cronache "Non posso dire che siamo salvi ma sicuramente è un primo passo importante. Grimaldi ci ha garantito cinquemila turni e per noi sono una grande occasione per rimetterci in sesto e tirare sicuramente un sospiro di sollievo dopo questo periodo particolarmente difficile che abbiamo vissuto" ha dichiarato D'Agostino. "Con le altre compagnie ci sono stati già dei contatti, ci sono delle trattative in corso ma è a loro che voglio lanciare un appello affinché facciano la loro parte per garantire dei turni". L'Autorità portuale intanto starebbe valutando di prorogare il ricorso all'art.199 del D.L.34/2020, norma anticovid prorogata anche

Affari Italiani

Bari

Bari, arriva il parere favorevole dell'ADISPAM sul Parco Castello

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha dato parere favorevole alla concessione dei 5mila metri quadri destinati al Parco Castello Bari. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha dato parere favorevole per la concessione dei 5mila metri quadri da destinare al Parco Castello a Bari. Parco Castello2 Guarda la gallery "Questa è una vittoria per tutti - ha commentato il candidato sindaco del centrosinistra al Comune di Bari, Vito Leccese - perché con questo grande parco, che circonda il castello Normanno Svevo, un altro pezzo di città si riconnetterà con il mare. Spero che l'atto finale per la consegna definitiva dell'area, propedeutico all'inizio degli interventi, possa avvenire al più presto". Solo pochi giorni fa, il tema era stato al centro di un confronto tra i candidati Sindaco a Bari, in un incontro organizzato da diverse Associazioni presso i Missionari Comboniani (gelormini@gmail.com).



Bari Today

Bari

Torna "Rotta verso Bari", l'open day per l'iscrizione dei giovanissimi ai corsi gratuiti di sport nautici

Prezzo non disponibile 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.



Shipping Italy

Brindisi

Anche Fincosit con Brindisi e Taranto per l'eolico offshore

Porti La società genovese, che banchinerà Capobianco, fa istanza per partecipare con l'Adsp pugliese. Nel porto ionico polisettoriale in pole position di Redazione SHIPPING ITALY Le Autorità di sistema portuale di Taranto e del Mar Adriatico meridionale hanno presentato al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica la candidatura congiunta con la quale si propongono come hub in risposta al bando per lo sviluppo della cantieristica navale al fine di realizzare la filiera dell'eolico offshore nel nostro Paese. Per Taranto, le aree proposte sono una parte del molo polisettoriale (dove ora è ubicato il terminal container gestito dal gruppo turco Yilport, dichiaratosi disposto ad entrare in partita), lo yard ex Belleli e, come ipotesi futura, il riempimento della vasca di colmata in ampliamento del quinto sporgente. Per Brindisi, invece, le aree indicate sono Capo Bianco, la vasca di colmata di Costa Morena est e la banchina dove Enel movimentava il carbone. Brindisi alla proposta di candidatura ha anche allegato il parere favorevole dell'Enac, vista la vicinanza dell'aeroporto con il porto e quindi l'eventualità di dover fronteggiare problemi di sicurezza viste le imponenti dimensioni dei manufatti necessari all'eolico offshore. Adesso il ministero guidato da Gilberto Pichetto Fratin, raccolte le candidature, avrà 120 giorni per decidere. Dovranno essere individuati almeno due porti nel Mezzogiorno e in pista ci sarebbero anche almeno uno scalo in Sicilia e forse **Civitavecchia**. Input decisivo al tandem pugliese sarebbe stato il fatto che la joint venture Renantis-BlueFloat Energy ha messo in cantiere la costruzione due grandi parchi eolici al largo di Brindisi e al largo del Salento e che la stessa joint ha stretto un pre-accordo con Yilport per usare il porto di Taranto per le attività di assemblaggio e movimentazione delle strutture delle piattaforme. Ad alcune testate locali Ksenia Balanda, responsabile dello sviluppo dei progetti di parchi eolici marini in Italia all'interno della partnership tra Renantis e BlueFloat Energy, ha spiegato che "si tratta di un primo importante intervento del Governo per dare attuazione al decreto che incentiva la produzione di energia da impianti di eolico offshore. Aspettavamo il bando, ne siamo felici, tanto più che, anche grazie alle collaborazioni avviate, i nostri primi progetti potrebbero aprire il cantiere già nel 2027". In quanto al molo polisettoriale di Taranto, il presidente dell'Authority del Mar Ionio, Sergio Prete, ha spiegato che "siamo intorno ai 400mila metri quadrati riferiti all'area più verso terra. Per la banchina occorrerà vedere se sarà utilizzata solo per il varo delle strutture e se, quando non c'è il varo, si potranno svolgere o meno altre funzioni. Da tener presente, tuttavia, che qualunque banchina e piazzale vanno adeguati alle portate previste. Il polisettoriale è sicuramente la parte più utilizzabile. C'è lo yard ex Belleli perché, molti anni addietro, veniva comunque svolta una funzione analoga all'assemblaggio dell'colico offshore



Porti La società genovese, che banchinerà Capobianco, fa istanza per partecipare con l'Adsp pugliese. Nel porto ionico polisettoriale in pole position di Redazione SHIPPING ITALY Le Autorità di sistema portuale di Taranto e del Mar Adriatico meridionale hanno presentato al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica la candidatura congiunta con la quale si propongono come hub in risposta al bando per lo sviluppo della cantieristica navale al fine di realizzare la filiera dell'eolico offshore nel nostro Paese. Per Taranto, le aree proposte sono una parte del molo polisettoriale (dove ora è ubicato il terminal container gestito dal gruppo turco Yilport, dichiaratosi disposto ad entrare in partita), lo yard ex Belleli e, come ipotesi futura, il riempimento della vasca di colmata in ampliamento del quinto sporgente. Per Brindisi, invece, le aree indicate sono Capo Bianco, la vasca di colmata di Costa Morena est e la banchina dove Enel movimentava il carbone. Brindisi alla proposta di candidatura ha anche allegato il parere favorevole dell'Enac, vista la vicinanza dell'aeroporto con il porto e quindi l'eventualità di dover fronteggiare problemi di sicurezza viste le imponenti dimensioni dei manufatti necessari all'eolico offshore. Adesso il ministero guidato da Gilberto Pichetto Fratin, raccolte le candidature, avrà 120 giorni per decidere. Dovranno essere individuati almeno due porti nel Mezzogiorno e in pista ci sarebbero anche almeno uno scalo in Sicilia e forse Civitavecchia. Input decisivo al tandem pugliese sarebbe stato il fatto che la joint venture Renantis-BlueFloat Energy ha messo in cantiere la costruzione due grandi parchi eolici al largo di Brindisi e al largo del Salento e che la stessa joint ha stretto un pre-accordo con Yilport per usare il porto di Taranto per le attività di assemblaggio e movimentazione delle strutture delle piattaforme. Ad alcune testate locali Ksenia Balanda, responsabile dello sviluppo dei progetti di parchi eolici marini in Italia all'interno della partnership tra Renantis e BlueFloat Energy, ha spiegato che "si tratta di un primo importante intervento del Governo per

Shipping Italy

Brindisi

(piattaforme offshore), ma l'area va ancora risanata e messa in sicurezza". A proposito del tema, decisivo, della portata delle banchine, va registrato come in proposito Brindisi abbia già ricevuto la proposta di partecipazione all'operazione da parte di un soggetto primario nell'ingegneria marittima quale Fincosit, attraverso lo strumento della manifestazione di interesse. La società genovese ha infatti rimarcato come "il proprio core business si basa sulla prefabbricazione di elementi prefabbricati galleggianti in cemento armato () realizzati sia su specifici bacini galleggianti, sia in aree appositamente realizzate per sopportare la trasmissione di elevati carichi statici (in fase di realizzazione) che dinamici (in fase di trasferimento e varo)". Nella proposta Fincosit ha ricordato di esser parte della cordata che s'è aggiudicata recentemente i lavori per la Colmata di Capo Bianco , esprimendo "interesse ad acquisire in concessione le aree che in tale sede saranno eventualmente individuate all'esito della verifica delle Amministrazioni competenti, al fine di realizzare le infrastrutture necessarie per l'assemblaggio, il varo di piattaforme galleggianti e delle relative infrastrutture elettriche". Il colosso dell'ingegneria portuale s'è detto "fortemente interessato a tutta l'attività di sviluppo della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare" e "disponibile a elaborare uno studio di fattibilità tecnico economica che preveda e consenta, sulle aree in concessione, la costruzione e l'assemblaggio dei componenti galleggianti, facendosi, nel caso, carico di adeguare e attrezzare le banchine, in modo da garantire la logistica per la loro prefabbricazione nonché per la loro movimentazione e varo, occupandosi delle aree di sosta e di ormeggio, anche in mare". Apertura infine, quanto all'architettura finanziaria, alle "forme che saranno ritenute più idonee da codesta Autorità, sia con capitali propri sia attraverso forme di partenariato pubblico privato da valutare in fase di progettazione degli interventi". **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**

Shipping Italy

Taranto

Taranto piange l'improvvisa scomparsa dell'agente marittimo Luigi Guida

Politica&Associazioni Il presidente di Ionian Shipping Consortium è stato trovato senza vita a seguito di un improvviso malore di Redazione SHIPPING ITALY La comunità portuale di **Taranto** è rimasta sconvolta dall'improvvisa scomparsa del capt. Luigi Guida, agente marittimo e titolare della società GM Shipping nonché presidente di Ionian Shipping Consortium. Neanche 50enne, l'operatore marittimo è stato trovato morto, a causa di un malore, nel suo ufficio di corso Umberto, a **Taranto**. Lascia la moglie e due figlie piccole figlie. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio lo ha ricordato menzionando anche le parole che puntualmente accompagnavano ogni suo post sui social network in banchina in assistenza alle navi: "with the usual joyful enthusiasm" "Il **porto** di **Taranto** perde un vero amico. Professionista appassionato che ha contribuito con il suo entusiasmo a far crescere la comunità portuale tarantina. Ciao Capitano, nel **porto** riecheggerà sempre il saluto che amavi tanto: with the usual joyful enthusiasm ". Alla sua famiglia le più sentite condoglianze da parte della redazione di SHIPPING ITALY che per anni ha avuto la fortuna di interfacciarsi frequentemente con un uomo e un professionista di altissimo valore.

Shipping Italy

Taranto piange l'improvvisa scomparsa dell'agente marittimo Luigi Guida



05/20/2024 23:24
Nicola Capuzzo

Politica&Associazioni Il presidente di Ionian Shipping Consortium è stato trovato senza vita a seguito di un improvviso malore di Redazione SHIPPING ITALY La comunità portuale di Taranto è rimasta sconvolta dall'improvvisa scomparsa del capt. Luigi Guida, agente marittimo e titolare della società GM Shipping nonché presidente di Ionian Shipping Consortium. Neanche 50enne, l'operatore marittimo è stato trovato morto, a causa di un malore, nel suo ufficio di corso Umberto, a Taranto. Lascia la moglie e due figlie piccole figlie. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio lo ha ricordato menzionando anche le parole che puntualmente accompagnavano ogni suo post sui social network in banchina in assistenza alle navi: "with the usual joyful enthusiasm" "Il porto di Taranto perde un vero amico. Professionista appassionato che ha contribuito con il suo entusiasmo a far crescere la comunità portuale tarantina. Ciao Capitano, nel porto riecheggerà sempre il saluto che amavi tanto: with the usual joyful enthusiasm ". Alla sua famiglia le più sentite condoglianze da parte della redazione di SHIPPING ITALY che per anni ha avuto la fortuna di interfacciarsi frequentemente con un uomo e un professionista di altissimo valore.

