



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 27 luglio 2024



Rassegna stampa



Prime Pagine

27/07/2024	Corriere della Sera	9
27/07/2024	Il Fatto Quotidiano	10
27/07/2024	Il Foglio	11
27/07/2024	Il Giornale	12
27/07/2024	Il Giorno	13
27/07/2024	Il Manifesto	14
27/07/2024	Il Mattino	15
27/07/2024	Il Messaggero	16
27/07/2024	Il Resto del Carlino	17
27/07/2024	Il Secolo XIX	18
27/07/2024	Il Sole 24 Ore	19
27/07/2024	Il Tempo	20
27/07/2024	Italia Oggi	21
27/07/2024	La Nazione	22
27/07/2024	La Repubblica	23
27/07/2024	La Stampa	24
27/07/2024	Milano Finanza	25

Primo Piano

26/07/2024	Agenparl	26
ETS, l'appello del cluster marittimo e portuale - COMUNICATO STAMPA		

26/07/2024	Blog.it	28
26/07/2024	Il Nautilus	29
26/07/2024	Informare	31
26/07/2024	Informatore Navale	33
26/07/2024	Informazioni Marittime	35
26/07/2024	Italpress	37
27/07/2024	La Verità Pagina 8	39
26/07/2024	Sea Reporter	41
26/07/2024	Shipping Italy	43
26/07/2024	Video Nord	45

Venezia

26/07/2024	Informatore Navale	47
26/07/2024	Messaggero Marittimo <i>Giulia Sarti</i>	49

Savona, Vado

26/07/2024	Savona News	51
26/07/2024	Savona News	52
26/07/2024	Savona News	54

Genova, Voltri

26/07/2024	BizJournal Liguria	55

26/07/2024	BizJournal Liguria	Gnv, Rapporto di comunità 2023: generati 371 milioni di ricaduta sull'economia ligure	56
26/07/2024	BizJournal Liguria	Porto di Genova, presentato il nuovo regolamento di sicurezza	59
26/07/2024	Genova Today	Porto, via libera alle variazioni al bilancio di previsione 2024	60
26/07/2024	Informazioni Marittime	Porto di Genova, via alla convenzione con RFI per Sampierdarena	61
26/07/2024	Messaggero Marittimo	Toti si dimette: consegnata la lettera in Regione	62
26/07/2024	Messaggero Marittimo	Intermodalità: 100 milioni di investimento per l'AdSp di Genova	63
26/07/2024	PrimoCanale.it	Giovanni Toti si è dimesso da presidente di Regione Liguria	64
26/07/2024	PrimoCanale.it	Il Corriere Mercantile oggi avrebbe 200 anni...	65
26/07/2024	Sea Reporter	Presentato al cluster marittimo il nuovo Regolamento di sicurezza del porto di Genova	67
26/07/2024	Shipping Italy	Legittima l'aggiudicazione dell'appalto della diga di Genova a Pergenova Breakwater	68
26/07/2024	Shipping Italy	L'Adsp di Genova promuove l'affaire Messina-Tsg e retrocede su calata Concenter	70
26/07/2024	The Medi Telegraph	Gnv ogni anno genera una ricaduta sul Pil di 1,36 miliardi di euro	72
26/07/2024	The Medi Telegraph	Dal Consiglio di Stato ok all'appalto per la Diga di Genova	73

La Spezia

26/07/2024	Agenparl	Blue Festival: due talk con Autorità Portuale	74
26/07/2024	Citta della Spezia	Blue economy subacquea ed elettrificazione banchine, Autorità portuale protagonista al Blue Festival	75
26/07/2024	Citta della Spezia	Il direttore regionale dei vigili del fuoco in visita al comando della Spezia	76
26/07/2024	Citta della Spezia	Sea Watch in navigazione verso la Spezia con 156 migranti salvati nel Mediterraneo	77
26/07/2024	FerPress	La Spezia: al Blue Festival 2024 presente l'AP. Blue economy subacquea e elettrificazione i focus	78
26/07/2024	MenteLocale	Russell Crowe & The Gentlemen Barbers al Festival del Jazz della Spezia	79
26/07/2024	Messaggero Marittimo	L'AdSp spezzina coinvolta nel Blue Festival 2024	80

26/07/2024	Shipping Italy	81
Intermarine e Leonardo costruiranno a Sarzana 5 cacciamine per la Marina Militare		

Ravenna

26/07/2024	Informatore Navale	82
Il viaggio di un carico speciale da Ravenna a Soyo con DHL Global Forwarding		

Livorno

26/07/2024	Il Nautilus	84
Accordo tra l'AdSP MTS e il Comune di Capraia		
26/07/2024	Informazioni Marittime	86
Isola di Capraia, Adsp Livorno e Comune lavorano insieme		
27/07/2024	La Gazzetta Marittima	88
I Fossi al setaccio della Finanza		
27/07/2024	La Gazzetta Marittima	90
Le donne nei porti		
26/07/2024	Messaggero Marittimo	92
Un anno fa se ne andò Bruno Lenzi		
26/07/2024	Messaggero Marittimo	93
Livorno tra flessioni, crescite e attese giunte (quasi) al termine		
26/07/2024	Messaggero Marittimo	94
Capraia: promozione dell'isola con l'AdSp		
26/07/2024	Port News	96
Capraia, accordo tra l'AdSP e il Comune		