(Sito) Ansa

Olbia Golfo Aranci

Trenitalia, biglietti treno+nave per l'estate in Sardegna

Più soluzioni per viaggiare questa estate in treno con l'offerta estiva del regionale di Trenitalia in Sardegna che permetterà di raggiungere le mete più frequentate dell'Isola. Una delle novità è la possibilità di acquistare il biglietto treno+nave in un'unica soluzione direttamente sui canali di vendita di Trenitalia. Grazie alla partnership con Grimaldi Lines sarà possibile arrivare in treno a Civitavecchia e da lì partire per **Olbia**, Cagliari e **Porto** Torres (e viceversa); oppure da Cagliari a Napoli (e viceversa). Nel corso dell'estate attivi anche i collegamenti su Arbatax. Altra novità riguarda lo sviluppo delle iniziative in ambito di biglietto elettronico: è prevista nel corso dell'estate l'attivazione del sistema di pagamento "Tap&Tap" che permetterà di acquistare i biglietti regionali utilizzando la carta di pagamento contactless direttamente alle validatrici presenti in stazione, sulla linea Cagliari - Aeroporto Elmas. Da domenica 9 giugno tornano anche i servizi intermodali di collegamento della stazione di **Olbia** Terranova con alcune delle più belle località turistiche della costa nord orientale dell'Isola. Dalla stazione saranno attivi degli autobus (realizzati in collaborazione con il partner ASPO, Azienda Servizi Pubblici **Olbia**) che permetteranno ai turisti di raggiungere la Spiaggia Bados e **Porto** Istana e **Porto** Rotondo, oltre al **porto** di Isola Bianca. Torna a circolare anche nell'estate 2024 il **Golfo Aranci** Line. Il servizio che offre 20 collegamenti tra **Olbia** ed il **porto** di **Golfo Aranci**, passando attraverso le spiagge di Marinella, Rudalza e Cala Sabina. Ritornano anche i collegamenti treno+bus: l'**Olbia** AirLink che unisce - in 20 minuti e con 108 corse al giorno - la stazione di **Olbia** Terranova con l'aeroporto di **Olbia** Costa Smeralda e il **Porto** Flavia Link (in collaborazione con Iglesias Servizi) che permette di raggiungere dalla stazione di Iglesias l'ingresso della galleria mineraria **Porto** Flavia a picco sul mare. Implementata anche la linea Cagliari-Aeroporto Elmas. Sui treni del regionale, inoltre, gli animali di piccola taglia possono sempre viaggiare gratis a bordo di un trasportino e gli appassionati delle due ruote potranno trasportare le proprie bici gratuitamente.



Più soluzioni per viaggiare questa estate in treno con l'offerta estiva del regionale di Trenitalia in Sardegna che permetterà di raggiungere le mete più frequentate dell'Isola. Una delle novità è la possibilità di acquistare il biglietto treno+nave in un'unica soluzione direttamente sui canali di vendita di Trenitalia. Grazie alla partnership con Grimaldi Lines sarà possibile arrivare in treno a Civitavecchia e da lì partire per Olbia, Cagliari e Porto Torres (e viceversa); oppure da Cagliari a Napoli (e viceversa). Nel corso dell'estate attivi anche i collegamenti su Arbatax. Altra novità riguarda lo sviluppo delle iniziative in ambito di biglietto elettronico: è prevista nel corso dell'estate l'attivazione del sistema di pagamento "Tap&Tap" che permetterà di acquistare i biglietti regionali utilizzando la carta di pagamento contactless direttamente alle validatrici presenti in stazione, sulla linea Cagliari - Aeroporto Elmas. Da domenica 9 giugno tornano anche i servizi intermodali di collegamento della stazione di Olbia Terranova con alcune delle più belle località turistiche della costa nord orientale dell'Isola. Dalla stazione saranno attivi degli autobus (realizzati in collaborazione con il partner ASPO, Azienda Servizi Pubblici Olbia) che permetteranno ai turisti di raggiungere la Spiaggia Bados e Porto Istana e Porto Rotondo, oltre al porto di Isola Bianca. Torna a circolare anche nell'estate 2024 il Golfo Aranci Line. Il servizio che offre 20 collegamenti tra Olbia ed il porto di Golfo Aranci, passando attraverso le spiagge di Marinella, Rudalza e Cala Sabina. Ritornano anche i collegamenti treno+bus: l'Olbia AirLink che unisce - in 20 minuti e con 108 corse al giorno - la stazione di Olbia Terranova con l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda e il Porto Flavia Link (in collaborazione con Iglesias Servizi) che permette di raggiungere dalla stazione di Iglesias l'ingresso della galleria mineraria

Bloccato al porto di Olbia con due tartarughe "prelevate" a Sant'Antioco

Non solo granelli di sabbia e conchiglie, dalla Sardegna c'è chi porta via anche le tartarughe . Il tentativo maldestro di trasferire due esemplari dall'isola di Sant'Antioco alla Penisola è stato scoperto nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca. Qui, nei giorni scorsi, gli agenti della security dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna hanno fermato un passeggero , sardo, in partenza per Livorno, con al seguito due tartarughe prelevate dalla zona di Sant'Antioco. I due esemplari , custoditi in una scatola di cartone, sono stati rinvenuti nel bagagliaio dell'auto. L'uomo è stato immediatamente segnalato alle autorità competenti per le attività d'ufficio. Quest'ultimo è il terzo caso di furto ai danni del patrimonio sardo sventato in pochi mesi. Un fenomeno sempre più frequente contro il quale l' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è in prima linea per arginarne gli effetti devastanti.



Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

AdSP del Mare di Sardegna - Sequestro tartarughe porto isola bianca

. Nel corso delle ispezioni ai passeggeri in imbarco dal porto di Olbia - Isola Bianca, gli agenti della Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno fermato un passeggero, sardo, in partenza per **Livorno**, con al seguito due tartarughe prelevate dalla zona di Sant'Antioco I due esemplari, custoditi in una scatola di cartone, sono stati rinvenuti nel bagagliaio dell'auto . Olbia, 18 maggio 2024 - L'uomo è stato immediatamente segnalato alle autorità competenti per le attività d'ufficio. Quello odierno è il terzo caso di furto ai danni del patrimonio sardo sventato in pochi mesi. Un fenomeno sempre più frequente contro il quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna è in prima linea per arginarne gli effetti devastanti.



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Duferco Giammoro, Uil teme la chiusura

red.me | lunedì 20 Maggio 2024 - 13:01 "Tanto tuonò che piove" E' questa la riflessione di Uil Messina in merito alle recenti dichiarazioni del presidente di Duferco Antonio Gozzi "con le quali è stata sostanzialmente comunicata la definitiva chiusura e l'avvio di una futura riconversione dello stabilimento Duferco di Giammoro, la storica acciaiera che per decenni è stata un pilastro a garanzia del lavoro e dell'occupazione del nostro territorio. Le parole del presidente Gozzi sono, pertanto, decisamente preoccupanti ed impongono una seria riflessione poiché si apre una crisi seria e senza precedenti in un importante sito produttivo che coinvolge circa 100 lavoratori diretti e i 60 lavoratori occupati nelle sei aziende dell'indotto: numeri importanti in una realtà dove la fame di lavoro è sempre più forte" lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, e Giovanni Mirabile, segretario provinciale della Uilm (metalmeccanici). "Alla luce della nuova, difficile ed incerta fase è indispensabile che la Duferco, accanto alle rassicuranti dichiarazioni di intenti, presenti progetti mirati e dettagliati piani industriali a supporto degli annunciati investimenti al fine di garantire la salvaguardia di tutti gli attuali posti di lavoro, nonché di prevedere un auspicabile aumento dell'occupazione. In tal senso, l'imminente concessione e gestione del pontile di Giammoro da parte dell'**Autorità** di **sistema portuale** dello stretto alla Duferco, fatto che abbiamo reiteratamente salutato come decisamente positivo, non può essere considerato come il toccasana risolutivo della strategia aziendale post-acciaiera. Pertanto, reputiamo corretto aprire un'interlocuzione permanente con la Duferco e con il presidente Gozzi per dare gambe e sostanza, in tempi certi e scadenziati, ai progetti di riconversione industriale. In questo quadro, oggi è urgente ed indifferibile prorogare ai lavoratori della Duferco gli ammortizzatori sociali che scadranno a luglio per evitare che le odierne difficoltà si possano tramutare in un'inaccettabile macelleria sociale" hanno così concluso Ivan Tripodi e Giovanni Mirabile. 0 commenti [Lascia un commento.](#)



red.me | lunedì 20 Maggio 2024 - 13:01 "Tanto tuonò che piove..." E' questa la riflessione di Uil Messina in merito alle recenti dichiarazioni del presidente di Duferco Antonio Gozzi "con le quali è stata sostanzialmente comunicata la definitiva chiusura e l'avvio di una futura riconversione dello stabilimento Duferco di Giammoro, la storica acciaiera che per decenni è stata un pilastro a garanzia del lavoro e dell'occupazione del nostro territorio. Le parole del presidente Gozzi sono, pertanto, decisamente preoccupanti ed impongono una seria riflessione poiché si apre una crisi seria e senza precedenti in un importante sito produttivo che coinvolge circa 100 lavoratori diretti e i 60 lavoratori occupati nelle sei aziende dell'indotto: numeri importanti in una realtà dove la fame di lavoro è sempre più forte" lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, e Giovanni Mirabile, segretario provinciale della Uilm (metalmeccanici). "Alla luce della nuova, difficile ed incerta fase è indispensabile che la Duferco, accanto alle rassicuranti dichiarazioni di intenti, presenti progetti mirati e dettagliati piani industriali a supporto degli annunciati investimenti al fine di garantire la salvaguardia di tutti gli attuali posti di lavoro, nonché di prevedere un auspicabile aumento dell'occupazione. In tal senso, l'imminente concessione e gestione del pontile di Giammoro da parte dell'Autorità di sistema portuale dello stretto alla Duferco, fatto che abbiamo reiteratamente salutato come decisamente positivo, non può essere considerato come il toccasana risolutivo della strategia aziendale post-acciaiera. Pertanto, reputiamo corretto aprire un'interlocuzione permanente con la Duferco e con il presidente Gozzi per dare gambe e sostanza, in tempi certi e scadenziati, ai progetti di riconversione industriale. In questo quadro, oggi è urgente ed indifferibile prorogare ai lavoratori della Duferco gli ammortizzatori sociali che scadranno a luglio per evitare che le odierne difficoltà si possano tramutare in un'inaccettabile macelleria sociale" hanno così concluso Ivan Tripodi e Giovanni Mirabile. 0

Stabilimento Duferdofin di Giammoro, la Uil: "parole del presidente preoccupanti"

"Tanto tuonò che piovve E' questa l'oggettiva riflessione in merito alle recenti dichiarazioni del presidente di Duferco Antonio Gozzi con le quali è stata sostanzialmente comunicata la definitiva chiusura e l'avvio di una futura riconversione dello stabilimento Duferdofin di Giammoro, la storica acciaiera che per decenni è stata un pilastro a garanzia del lavoro e dell'occupazione del nostro territorio. Le parole del presidente Gozzi sono, pertanto, decisamente preoccupanti ed impongono una seria riflessione poiché si apre una crisi seria e senza precedenti in un importante sito produttivo che coinvolge circa 100 lavoratori diretti e i 60 lavoratori occupati nelle sei aziende dell'indotto: numeri importanti in una realtà dove la fame di lavoro è sempre più forte", lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, e Giovanni Mirabile, segretario provinciale della Uilm (metalmecanici). "Alla luce della nuova, difficile ed incerta fase è indispensabile che la Duferco, accanto alle rassicuranti dichiarazioni di intenti, presenti progetti mirati e dettagliati piani industriali a supporto degli annunciati investimenti al fine di garantire la salvaguardia di tutti gli attuali posti di lavoro, nonché di prevedere un auspicabile aumento dell'occupazione. In tal senso, l'imminente concessione e gestione del pontile di Giammoro da parte dell'Autorità di sistema portuale dello stretto alla Duferco, fatto che abbiamo reiteratamente salutato come decisamente positivo, non può essere considerato come il toccasana risolutivo della strategia aziendale post-acciaiera. Pertanto, reputiamo corretto aprire un'interlocuzione permanente con la Duferco e con il presidente Gozzi per dare gambe e sostanza, in tempi certi e scadenziati, ai progetti di riconversione industriale. In questo quadro, oggi è urgente ed indifferibile prorogare ai lavoratori della Duferco gli ammortizzatori sociali che scadranno a luglio per evitare che le odierne difficoltà si possano tramutare in un'inaccettabile macelleria sociale", hanno così concluso Ivan Tripodi e Giovanni Mirabile.



New Sicilia

Catania

Rubavano ai semirimorchi posteggiati al Porto di Catania, denunciati 6 pregiudicati

CATANIA - Una puntuale azione di controllo e repressione della Polizia di Stato ha permesso di scardinare un articolato sistema criminoso mirato alla realizzazione di reati predatori in ambito portuale. Rubavano ai semirimorchi posteggiati al **Porto** di **Catania**. Nell'ambito dei servizi predisposti dalla Polizia di Frontiera "Aerea e Marittima", il personale della Squadra di Polizia Giudiziaria "Scalo Marittimo" ha denunciato in stato di libertà cinque soggetti catanesi e una persona albanese, ritenuti responsabili, in concorso tra loro, del reato di furto aggravato, commesso, in più circostanze, ai danni di semirimorchi in transito, carichi di collettame vario, posteggiati nel **porto**. Si tratta di due pluripregiudicati di 30 e 29 anni e di quattro pregiudicati di 69, 37, 33 e 56 anni, i quali avevano un collaudato meccanismo delittuoso finalizzato all'acquisizione illecita di derrate alimentari, detersivi, deodoranti, piccoli elettrodomestici e altro materiale di facile smercio, per diverse migliaia di euro. I sospetti delle forze dell'ordine. Grazie all'intensa attività investigativa, i poliziotti hanno riscontrato che la maggior parte dei semirimorchi depredati risultavano parcheggiati in aree ad accesso limitato. Un aspetto, quest'ultimo, che ha generato negli agenti il sospetto su un possibile coinvolgimento di soggetti autorizzati ad accedere a questi siti. Effettivamente, è emersa la compiacenza di un operatore portuale del settore pesca che, in più occasioni, era stato notato in compagnia di soggetti dediti alla consumazione di questo tipo di reati. Le immagini dei sistemi di videosorveglianza. I poliziotti hanno acquisito le immagini dei sistemi di videosorveglianza relativi alle aree interessate, nonché quelle relative al carico di entrata ed uscita portuale. Dopo una attenta e certosina visione dei filmati, gli agenti hanno avuto modo di ricostruire tutte le fasi salienti degli episodi illeciti e ad accertare inconfutabili elementi di reato nei confronti di tutti i soggetti denunciati, abituali frequentatori del sedime portuale. Una delle autovetture localizzata a San Cristoforo. Inoltre, nel corso delle indagini, è stato possibile riscontrare altre prerogative comuni, consistenti nell'utilizzo di autovetture rubate, nonché nel "mascheramento" delle relative targhe per bypassare le telecamere di sorveglianza. In una circostanza, dopo la commissione di un furto, il personale di polizia è riuscito a localizzare nel quartiere "San Cristoforo" una delle autovetture che è stata poi riconsegnata al legittimo proprietario. A seguito di precisi servizi di osservazione e di controllo è stato possibile scoprire e sequestrare numerosi strumenti di effrazione all'interno di un'altra autovettura, utilizzata per consumare reati.



CATANIA - Una puntuale azione di controllo e repressione della Polizia di Stato ha permesso di scardinare un articolato sistema criminoso mirato alla realizzazione di reati predatori in ambito portuale. Rubavano ai semirimorchi posteggiati al Porto di Catania. Nell'ambito dei servizi predisposti dalla Polizia di Frontiera "Aerea e Marittima", il personale della Squadra di Polizia Giudiziaria "Scalo Marittimo" ha denunciato in stato di libertà cinque soggetti catanesi e una persona albanese, ritenuti responsabili, in concorso tra loro, del reato di furto aggravato, commesso, in più circostanze, ai danni di semirimorchi in transito, carichi di collettame vario, posteggiati nel porto. Si tratta di due pluripregiudicati di 30 e 29 anni e di quattro pregiudicati di 69, 37, 33 e 56 anni, i quali avevano un collaudato meccanismo delittuoso finalizzato all'acquisizione illecita di derrate alimentari, detersivi, deodoranti, piccoli elettrodomestici e altro materiale di facile smercio, per diverse migliaia di euro. I sospetti delle forze dell'ordine. Grazie all'intensa attività investigativa, i poliziotti hanno riscontrato che la maggior parte dei semirimorchi depredati risultavano parcheggiati in aree ad accesso limitato. Un aspetto, quest'ultimo, che ha generato negli agenti il sospetto su un possibile coinvolgimento di soggetti autorizzati ad accedere a questi siti. Effettivamente, è emersa la compiacenza di un operatore portuale del settore pesca che, in più occasioni, era stato notato in compagnia di soggetti dediti alla consumazione di questo tipo di reati. Le immagini dei sistemi di videosorveglianza. I poliziotti hanno acquisito le immagini dei sistemi di videosorveglianza relativi alle aree interessate, nonché quelle relative al carico di entrata ed uscita portuale. Dopo una attenta e certosina visione dei filmati, gli agenti hanno avuto modo di ricostruire tutte le fasi salienti degli episodi illeciti e ad accertare inconfutabili elementi di reato nei confronti di tutti i soggetti denunciati, abituali frequentatori del sedime portuale.

Monti "Parlare di infrastrutture significa parlare di economia reale"

PALERMO (ITALPRESS) - "Ogni momento di confronto su temi così delicati, quando si parla di infrastrutture si parla chiaramente non solo di mobilità ma anche di economia reale, si parla della capacità di una terra come questa di poter incrementare il proprio prodotto interno lordo. In momenti come questi ci si confronta tra tutti gli stakeholder compresi quelli politici che poi alla fine devono saper far sintesi, devono insomma cercare di tenere conto di quello che l'industria, di quello che le singole associazioni diciamo così, chiedono a gran voce". Così Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale, a margine di un convegno organizzato da Sicindustria **Palermo** sulla mobilità del futuro. Poi sul **porto** di **Palermo**: "Pensare di servire la città di **Palermo** attraverso il suo **porto** con le attuali infrastrutture viarie è quasi impossibile - ha sottolineato Monti -. Penso che questo sia il tema principale e su questo mi auguro che presto, almeno prima della fine di quest'anno, si faccia una sintesi perché è necessario partire. I fondi non penso siano un problema quando il progetto è serio e si comprende che è legato non solo alla volontà di qualcuno, ma è legato all'industria, è legato ai volumi, è legato alla crescita dell'economia reale di un territorio, penso che poi alla fine il fatto dei fondi diventi un finto problema". xd6/vbo/gtr.



Palermo, la 'maledizione del traffico': ecco le soluzioni di Sicindustria

PALERMO- Gira e rigira siamo sempre fermi al 'ciaffico', quasi che la famosa boutade dello zio , in 'Johnny Stecchino', fosse una sorta di incantesimo da cui non riusciamo a liberarci. A Palermo - per dire - nei giorni feriali, circolano mediamente un milione di veicoli (per la precisione tra i 950 e i 980 mila), con un calo del 20% il sabato e del 35% circa la domenica. L'arteria più trafficata è viale della Regione Siciliana , ogni anno attraversata per intero da più di 55 milioni mezzi, in media 150 mila al giorno, di cui l'88% per il trasporto di lavoratori/studenti pendolari, il 5% relativo a mezzi pesanti o medi per trasporto merci che sfruttano la Circonvallazione per collegamento tra le due autostrade, il 7/8% legato a mezzi (camion, furgoni) per trasporto merci dentro la città. Cosa si può fare? Il convegno e le soluzioni Dello stato dell'arte e delle potenziali soluzioni si è parlato al convegno dal titolo "Da Punta Raisi a Termini Imerese, la mobilità del futuro è già cantierabile" , organizzato da Sicindustria Palermo "Le imprese purtroppo non possono fare altro che raccogliere le esigenze dei territori, segnalare le criticità e sollecitare la politica - spiega il presidente di Sicindustria Palermo, Giuseppe Russello -. In questo caso siamo andati oltre. Non ci siamo fermati al problema, ma abbiamo provato ad individuare pure le soluzioni e i possibili canali di finanziamento". "Come dire, noi la ricetta l'abbiamo - prosegue Russello -. Adesso sta alla politica, in particolare, farsi carico di avviare tutte le attività necessarie a mettere a terra le opere e dare una prospettiva di mobilità sostenibile per la città e per tutta l'Area Metropolitana". Il ritardo, ma le prospettive Siamo già in ritardo. Mentre il mondo studia continuamente soluzioni alternative alla mobilità tradizionale - dai veicoli a guida autonoma ai droni per la consegna dei pacchi - Palermo resta ancorata a un sistema di trasporti e di infrastrutture ormai obsoleto e incapace di reggere il peso del traffico quotidiano. "Eppure - dice il professore Tullio Giuffrè, docente di Strade, Ferrovie e Aeroporti al Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'UniKore di Enna - esistono almeno tre progetti, finanziabili e appaltabili secondo il nuovo codice degli appalti, che in pochi anni potrebbero cambiare radicalmente la mobilità e l'impatto del traffico sulla quotidianità". "Mi riferisco ad esempio - spiega Giuffrè - alla pedemontana, al tunnel subportuale ovest che da piazza Giachery collega a viale Francia e al bypass alternativo alle coppie di gallerie stradali tra Isola delle Femmine e Capaci, che limiterebbe l'impatto in quell'area di tutti i mezzi che quotidianamente si riversano sulla A29 per raggiungere l'area industriale di Carini e l'aeroporto Falcone e Borsellino". Cosa può migliorare Nel corso del convegno - che ha visto gli interventi dell'assessore alla Rigenerazione urbana di Palermo Maurizio Carta , del presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti , dell'ingegnere Marco Marchese , responsabile Direzione Investimenti Area



PALERMO- Gira e rigira siamo sempre fermi al 'ciaffico', quasi che la famosa boutade dello zio , in 'Johnny Stecchino', fosse una sorta di incantesimo da cui non riusciamo a liberarci. A Palermo - per dire - nei giorni feriali, circolano mediamente un milione di veicoli (per la precisione tra i 950 e i 980 mila), con un calo del 20% il sabato e del 35% circa la domenica. L'arteria più trafficata è viale della Regione Siciliana , ogni anno attraversata per intero da più di 55 milioni mezzi, in media 150 mila al giorno, di cui l'88% per il trasporto di lavoratori/studenti pendolari, il 5% relativo a mezzi pesanti o medi per trasporto merci che sfruttano la Circonvallazione per collegamento tra le due autostrade, il 7/8% legato a mezzi (camion, furgoni) per trasporto merci dentro la città. Cosa si può fare? Il convegno e le soluzioni Dello stato dell'arte e delle potenziali soluzioni si è parlato al convegno dal titolo "Da Punta Raisi a Termini Imerese, la mobilità del futuro è già cantierabile" , organizzato da Sicindustria Palermo "Le imprese purtroppo non possono fare altro che raccogliere le esigenze dei territori, segnalare le criticità e sollecitare la politica - spiega il presidente di Sicindustria Palermo, Giuseppe Russello -. In questo caso siamo andati oltre. Non ci siamo fermati al problema, ma abbiamo provato ad individuare pure le soluzioni e i possibili canali di finanziamento". "Come dire, noi la ricetta l'abbiamo - prosegue Russello -. Adesso sta alla politica, in particolare, farsi carico di avviare tutte le attività necessarie a mettere a terra le opere e dare una prospettiva di mobilità sostenibile per la città e per tutta l'Area Metropolitana". Il ritardo, ma le prospettive... Siamo già in ritardo. Mentre il mondo studia continuamente soluzioni alternative alla mobilità tradizionale - dai veicoli a guida autonoma ai droni per la consegna dei pacchi - Palermo resta ancorata a un sistema di trasporti e di infrastrutture ormai obsoleto e incapace di reggere il peso del traffico quotidiano. "Eppure - dice il professore

LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

Sicilia e Calabria di RFI, dell'amministratore delegato di Gesap Vito Riggio, del vicepresidente di Ri.Med. Angelo Luca e dell'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Alessandro Aricò - sono stati analizzati singolarmente i tre progetti citati dal professore Giuffrè. Sono solitamente visti come interventi da libro dei sogni, ma in un'ottica di sistema e grazie ai fondi del Pnrr oggi potrebbero consentire il potenziamento della rete stradale metropolitana. "Considerato il numero di veicoli che ogni anno attraversano la circonvallazione - aggiunge il presidente Russello - non sarebbe nemmeno necessario attingere a risorse pubbliche per realizzare, ad esempio, un'opera come la pedemontana. Basterebbe un project financing in cui inserire anche un pedaggio per cofinanziare l'intervento". "Ma se proprio non vogliamo affidarci ai privati, in questo momento - dice Russello - si potrebbe ricorrere ai fondi stanziati dal Pnrr. L'unico limite è che queste risorse sono limitate nel tempo e non hanno una caratterizzazione geografica locale. L'Unione europea individua l'Italia come area di intervento e non fa distinzione tra Sicilia o Lombardia. Quindi se non si fa presto, i finanziamenti rischiano di finire sempre ai soliti noti o a chi è stato più bravo a cogliere l'occasione e a presentare progetti cantierabili". L'elenco dei benefici Giusto per citare un esempio - si legge in una nota - il nuovo collegamento autostradale tra A19 e A29, o pedemontana che dir si voglia, produrrebbe una serie di effetti positivi nell'ordine di 0,5 punti di PIL all'anno per l'area d'intervento. Il dettaglio di questi benefici sono riportati in uno studio Finmeccanica-Ambrosetti, e nello specifico prevedono: recupero di diseconomie e inefficienze, valutabile in circa 2,5-3 mld di euro l'anno, grazie a miglioramenti in congestione, logistica, incidentalità e impatto sull'ambiente. E poi il recupero del tempo utile, valutabile in almeno 1 mld di euro l'anno, considerati i dati relativi al tempo dedicato agli spostamenti in un giorno medio, lo sviluppo di filiere industriali e loro impatti indiretti, valutabile in almeno 2 mld euro l'anno. I problemi irrisolti I problemi sul tappeto sono tanti. L'aeroporto di Palermo perde ogni anno centinaia di migliaia di passeggeri che potrebbero raggiungere destinazioni come Cefalù o come il centro dell'Isola ma che sono scoraggiati dai tempi di attraversamento della città. Criticità con cui devono fare i conti anche gli utenti dell'area portuale, costretti ogni giorno ad attraversare Palermo, congestionando arterie cruciali come via Francesco Crispi, via Messina Marine e via Montepellegrino. La situazione non migliora dopo avere lasciato la città. Chi è diretto in aeroporto, all'area industriale di Carini o verso il nuovo polo di Ri.Med., che presto accoglierà 5 mila persone al giorno, si trova a percorrere un'autostrada progettata negli anni '60, con sole due corsie e il rischio di paralisi praticamente quotidiano o al minimo tamponamento. Va un po' meglio a chi, invece, deve raggiungere il **porto** di Termini Imerese o l'area orientale della Sicilia, ma anche la A19 non brilla per efficienza. "Con i tre progetti segnalati dal professore Giuffrè - conclude Russello - si risolverebbe il 90 per cento di queste criticità, dando respiro alla città e all'hinterland e rendendo le nostre aree industriali veramente attrattive. In attesa, ovviamente, che si completino anche le altre opere infrastrutturali già progettate o finanziate". Anche per questo, secondo il presidente di Sicindustria Palermo "diventa fondamentale l'intermodalità

LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

dei trasporti e il dialogo con tutti gli enti che stanno investendo in Sicilia e nella provincia di Palermo". È il caso ad esempio di Rfi, che in base ai dati presentati dall'ingegnere Marco Marchese , responsabile Direzione Investimenti Area Sicilia e Calabria, in Sicilia ha un piano di investimenti da oltre 17 miliardi già finanziato e che grazie alla direttrice Palermo-Catania-Messina potenzierà il trasporto integrato delle merci, collegando anche i porti e gli aeroporti. Senza dimenticare la rivoluzione in corso nei porti della Sicilia Occidentale, dove il presidente dell'Adsp Pasqualino Monti ha pianificato una serie di interventi legati anche alla mobilità e all'alleggerimento del traffico merci, soprattutto nell'area di Palermo. Il cantiere per il ponte Corleone "Oggi è pervenuta presso l'assessorato la vidimazione del progetto del raddoppio, da quattro a otto corsie, del ponte Corleone, che darà la possibilità di consegnare il cantiere già nei prossimi giorni, appena ci sarà il decreto di finanziamento". Così l'assessore regionale alle Infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò , a margine del convegno organizzato da Sicindustria Palermo sulla mobilità del futuro. "Noi siamo in campo non soltanto per programmare e finanziare l'opera ma per vederla realizzata". Inoltre, l'assessore si è soffermato anche sulla pedemontana. "La circonvallazione non ce la fa più - ha aggiunto Aricò -. Quindi, da un lato il raddoppio del Ponte Corleone, dall'altro lato la realizzazione della pedemontana, faranno sì che il traffico veicolare migliori". "Oggi ho consegnato all'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità, Alessandro Aricò, il progetto esecutivo e validato del raddoppio del ponte Corleone. A giorni l'assessore Aricò emanerà il decreto di finanziamento di 17,5 milioni di euro, e insieme firmeremo una convenzione con il commissario per la realizzazione del ponte, Matteo Castiglione, per avviare i lavori entro il mese giugno. Credo si tratti di un fatto storico, l'opera si attende da tanti anni. Entro 18 mesi avremo il raddoppio". Così Salvatore Orlando, assessore ai Lavori pubblici del comune di Palermo, a margine del convegno organizzato da Sicindustria Palermo sulla mobilità del futuro.

A Palermo ogni giorno per strada ci sono un milione di veicoli

Presentato uno studio a un convegno organizzato da Sicindustria. La strada più trafficata è viale Regione Siciliana, ogni anno attraversato per intero da più di 55 milioni di mezzi. A Palermo, nei giorni feriali, circolano mediamente un milione di veicoli (per la precisione tra i 950 e i 980 mila), con un calo del 20% il sabato e del 35% circa la domenica. L'arteria più trafficata è viale della Regione Siciliana, ogni anno attraversata per intero da più di 55 milioni di mezzi, in media 150 mila al giorno, di cui l'88% per il trasporto di lavoratori/studenti pendolari, il 5% relativo a mezzi pesanti o medi per trasporto merci che sfruttano la Circonvallazione per collegamento tra le due autostrade, il 7/8% legato a mezzi (camion, furgoni) per trasporto merci dentro la città. Mentre il mondo studia continuamente soluzioni alternative alla mobilità tradizionale - dai veicoli a guida autonoma ai droni per la consegna dei pacchi - Palermo resta ancorata a un sistema di trasporti e di infrastrutture ormai obsoleto e incapace di reggere il peso del traffico quotidiano. «Eppure - esordisce il professore Tullio Giuffrè, docente di Strade, Ferrovie e Aeroporti al Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'UniKore di Enna - esistono almeno tre progetti, finanziabili e appaltabili secondo il nuovo codice degli appalti, che in pochi anni potrebbero cambiare radicalmente la mobilità e l'impatto del traffico sulla quotidianità. Mi riferisco ad esempio alla pedemontana, al tunnel subportuale ovest che da piazza Giachery collega a viale Francia e al bypass alternativo alle coppie di gallerie stradali tra Isola delle Femmine e Capaci, che limiterebbe l'impatto in quell'area di tutti i mezzi che quotidianamente si riversano sulla A29 per raggiungere l'area industriale di Carini e l'aeroporto Falcone e Borsellino». Dello stato dell'arte e delle potenziali soluzioni si è parlato al convegno dal titolo «Da Punta Raisi a Termini Imerese, la mobilità del futuro è già cantierabile», organizzato da Sicindustria Palermo. «Le imprese purtroppo non possono fare altro che raccogliere le esigenze dei territori, segnalare le criticità e sollecitare la politica - spiega il presidente di Sicindustria Palermo, Giuseppe Russello - in questo caso siamo andati oltre. Non ci siamo fermati al problema, ma abbiamo provato ad individuare pure le soluzioni e i possibili canali di finanziamento. Come dire, noi la ricetta l'abbiamo. Adesso sta alla politica, in particolare, farsi carico di avviare tutte le attività necessarie a mettere a terra le opere e dare una prospettiva di mobilità sostenibile per la città e per tutta l'Area Metropolitana». Nel corso del convegno - che ha visto gli interventi dell'assessore alla Rigenerazione urbana di Palermo Maurizio Carta, del presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti, dell'ingegnere Marco Marchese, responsabile Direzione Investimenti Area Sicilia e Calabria di RFI, dell'amministratore delegato di Gesap Vito Riggio, del vicepresidente di Ri.Med. Angelo Luca e dell'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità



Presentato uno studio a un convegno organizzato da Sicindustria. La strada più trafficata è viale Regione Siciliana, ogni anno attraversato per intero da più di 55 milioni di mezzi. A Palermo, nei giorni feriali, circolano mediamente un milione di veicoli (per la precisione tra i 950 e i 980 mila), con un calo del 20% il sabato e del 35% circa la domenica. L'arteria più trafficata è viale della Regione Siciliana, ogni anno attraversata per intero da più di 55 milioni di mezzi, in media 150 mila al giorno, di cui l'88% per il trasporto di lavoratori/studenti pendolari, il 5% relativo a mezzi pesanti o medi per trasporto merci che sfruttano la Circonvallazione per collegamento tra le due autostrade, il 7/8% legato a mezzi (camion, furgoni) per trasporto merci dentro la città. Mentre il mondo studia continuamente soluzioni alternative alla mobilità tradizionale - dai veicoli a guida autonoma ai droni per la consegna dei pacchi - Palermo resta ancorata a un sistema di trasporti e di infrastrutture ormai obsoleto e incapace di reggere il peso del traffico quotidiano. «Eppure - esordisce il professore Tullio Giuffrè, docente di Strade, Ferrovie e Aeroporti al Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'UniKore di Enna - esistono almeno tre progetti, finanziabili e appaltabili secondo il nuovo codice degli appalti, che in pochi anni potrebbero cambiare radicalmente la mobilità e l'impatto del traffico sulla quotidianità. Mi riferisco ad esempio alla pedemontana, al tunnel subportuale ovest che da piazza Giachery collega a viale Francia e al bypass alternativo alle coppie di gallerie stradali tra Isola delle Femmine e Capaci, che limiterebbe l'impatto in quell'area di tutti i mezzi che quotidianamente si riversano sulla A29 per raggiungere l'area industriale di Carini e l'aeroporto Falcone e Borsellino». Dello stato dell'arte e delle potenziali soluzioni si è parlato al convegno dal titolo «Da Punta Raisi a Termini Imerese, la mobilità del futuro è già cantierabile», organizzato da Sicindustria Palermo. «Le imprese purtroppo non possono fare altro che raccogliere le esigenze dei territori, segnalare le criticità e

Alessandro Aricò - sono stati analizzati singolarmente i tre progetti* citati dal professore Giuffrè, solitamente visti come interventi da libro dei sogni, ma che in un'ottica di sistema e grazie ai fondi del Pnrr oggi potrebbero consentire il potenziamento della rete stradale metropolitana. «Considerato il numero di veicoli che ogni anno attraversano la circonvallazione - aggiunge il presidente Russello - non sarebbe nemmeno necessario attingere a risorse pubbliche per realizzare, ad esempio, un'opera come la pedemontana. Basterebbe un project financing in cui inserire anche un pedaggio per cofinanziare l'intervento. Ma se proprio non vogliamo affidarci ai privati, in questo momento si potrebbe ricorrere ai fondi stanziati dal Pnrr. L'unico limite è che queste risorse sono limitate nel tempo e non hanno una caratterizzazione geografica locale. L'Unione europea individua l'Italia come area di intervento e non fa distinzione tra Sicilia o Lombardia. Quindi se non si fa presto, i finanziamenti rischiano di finire sempre ai soliti noti o a chi è stato più bravo a cogliere l'occasione e a presentare progetti cantierabili». Giusto per citare un esempio, il nuovo collegamento autostradale tra A19 e A29, o pedemontana che dir si voglia, produrrebbe una serie di effetti positivi nell'ordine di 0,5 punti di Pil all'anno per l'area d'intervento. Il dettaglio di questi benefici sono riportati in uno studio Finmeccanica-Ambrosetti, e nello specifico prevedono: recupero di diseconomie e inefficienze, valutabile in circa 2,5-3 miliardi di euro l'anno, grazie a miglioramenti in congestione, logistica, incidentalità e impatto sull'ambiente; recupero del tempo utile, valutabile in almeno un miliardo di euro l'anno, considerati i dati relativi al tempo dedicato agli spostamenti in un giorno medio; sviluppo di filiere industriali e loro impatti indiretti, valutabile in almeno 2 miliardi euro l'anno. Un'opera, ovviamente, ottimizza e snellisce il traffico ma non risolve i problemi alla radice. Basti pensare che l'aeroporto di Palermo perde ogni anno centinaia di migliaia di passeggeri che potrebbero raggiungere destinazioni come Cefalù o come il centro dell'Isola ma che sono scoraggiati dai tempi di attraversamento della città. Criticità con cui devono fare i conti anche gli utenti dell'area portuale, costretti ogni giorno ad attraversare Palermo, congestionando arterie cruciali come via Francesco Crispi, via Messina Marine e via Montepellegrino. La situazione non migliora dopo avere lasciato la città. Chi è diretto in aeroporto, all'area industriale di Carini o verso il nuovo polo di Ri.Med., che presto accoglierà 5 mila persone al giorno, si trova a percorrere un'autostrada progettata negli anni '60, con sole due corsie e il rischio di paralisi praticamente quotidiano o al minimo tamponamento. Va un pò meglio a chi, invece, deve raggiungere il porto di Termini Imerese o l'area orientale della Sicilia, ma anche la A19 non brilla per efficienza. «Con i tre progetti segnalati dal professore Giuffrè - conclude Russello - si risolverebbe il 90 per cento di queste criticità, dando respiro alla città e all'hinterland e rendendo le nostre aree industriali veramente attrattive. In attesa, ovviamente, che si completino anche le altre opere infrastrutturali già progettate o finanziate». Anche per questo, secondo il presidente di Sicindustria Palermo «diventa fondamentale l'intermodalità dei trasporti e il dialogo con tutti gli enti che stanno investendo in Sicilia e nella provincia di Palermo». E' il caso ad esempio di Rfi, che in base ai dati presentati dall'ingegnere Marco Marchese,

responsabile Direzione Investimenti Area Sicilia e Calabria, in Sicilia ha un piano di investimenti da oltre 17 miliardi già finanziato e che grazie alla direttrice Palermo-Catania-Messina potenzierà il trasporto integrato delle merci, collegando anche i porti e gli aeroporti. Senza dimenticare la rivoluzione in corso nei porti della Sicilia Occidentale, dove il presidente dell'Adsp Pasqualino Monti ha pianificato una serie di interventi legati anche alla mobilità e all'alleggerimento del traffico merci, soprattutto nell'area di Palermo.

Il Nautilus

Focus

EDGE Group e Fincantieri formalizzano la Joint Venture MAESTRAL e annunciano un ordine da 400 milioni di euro per 10 navi

-Cerimonia ufficiale di firma per formalizzare il lancio della joint venture tra le due società alla presenza di Sua Altezza lo Sceicco Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, Principe Ereditario di Abu Dhabi. -La cerimonia è stata seguita dall'annuncio dell'ordine di 10 pattugliatori offshore (OPV) di 51 metri ad alte prestazioni per la Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti. Abu Dhabi, UAE/ Trieste, Italia - EDGE, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, e Fincantieri, uno dei principali gruppi cantieristici al mondo, hanno firmato oggi un accordo che formalizza il lancio di MAESTRAL, la joint venture (JV) creata tra le due società in ambito della cantieristica navale basata ad Abu Dhabi. La JV, annunciata per la prima volta nel febbraio di quest'anno, coglierà le opportunità a livello globale di progettazione e produzione di navi militari avanzate. EDGE detiene una partecipazione del 51% nella JV, con diritti di prelazione per gli ordini non NATO insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della NATO, con una pipeline commerciale di ordini del valore stimato di circa 30 miliardi di euro. La firma dell'accordo è stata seguita dall'annuncio di un importante ordine di 10 pattugliatori d'altura (OPV) tecnologicamente avanzati di 51 metri da parte delle Forze della Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti, per un valore di 400 milioni di euro. Gli OPV da 51 metri della classe P51MR, basati sulla collaudata classe Saettia, sono unità all'avanguardia che si distinguono per l'elevata modularità, la stabilità in condizioni di mare agitato, la ridotta segnatura radar e l'elevata flessibilità operativa. La cerimonia di firma si è svolta alla presenza di Sua Altezza lo Sceicco Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, Principe Ereditario di Abu Dhabi, e ha visto la partecipazione di H.E. Faisal Al Bannai, Presidente del Gruppo EDGE, dell'On. Matteo Perego di Cremona, Sottosegretario di Stato alla Difesa italiano, dell'Ammiraglio di squadra Enrico Credendino, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Italiana, di Hamad Al Marar, Direttore Generale e Amministratore Delegato del Gruppo EDGE, di Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri e di Dario Deste, Direttore Generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri. Sua Eccellenza Faisal Al Bannai, Presidente del Gruppo EDGE, ha dichiarato: "A soli tre mesi dal lancio di questo progetto con Fincantieri, annunciamo ora un importante ordine per unità OPV sofisticate, che saranno costruite sia nei nostri cantieri di Abu Dhabi, sia in Italia. Questo non solo dimostra la rapidità con cui EDGE e i suoi partner possono operare e le risorse che possiamo mobilitare, ma sottolinea pienamente la nostra strategia di crescita delle esportazioni a livello internazionale attraverso partnership reciprocamente vantaggiose, lo scambio di conoscenze e competenze e la continua ricerca dell'eccellenza tecnologica attraverso l'innovazione. Inoltre, apre a MAESTRAL



05/20/2024 16:00
-Cerimonia ufficiale di firma per formalizzare il lancio della joint venture tra le due società alla presenza di Sua Altezza lo Sceicco Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, Principe Ereditario di Abu Dhabi. La cerimonia è stata seguita dall'annuncio dell'ordine di 10 pattugliatori offshore (OPV) di 51 metri ad alte prestazioni per la Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti. Abu Dhabi, UAE/ Trieste, Italia - EDGE, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, e Fincantieri, uno dei principali gruppi cantieristici al mondo, hanno firmato oggi un accordo che formalizza il lancio di MAESTRAL, la joint venture (JV) creata tra le due società in ambito della cantieristica navale basata ad Abu Dhabi. La JV, annunciata per la prima volta nel febbraio di quest'anno, coglierà le opportunità a livello globale di progettazione e produzione di navi militari avanzate. EDGE detiene una partecipazione del 51% nella JV, con diritti di prelazione per gli ordini non NATO insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della NATO, con una pipeline commerciale di ordini del valore stimato di circa 30 miliardi di euro. La firma dell'accordo è stata seguita dall'annuncio di un importante ordine di 10 pattugliatori d'altura (OPV) tecnologicamente avanzati di 51 metri da parte delle Forze della Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti, per un valore di 400 milioni di euro. Gli OPV da 51 metri della classe P51MR, basati sulla collaudata classe Saettia, sono unità all'avanguardia che si distinguono per l'elevata modularità, la stabilità in condizioni di mare agitato, la ridotta segnatura radar e l'elevata flessibilità operativa. La cerimonia di firma si è svolta alla presenza di Sua Altezza lo Sceicco Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, Principe Ereditario di Abu Dhabi, e ha visto la partecipazione di H.E. Faisal Al Bannai, Presidente del Gruppo EDGE, dell'On. Matteo Perego di Cremona, Sottosegretario di Stato alla

Il Nautilus

Focus

l'opportunità di promuovere alle marine e alle guardie costiere di tutto il mondo un'ampia gamma di soluzioni navali diversificate, tra cui una serie completa di navi tecnologicamente avanzate ". Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: "Siamo orgogliosi di annunciare la nascita di MAESTRAL e un primo importante ordine dall'inizio della nostra collaborazione con il Gruppo EDGE. La firma di oggi rappresenta la prova concreta di come questa joint venture sia una piattaforma industriale di grande valore, che ci permetterà non solo di cogliere le opportunità che si presentano in un mercato strategico come quello degli Emirati Arabi Uniti, ma anche di sviluppare ulteriormente le nostre capacità commerciali, creando così nuove e importanti occasioni di crescita e di espansione nel settore della difesa internazionale in collegamento con la piattaforma di esportazione di Abu Dhabi". MAESTRAL si concentrerà sulla vendita, operazioni commerciali e ingegneria per il design e l'assistenza tecnica, offrendo al contempo preziose opportunità di lavoro a talenti locali e internazionali altamente qualificati.

Ad aprile il traffico delle merci nei porti russi è diminuito del -8%

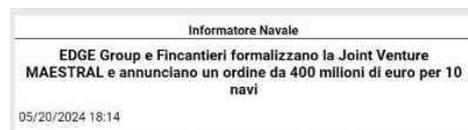
Nel primo quadrimestre del 2024 sono state 288,4 milioni di tonnellate di carichi (-4,3%) Lo scorso mese, con oltre 74 milioni di tonnellate di merci movimentate, i **porti** russi hanno registrato una flessione del -8% circa dei carichi passati sulle banchine rispetto a più di 80 milioni di tonnellate totalizzate ad aprile 2023. La riduzione è stata generata dal calo del -8% delle merci all'esportazione e dalla diminuzione del -20% del traffico di cabotaggio, attestatisi rispettivamente a 58 milioni e sette milioni di tonnellate. In crescita le merci all'importazione con meno di quattro milioni di tonnellate (+3%) così come le merci in transito con sei milioni di tonnellate (+2%). Complessivamente le merci secche sono ammontate a 38 milioni di tonnellate (-7%) e quelle liquide a 36 milioni di tonnellate (-9%). L'associazione dei **porti** commerciali russi ha reso noto che nel primo quadrimestre del 2024 il traffico globale è stato di 288,4 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -4,3% sui primi tre mesi dello scorso anno. Le merci in esportazione sono state 225,9 milioni di tonnellate (-4,8%), quelle in importazione 13,4 milioni di tonnellate (+3,1%), le merci in transito 23,2 milioni di tonnellate (+2,3%) e il traffico di cabotaggio è risultato pari a 25,8 milioni di tonnellate (-8,6%). Nei primi quattro mesi di quest'anno le merci secche sono state pari a 141,8 milioni di tonnellate (-3,4%), di cui 59,5 milioni di tonnellate di carbone (-15,0%), 25,3 milioni di tonnellate di cereali (+11,8%), 18,3 milioni di tonnellate di merci in container (+ 10,9%), 13,9 milioni di tonnellate di fertilizzanti minerali (+32,3%), 6,7 milioni di tonnellate di metalli ferrosi (-9,0%), 3,0 milioni di tonnellate di minerali (-6,7%) e 2,4 milioni di tonnellate di rotabili (-3,2%). Nel settore delle rinfuse liquide il dato totale è stato di 146,6 milioni di tonnellate (-5,1%), incluse 92,6 milioni di tonnellate di petrolio greggio (0,0%), 37,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (-18,5%), 12,7 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto (+2,7%) e 2,2 milioni di tonnellate di prodotti alimentari (+13,2%). Nel primo quadrimestre del 2024 i soli **porti** del bacino artico hanno movimentato 31,0 milioni di tonnellate di merci (-6,1%), quelli del Mar Baltico 85,5 milioni di tonnellate (-2,5%), gli scali portuali del Mar d'Azov-Mar Nero 93,8 milioni di tonnellate (-6,9%), i **porti** del bacino del Caspio 3,0 milioni di tonnellate (+40,7%) e i **porti** russi dell'Estremo Oriente 75,1 milioni di tonnellate (-3,2%).



Nel primo quadrimestre del 2024 sono state 288,4 milioni di tonnellate di carichi (-4,3%) Lo scorso mese, con oltre 74 milioni di tonnellate di merci movimentate, i porti russi hanno registrato una flessione del 8% circa dei carichi passati sulle banchine rispetto a più di 80 milioni di tonnellate totalizzate ad aprile 2023. La riduzione è stata generata dal calo del -8% delle merci all'esportazione e dalla diminuzione del -20% del traffico di cabotaggio, attestatisi rispettivamente a 58 milioni e sette milioni di tonnellate. In crescita le merci all'importazione con meno di quattro milioni di tonnellate (+3%) così come le merci in transito con sei milioni di tonnellate (+2%). Complessivamente le merci secche sono ammontate a 38 milioni di tonnellate (-7%) e quelle liquide a 36 milioni di tonnellate (-9%). L'associazione dei porti commerciali russi ha reso noto che nel primo quadrimestre del 2024 il traffico globale è stato di 288,4 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -4,3% sui primi tre mesi dello scorso anno. Le merci in esportazione sono state 225,9 milioni di tonnellate (-4,8%), quelle in importazione 13,4 milioni di tonnellate (+3,1%), le merci in transito 23,2 milioni di tonnellate (+2,3%) e il traffico di cabotaggio è risultato pari a 25,8 milioni di tonnellate (-8,6%). Nei primi quattro mesi di quest'anno le merci secche sono state pari a 141,8 milioni di tonnellate (-3,4%), di cui 59,5 milioni di tonnellate di carbone (-15,0%), 25,3 milioni di tonnellate di cereali (+11,8%), 18,3 milioni di tonnellate di merci in container (+ 10,9%), 13,9 milioni di tonnellate di fertilizzanti minerali (+32,3%), 6,7 milioni di tonnellate di metalli ferrosi (-9,0%), 3,0 milioni di tonnellate di minerali (-6,7%) e 2,4 milioni di tonnellate di rotabili (-3,2%). Nel settore delle rinfuse liquide il dato totale è stato di 146,6 milioni di tonnellate (-5,1%), incluse 92,6 milioni di tonnellate di petrolio greggio (0,0%), 37,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (-18,5%), 12,7 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto (+2,7%) e 2,2 milioni di tonnellate di prodotti alimentari (+13,2%). Nel primo quadrimestre del 2024 i soli porti del bacino artico

EDGE Group e Fincantieri formalizzano la Joint Venture MAESTRAL e annunciano un ordine da 400 milioni di euro per 10 navi

Cerimonia ufficiale di firma per formalizzare il lancio della joint venture tra le due società alla presenza di Sua Altezza lo Sceicco Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, Principe Ereditario di Abu Dhabi. La cerimonia è stata seguita dall'annuncio dell'ordine di 10 pattugliatori offshore (OPV) di 51 metri ad alte prestazioni per la Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti. Abu Dhabi, UAE/ **Trieste**, Italia: 20 Maggio, 2024 - EDGE, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, e Fincantieri, uno dei principali gruppi cantieristici al mondo, hanno firmato oggi un accordo che formalizza il lancio di MAESTRAL, la joint venture (JV) creata tra le due società in ambito della cantieristica navale basata ad Abu Dhabi. La JV, annunciata per la prima volta nel febbraio di quest'anno, coglierà le opportunità a livello globale di progettazione e produzione di navi militari avanzate. EDGE detiene una partecipazione del 51% nella JV, con diritti di prelazione per gli ordini non NATO insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della NATO, con una pipeline commerciale di ordini del valore stimato di circa 30 miliardi di euro. La firma dell'accordo è stata seguita dall'annuncio di un importante ordine di 10 pattugliatori d'altura (OPV) tecnologicamente avanzati di 51 metri da parte delle Forze della Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti, per un valore di 400 milioni di euro. Gli OPV da 51 metri della classe P51MR, basati sulla collaudata classe Saettia, sono unità all'avanguardia che si distinguono per l'elevata modularità, la stabilità in condizioni di mare agitato, la ridotta segnatura radar e l'elevata flessibilità operativa. La cerimonia di firma si è svolta alla presenza di Sua Altezza lo Sceicco Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, Principe Ereditario di Abu Dhabi, e ha visto la partecipazione di H.E. Faisal Al Bannai, Presidente del Gruppo EDGE, dell'On. Matteo Peregò di Cremona, Sottosegretario di Stato alla Difesa italiano, dell'Ammiraglio di squadra Enrico Credendino, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Italiana, di Hamad Al Marar, Direttore Generale e Amministratore Delegato del Gruppo EDGE, di Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri e di Dario Deste, Direttore Generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri. Sua Eccellenza Faisal Al Bannai, Presidente del Gruppo EDGE, ha dichiarato: "A soli tre mesi dal lancio di questo progetto con Fincantieri, annunciamo ora un importante ordine per unità OPV sofisticate, che saranno costruite sia nei nostri cantieri di Abu Dhabi, sia in Italia. Questo non solo dimostra la rapidità con cui EDGE e i suoi partner possono operare e le risorse che possiamo mobilitare, ma sottolinea pienamente la nostra strategia di crescita delle esportazioni a livello internazionale attraverso partnership reciprocamente vantaggiose, lo scambio di conoscenze e competenze e la continua ricerca dell'eccellenza tecnologica attraverso l'innovazione. Inoltre, apre a MAESTRAL



Cerimonia ufficiale di firma per formalizzare il lancio della joint venture tra le due società alla presenza di Sua Altezza lo Sceicco Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, Principe Ereditario di Abu Dhabi. La cerimonia è stata seguita dall'annuncio dell'ordine di 10 pattugliatori offshore (OPV) di 51 metri ad alte prestazioni per la Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti. Abu Dhabi, UAE/ Trieste, Italia: 20 Maggio, 2024 - EDGE, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, e Fincantieri, uno dei principali gruppi cantieristici al mondo, hanno firmato oggi un accordo che formalizza il lancio di MAESTRAL, la joint venture (JV) creata tra le due società in ambito della cantieristica navale basata ad Abu Dhabi. La JV, annunciata per la prima volta nel febbraio di quest'anno, coglierà le opportunità a livello globale di progettazione e produzione di navi militari avanzate. EDGE detiene una partecipazione del 51% nella JV, con diritti di prelazione per gli ordini non NATO insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della NATO, con una pipeline commerciale di ordini del valore stimato di circa 30 miliardi di euro. La firma dell'accordo è stata seguita dall'annuncio di un importante ordine di 10 pattugliatori d'altura (OPV) tecnologicamente avanzati di 51 metri da parte delle Forze della Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti, per un valore di 400 milioni di euro. Gli OPV da 51 metri della classe P51MR, basati sulla collaudata classe Saettia, sono unità all'avanguardia che si distinguono per l'elevata modularità, la stabilità in condizioni di mare agitato, la ridotta segnatura radar e l'elevata flessibilità operativa. La cerimonia di firma si è svolta alla presenza di Sua Altezza lo Sceicco Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan, Principe Ereditario di Abu Dhabi, e ha visto la partecipazione di H.E. Faisal Al Bannai, Presidente del Gruppo EDGE, dell'On. Matteo Peregò di Cremona, Sottosegretario di Stato alla Difesa italiano, dell'Ammiraglio di squadra Enrico Credendino, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Italiana, di Hamad Al Marar, Direttore Generale e Amministratore Delegato del Gruppo EDGE, di Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri e di Dario Deste, Direttore Generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri. Sua Eccellenza Faisal Al Bannai, Presidente del Gruppo EDGE, ha dichiarato: "A soli tre mesi dal lancio di questo progetto con Fincantieri, annunciamo ora un importante ordine per unità OPV sofisticate, che saranno costruite sia nei nostri cantieri di Abu Dhabi, sia in Italia. Questo non solo dimostra la rapidità con cui EDGE e i suoi partner possono operare e le risorse che possiamo mobilitare, ma sottolinea pienamente la nostra strategia di crescita delle esportazioni a livello internazionale attraverso partnership reciprocamente vantaggiose, lo scambio di conoscenze e competenze e la continua ricerca dell'eccellenza tecnologica attraverso l'innovazione. Inoltre, apre a MAESTRAL

Informatore Navale

Focus

l'opportunità di promuovere alle marine e alle guardie costiere di tutto il mondo un'ampia gamma di soluzioni navali diversificate, tra cui una serie completa di navi tecnologicamente avanzate ". Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: "Siamo orgogliosi di annunciare la nascita di MAESTRAL e un primo importante ordine dall'inizio della nostra collaborazione con il Gruppo EDGE. La firma di oggi rappresenta la prova concreta di come questa joint venture sia una piattaforma industriale di grande valore, che ci permetterà non solo di cogliere le opportunità che si presentano in un mercato strategico come quello degli Emirati Arabi Uniti, ma anche di sviluppare ulteriormente le nostre capacità commerciali, creando così nuove e importanti occasioni di crescita e di espansione nel settore della difesa internazionale in collegamento con la piattaforma di esportazione di Abu Dhabi". MAESTRAL si concentrerà sulla vendita, operazioni commerciali e ingegneria per il design e l'assistenza tecnica, offrendo al contempo preziose opportunità di lavoro a talenti locali e internazionali altamente qualificati.

Informazioni Marittime

Focus

Romania, DP World investe nel porto di Costanza

Il gruppo terminalista realizzerà diverse infrastrutture nello scalo che affaccia sul Mar Nero DP World , gruppo terminalista degli Emirati Arabi, ha deciso di investire un totale di 130 milioni di euro per realizzare diverse infrastrutture nel porto rumeno di Costanza, su Mar Nero. In cantiere un terminal destinato alla movimentazione di carichi voluminosi e pesanti e un terminal per rotabili in grado di movimentare sino a 80 mila veicoli. Nel progetto del gruppo di Dubai è prevista anche una piattaforma multimodale a Costanza (operativa dal 2025) e un hub intermodale di otto ettari ad Aiud. Grazie a questi nuovi investimenti, DP World prevede un aumento del traffico annuo pari a circa due milioni di tonnellate. Condividi Tag **porti** terminal container Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Romania, DP World investe nel porto di Costanza



05/20/2024 08:52

Il gruppo terminalista realizzerà diverse infrastrutture nello scalo che affaccia sul Mar Nero DP World , gruppo terminalista degli Emirati Arabi, ha deciso di investire un totale di 130 milioni di euro per realizzare diverse infrastrutture nel porto rumeno di Costanza, su Mar Nero. In cantiere un terminal destinato alla movimentazione di carichi voluminosi e pesanti e un terminal per rotabili in grado di movimentare sino a 80 mila veicoli. Nel progetto del gruppo di Dubai è prevista anche una piattaforma multimodale a Costanza (operativa dal 2025) e un hub intermodale di otto ettari ad Aiud. Grazie a questi nuovi investimenti, DP World prevede un aumento del traffico annuo pari a circa due milioni di tonnellate. Condividi Tag porti terminal container Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Focus

A Barcellona APM Terminals elettrifica le gru

Si prevede che le nuove apparecchiature ridurranno le emissioni annuali di CO2 di 50 tonnellate. APM Terminals Barcelona ha effettuato la messa in servizio di diciassette gru cosiddette "a cavaliere" (straddle carrier) ibridi Konecranes NSC 644 EHY come parte della sua strategia di decarbonizzazione. Questi modelli, riferisce Offshore-Energy, consumano fino al 32,5% in meno di carburante rispetto ad altre gru moderne e si prevede che ridurranno le emissioni annuali di CO2 del terminal di 50 tonnellate. In linea con gli obiettivi globali di APM Terminals di zero emissioni entro il 2040, il terminal APM di Barcellona sta già soddisfacendo il 7,5% del suo fabbisogno energetico attraverso pannelli solari. La soluzione, che APM Terminals sta sviluppando per la prima volta al mondo, è supportata dal governo spagnolo attraverso il programma Moves Singular Projects II. La tecnologia ibrida utilizzata dai 17 nuovi straddle carrier del porto di Barcellona entrerà progressivamente in produzione, sostituendo le attrezzature più vecchie esistenti nella flotta APM di 74 veicoli dedicati alla movimentazione dei container nel cantiere. Condividi Tag [porti](#) terminal container Articoli correlati.



La Calabria nel Mediterraneo a bordo di una nave da crociera

Con MSC Divina, un'iniziativa che offrirà ai passeggeri un'esperienza unica nelle tradizioni, nei sapori, nelle minoranze linguistiche e nelle usanze tipiche La collaborazione tra Crocieriamo e MSC **Crociere** ha dato vita a un progetto entusiasmante: portare la cultura regionale calabrese a bordo della nave da crociera MSC Divina. Questa è Calabria d'amare, un'iniziativa che offrirà ai passeggeri un'esperienza unica e autentica, immergendoli nelle tradizioni, nei sapori, nelle minoranze linguistiche e nelle usanze tipiche della Calabria. La crociera che ospiterà l'evento Calabria d'amare si svolgerà dal 4 all'11 ottobre a bordo della MSC Divina. I viaggiatori, che si imbarcheranno in quella settimana, avranno così l'opportunità di scoprire diversi aspetti della cultura calabrese, attraverso una serie di attività e show tematici. Non mancheranno degustazioni di specialità gastronomiche locali, con prodotti come la 'nduja, i formaggi tipici, i vini e gli amari calabresi, che permetteranno agli ospiti di assaporare i prodotti del territorio. Saranno organizzate, inoltre, dimostrazioni culinarie, nel corso delle quali esperti chef mostreranno come preparare piatti tradizionali calabresi.



Fincantieri ed Edge battezzano Maestral. Primo ordine da 400 milioni negli Emirati

La firma dell'accordo è stata seguita dall'annuncio di un'importante commessa di 10 pattugliatori d'altura **Trieste** - Edge , uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, e Fincantieri hanno firmato un accordo che formalizza il lancio di Maestral, la joint venture creata tra le due società in ambito della cantieristica navale basata ad Abu Dhabi. "La joint, annunciata per la prima volta nel febbraio di quest'anno, coglierà le opportunità a livello globale di progettazione e produzione di navi militari avanzate. Edge - si legge in una nota - detiene una partecipazione del 51% nella jv, con diritti di prelazione per gli ordini non Nato insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato, con una pipeline commerciale di ordini del valore stimato di circa 30 miliardi di euro" La firma dell'accordo è stata seguita dall'annuncio di un importante ordine di 10 pattugliatori d'altura (Opv) tecnologicamente avanzati di 51 metri da parte delle Forze della Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti, per un valore di 400 milioni di euro. "Gli Opv da 51 metri della classe P51MR, basati sulla collaudata classe Saettia, sono unità all'avanguardia che si distinguono per l'elevata modularità, la stabilità in condizioni di mare agitato, la ridotta segnatura radar e l'elevata flessibilità operativa", continua la nota. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato : "Siamo orgogliosi di annunciare la nascita di Maestral e un primo importante ordine dall'inizio della nostra collaborazione con il gruppo Edge. La firma di oggi rappresenta la prova concreta di come questa joint venture sia una piattaforma industriale di grande valore, che ci permetterà non solo di cogliere le opportunità che si presentano in un mercato strategico come quello degli Emirati Arabi Uniti, ma anche di sviluppare ulteriormente le nostre capacità commerciali, creando così nuove e importanti occasioni di crescita e di espansione nel settore della difesa internazionale in collegamento con la piattaforma di esportazione di Abu Dhabi".



La firma dell'accordo è stata seguita dall'annuncio di un'importante commessa di 10 pattugliatori d'altura Trieste - Edge , uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, e Fincantieri hanno firmato un accordo che formalizza il lancio di Maestral, la joint venture creata tra le due società in ambito della cantieristica navale basata ad Abu Dhabi. "La joint, annunciata per la prima volta nel febbraio di quest'anno, coglierà le opportunità a livello globale di progettazione e produzione di navi militari avanzate. Edge - si legge in una nota - detiene una partecipazione del 51% nella jv, con diritti di prelazione per gli ordini non Nato insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato, con una pipeline commerciale di ordini del valore stimato di circa 30 miliardi di euro" La firma dell'accordo è stata seguita dall'annuncio di un importante ordine di 10 pattugliatori d'altura (Opv) tecnologicamente avanzati di 51 metri da parte delle Forze della Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti, per un valore di 400 milioni di euro. "Gli Opv da 51 metri della classe P51MR, basati sulla collaudata classe Saettia, sono unità all'avanguardia che si distinguono per l'elevata modularità, la stabilità in condizioni di mare agitato, la ridotta segnatura radar e l'elevata flessibilità operativa", continua la nota. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato : "Siamo orgogliosi di annunciare la nascita di Maestral e un primo importante ordine dall'inizio della nostra collaborazione con il gruppo Edge. La firma di oggi rappresenta la prova concreta di come questa joint venture sia una piattaforma industriale di grande valore, che ci permetterà non solo di cogliere le opportunità che si presentano in un mercato strategico come quello degli Emirati Arabi Uniti, ma anche di sviluppare ulteriormente le nostre capacità commerciali, creando così nuove e importanti occasioni di crescita e di espansione nel settore della difesa internazionale in

Fincantieri, le attività del colosso italiano per la rivoluzione dei cantieri

È del 18 maggio l'annuncio di Fincantieri del varo della nuova unità di supporto logistico (Lss) "Atlante" nello stabilimento di Castellammare di Stabia. Un nuovo scafo che rientra nell'ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare. "Atlante", che sarà consegnata nel 2025, è la seconda unità di questo tipo costruita per la Marina Militare, con la prima, nave "Vulcano" consegnata da Fincantieri nel 2021. Il Gruppo Fincantieri ha saputo intercettare le necessità del mondo della difesa nel suo complesso, e negli ultimi anni ha registrato una crescita imponente a livello europeo e anche globale. La "Atlante" è solo l'ultima delle unità che si inseriscono nell'ampio piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare, che dovranno rispondere non soltanto ai più importanti requisiti in ambito militare, ma che dovranno anche essere di supporto alla Protezione Civile per il soccorso e l'aiuto umanitario. La crescita del gruppo si traduce anche in una vasta occupazione a tutti i livelli, e con una profondità di ricerca e innovazione con pochi eguali. Potendo spaziare dall'ambito militare al civile, le integrazioni possibili tra le varie aree di azione del gruppo riguardano anche lo sviluppo tecnologico e la sistemistica avanzata. In Italia, Fincantieri impiega oltre 10.000 dipendenti, e muove circa 90.000 posti di lavoro nell'indotto, moltiplicandosi nel resto del mondo grazie a una rete produttiva di 18 stabilimenti e quasi 21.000 lavoratori diretti. L'accordo per la cantieristica italiana vive una stagione di grande crescita, anche grazie al rinnovato interesse nei confronti delle unità marine della difesa. E nel febbraio scorso, l'ad Pierroberto Folgiero ha firmato l'accordo con uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia e difesa, EDGE. Nato nel novembre 2019 negli Emirati Arabi Uniti, EDGE sviluppa soluzioni tecnologiche all'avanguardia nel comparto difesa. L'integrazione con l'azienda italiana significa quindi poter creare piattaforme marine di primo livello nel settore della sicurezza marittima, aprendo ulteriori strade per la crescita del settore. Con particolare attenzione all'adozione delle tecnologie 4IR, EDGE sta guidando lo sviluppo di capacità che toccano la cybersecurity e la robotica avanzata, le unità autonome come i droni e la trasformazione digitale. La firma del term sheet per la creazione di una joint venture "mira a cogliere le opportunità della cantieristica navale a livello globale, con un focus sulla produzione di una vasta gamma di navi militari e una filiera produttiva con base negli Emirati Arabi Uniti dal valore stimato di 30 miliardi di euro". "Siamo onorati ed entusiasti di unire le forze con EDGE Group con l'obiettivo di creare una piattaforma industriale unica nel suo genere in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono dagli Emirati ai mercati internazionali", ha dichiarato Folgiero nel momento della firma. La joint venture, intitolata "Maestral",

Ship Mag	
Fincantieri, le attività del colosso italiano per la rivoluzione dei cantieri	
05/20/2024 16:24	LEONARDO PARIGI
<p>È del 18 maggio l'annuncio di Fincantieri del varo della nuova unità di supporto logistico (Lss) "Atlante" nello stabilimento di Castellammare di Stabia. Un nuovo scafo che rientra nell'ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare. "Atlante", che sarà consegnata nel 2025, è la seconda unità di questo tipo costruita per la Marina Militare, con la prima, nave "Vulcano" consegnata da Fincantieri nel 2021. Il Gruppo Fincantieri ha saputo intercettare le necessità del mondo della difesa nel suo complesso, e negli ultimi anni ha registrato una crescita imponente a livello europeo e anche globale. La "Atlante" è solo l'ultima delle unità che si inseriscono nell'ampio piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare, che dovranno rispondere non soltanto ai più importanti requisiti in ambito militare, ma che dovranno anche essere di supporto alla Protezione Civile per il soccorso e l'aiuto umanitario. La crescita del gruppo si traduce anche in una vasta occupazione a tutti i livelli, e con una profondità di ricerca e innovazione con pochi eguali. Potendo spaziare dall'ambito militare al civile, le integrazioni possibili tra le varie aree di azione del gruppo riguardano anche lo sviluppo tecnologico e la sistemistica avanzata. In Italia, Fincantieri impiega oltre 10.000 dipendenti, e muove circa 90.000 posti di lavoro nell'indotto, moltiplicandosi nel resto del mondo grazie a una rete produttiva di 18 stabilimenti e quasi 21.000 lavoratori diretti. L'accordo per la cantieristica italiana vive una stagione di grande crescita, anche grazie al rinnovato interesse nei confronti delle unità marine della difesa. E nel febbraio scorso, l'ad Pierroberto Folgiero ha firmato l'accordo con uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia e difesa, EDGE. Nato nel novembre 2019 negli Emirati Arabi Uniti, EDGE sviluppa soluzioni tecnologiche all'avanguardia nel comparto difesa. L'integrazione con l'azienda italiana significa quindi poter creare piattaforme marine di primo livello nel settore della sicurezza marittima, aprendo ulteriori strade per la crescita del settore. Con particolare attenzione all'adozione delle tecnologie 4IR, EDGE sta guidando lo sviluppo di capacità che toccano la cybersecurity e la robotica avanzata, le unità autonome come i droni e la trasformazione digitale. La firma del term sheet per la creazione di una joint venture "mira a cogliere le opportunità della cantieristica navale a livello globale, con un focus sulla produzione di una vasta gamma di navi militari e una filiera produttiva con base negli Emirati Arabi Uniti dal valore stimato di 30 miliardi di euro". "Siamo onorati ed entusiasti di unire le forze con EDGE Group con l'obiettivo di creare una piattaforma industriale unica nel suo genere in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono dagli Emirati ai mercati internazionali", ha dichiarato Folgiero nel momento della firma. La joint venture, intitolata "Maestral", ha visto poi l'avvio dei lavori il 20 maggio, con il 51% della</p>	

Ship Mag

Focus

ha visto poi l'avvio dei lavori il 20 maggio, con il 51% della società in mano a EDGE , con diritti di prelazione per gli ordini non NATO insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della NATO, con una pipeline commerciale di ordini del valore stimato di circa 30 miliardi di euro La firma dell'accordo è stata seguita dall'annuncio di un importante ordine di 10 pattugliatori d'altura (OPV) tecnologicamente avanzati di 51 metri da parte delle Forze della Guardia Costiera degli Emirati Arabi Uniti , per un valore di 400 milioni di euro . Gli OPV da 51 metri della classe P51MR, basati sulla collaudata classe Saettia, sono unità all'avanguardia che si distinguono per l'elevata modularità, la stabilità in condizioni di mare agitato, la ridotta segnatura radar e l'elevata flessibilità operativa. Focus sull'Italia Nel corso degli ultimi mesi, sono usciti dai vari stabilimenti italiani di Fincantieri anche altre unità costruite per le esigenze della Marina Militare. Il 6 ottobre 2023 al Muggiano, alla **Spezia**, si è tenuta la cerimonia di varo del pattugliatore polivalente d'altura " Ruggiero di Lauria ", appartenente alla classe "Thaon di Revel", sesto esemplare varato dal gruppo sulle sette unità totali. Mentre il 24 novembre scorso, a Riva Trigoso, è stata varata la nuova fregata " Spartaco Schergat ", nona unità della classe "Bergamini" che viene realizzata dal programma italo-francese FREMM. L'unità va a sostituire la fregata venduta da Fincantieri alla marina egiziana. Restando nell' ambito underwater , l'azienda ha annunciato a marzo 2024 la firma del Mou con Saipem per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi. "L'accordo mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni "Hydrone" di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee", recita la nota congiunta. E ancora: Il 21 dicembre scorso Fincantieri e WSense , azienda deep tech specializzata in sistemi di monitoraggio e comunicazione subacquei, hanno firmato un memorandum of understanding (MoU) per avviare una nuova collaborazione nel settore dell'Underwater Internet of Things (UloT). Nata come spinoff della "Sapienza" Università di Roma e specializzata in soluzioni "chiavi in mano" di monitoraggio e comunicazione subacquea senza fili, WSense è specializzata nella digitalizzazione delle infrastrutture offshore attraverso l'Internet delle cose sottomarine. Le sue soluzioni utilizzano le onde acustiche multi-frequenza e tecnologie ottiche senza fili, permettendo comunicazioni wireless sottomarine in tempo reale, affidabili e sicure, senza impattare sui fondali. Attraverso queste tecnologie, viene implementato un "Wi-Fi sottomarino" per collegare robotica, sensori, attuatori e subacquei professionisti in un unico ecosistema di comunicazione unificato. Le due società valuteranno possibili forme di cooperazione in alcune aree, tra cui le comunicazioni adattative subacquee e il relativo network multimodale, lo sviluppo di soluzioni per la misurazione del posizionamento relativo di mezzi a guida autonoma (unmanned) di superficie e underwater e di soluzioni

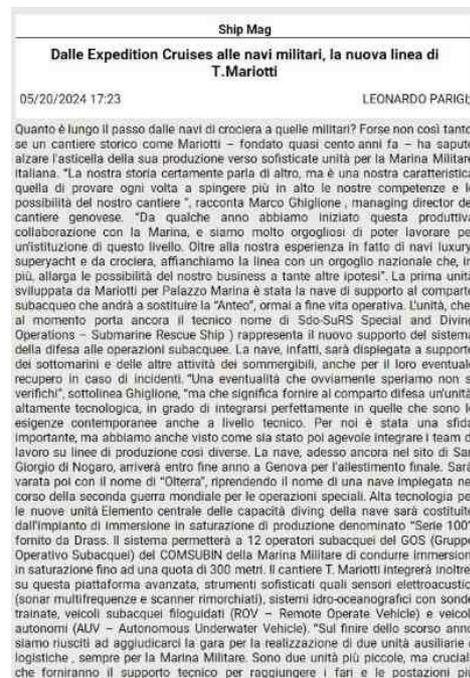
Ship Mag

Focus

cloud in ambito Difesa, sulla base dell'esperienza già maturata da WSense in ambito civile, valutando anche la partecipazione di altri operatori specializzati. Leonardo Parigi.

Dalle Expedition Cruises alle navi militari, la nuova linea di T.Mariotti

Quanto è lungo il passo dalle navi di crociera a quelle militari? Forse non così tanto, se un cantiere storico come Mariotti - fondato quasi cento anni fa - ha saputo alzare l'asticella della sua produzione verso sofisticate unità per la Marina Militare italiana. "La nostra storia certamente parla di altro, ma è una nostra caratteristica quella di provare ogni volta a spingere più in alto le nostre competenze e le possibilità del nostro cantiere ", racconta Marco Ghiglione , managing director del cantiere genovese. "Da qualche anno abbiamo iniziato questa produttiva collaborazione con la Marina, e siamo molto orgogliosi di poter lavorare per un'istituzione di questo livello. Oltre alla nostra esperienza in fatto di navi luxury, superyacht e da crociera, affianchiamo la linea con un orgoglio nazionale che, in più, allarga le possibilità del nostro business a tante altre ipotesi". La prima unità sviluppata da Mariotti per Palazzo Marina è stata la nave di supporto al comparto subacqueo che andrà a sostituire la "Anteo", ormai a fine vita operativa. L'unità, che al momento porta ancora il tecnico nome di Sdo-SuRS Special and Diving Operations - Submarine Rescue Ship) rappresenta il nuovo supporto del sistema della difesa alle operazioni subacquee. La nave, infatti, sarà dispiegata a supporto dei sottomarini e delle altre attività dei sommergibili, anche per il loro eventuale recupero in caso di incidenti. "Una eventualità che ovviamente speriamo non si verifichi", sottolinea Ghiglione, "ma che significa fornire al comparto difesa un'unità altamente tecnologica, in grado di integrarsi perfettamente in quelle che sono le esigenze contemporanee anche a livello tecnico. Per noi è stata una sfida importante, ma abbiamo anche visto come sia stato poi agevole integrare i team di lavoro su linee di produzione così diverse. La nave, adesso ancora nel sito di San Giorgio di Nogaro, arriverà entro fine anno a **Genova** per l'allestimento finale. Sarà varata poi con il nome di "Oltterra", riprendendo il nome di una nave impiegata nel corso della seconda guerra mondiale per le operazioni speciali. Alta tecnologia per le nuove unità Elemento centrale delle capacità diving della nave sarà costituito dall'impianto di immersione in saturazione di produzione denominato "Serie 100", fornito da Drass. Il sistema permetterà a 12 operatori subacquei del GOS (Gruppo Operativo Subacquei) del COMSUBIN della Marina Militare di condurre immersioni in saturazione fino ad una quota di 300 metri. Il cantiere T. Mariotti integrerà inoltre, su questa piattaforma avanzata, strumenti sofisticati quali sensori elettroacustici (sonar multifrequenze e scanner rimorchiati), sistemi idro-oceanografici con sonde trainate, veicoli subacquei filoguidati (ROV - Remote Operate Vehicle) e veicoli autonomi (AUV - Autonomous Underwater Vehicle). "Sul finire dello scorso anno siamo riusciti ad aggiudicarci la gara per la realizzazione di due unità ausiliarie e logistiche , sempre per la Marina Militare. Sono due unità più piccole, ma cruciali, che forniranno il supporto tecnico per raggiungere



Ship Mag

Focus

i fari e le postazioni più complesse della struttura di sorveglianza marittima nazionale. Sono due unità che dovranno essere estremamente flessibili e duttili, in grado di essere utilizzate nei frangenti più diversi, a seconda della necessità. Poter partecipare attivamente alla sostituzione di vecchie unità, andando ad ammodernare quindi la flotta militare italiana, è davvero motivo di orgoglio. Anche perché è importante considerare questo cantiere, come altri analoghi, davvero un'eccellenza del territorio. Su determinati segmenti di mercato l'Italia non ha più economie di scala, e lo sappiamo. Ma saperci consolidare su unità di altissimo valore aggiunto può essere una chiave di volta per l'intero settore, e richiede occupazione altamente specializzata, creando quindi ricchezza diffusa e lavoro di qualità". Con oltre 100 dipendenti diretti e un indotto di circa 1.000 persone durante le costruzioni, il cantiere può contare su una superficie disponibile di oltre 35.000mq (di cui 10.000mq coperti) e la disponibilità degli adiacenti 5 bacini di carenaggio con dimensioni fino a 267m di lunghezza, 40m di larghezza e 11.50m di profondità. Leonardo Parigi.