Piombino, Isola d' Elba

26/07/2024	Italpress	98
Piombino, Giani "Rigassificatore è questione nazionale"		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/07/2024	La Gazzetta Marittima	99
Protocollo di protezione informatica		
26/07/2024	vivereancona.it	101
Progetto di banchinamento del Molo Clementino, prosegue la battaglia del Comitato Porto-Città di Ancona		
26/07/2024	vivereancona.it	102
Ancona ospita gli Stati Generali per la Rigenerazione dei Territori		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/07/2024	(Sito) Ansa	106
26/07/2024	Agenparl	107
26/07/2024	CivOnline	109
26/07/2024	CivOnline	111
26/07/2024	Il Nautilus	113
26/07/2024	Informazioni Marittime	115
26/07/2024	La Provincia di Civitavecchia	117
26/07/2024	La Provincia di Civitavecchia	119
26/07/2024	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti 121
26/07/2024	Sea Reporter	123

Brindisi

26/07/2024	Affari Italiani	125
27/07/2024	Brindisi Report	130
26/07/2024	Brindisi Report	131

Taranto

26/07/2024	Informare	132

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

26/07/2024	Il Nautilus	133

26/07/2024	Informatore Navale	134
Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio - Modifica composizione del Comitato di gestione		
27/07/2024	La Gazzetta Marittima	135
Automar assume ancora		
27/07/2024	La Gazzetta Marittima	136
Un grazie ad Agostinelli		
26/07/2024	Messaggero Marittimo	138
Vibo Valentia: incontro tra il sindaco e il presidente Agostinelli		
26/07/2024	Messaggero Marittimo	139
Nuovo membro del Comitato di gestione di Gioia Tauro		
26/07/2024	Sea Reporter	140
Il presidente Agostinelli ha incontrato il neo sindaco Enzo Romeo		

Olbia Golfo Aranci

26/07/2024	FerPress	141
AdSP Mare di Sardegna: nuova rimodulazione investimenti infrastrutturali e spazi per diportismo nautico		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

26/07/2024	ilcittadinodimessina.it	143
Uil : sembra prossima la nomina di un commissario straordinario per la realizzazione del porto di Tremestieri		
26/07/2024	ilcittadinodimessina.it	145
Bluferries attiverà da lunedì 29 luglio nuovi collegamenti fra Villa San Giovanni e Messina Porto Storico		
26/07/2024	Messina Oggi	146
Un Commissario per il Porto di Tremestieri, soddisfatta Uil		
26/07/2024	Stretto Web	148
Commissario straordinario per il Porto di Tremestieri, UIL Messina: "serve una figura che si apra alla città"		
26/07/2024	Stretto Web	150
Trasporti nello Stretto, nuove corse dei traghetti Blufferries tra Villa San Giovanni e Messina per l'esodo estivo DETTAGLI		
26/07/2024	Stretto Web	151
Porto Tremestieri, tutti si prendono i meriti: dalle vittorie e battaglie di Germanà e Siracusano alle parole di Basile		
26/07/2024	TempoStretto	153
"Un commissario per i lavori del porto di Tremestieri", emendamento leghista venerdì 26 Luglio 2024 - 07:26 L'attesa infinita del porto di Tremestieri ma il commissariamento avrebbe avuto un senso in caso di paralisi Articoli correlati 0 commenti Lascia un commento		
26/07/2024	TempoStretto	154
Esodo estivo, Blufferries: "Più navi tra Messina e Villa San Giovanni"		
26/07/2024	TempoStretto	155
Porto di Tremestieri, "il vero commissario è stato il Comune"		

Palermo, Termini Imerese

26/07/2024	Palermo Today	157
Molo Trapezoidale, perde il biglietto del parcheggio e paga 180 euro: "Cifra eccessiva"		

Focus

26/07/2024	(Sito) Ansa	158
Prosegue il tour mondiale dell'Amerigo Vespucci è a Honolulu		
26/07/2024	Informare	159
GNV pubblica il proprio Rapporto di Comunità 2023		
26/07/2024	Informare	160
Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico nei porti marittimi cinesi è cresciuto del +3,1%		
26/07/2024	Informazioni Marittime	161
Rinnovato il Ccnl Guardie ai fuochi nei porti		
27/07/2024	La Gazzetta Marittima	162
MSC vara "classe Yacht Club"		
27/07/2024	La Gazzetta Marittima	163
Arrivano i traghetti full electric		
26/07/2024	L'agenzia di Viaggi	164
Msc Crociere aggiunge tre ulteriori rotazioni in autunno per Splendida		
26/07/2024	LaPresse	165
Tour mondiale Amerigo Vespucci, la nave raggiunge le Hawaii		
26/07/2024	Messaggero Marittimo	166
Guardie ai fuochi: accordo tra i sindacati per il Ccnl		Giulia Sarti
26/07/2024	Shipping Italy	167
Romeo: "Il piano d'investimenti di Nova Marine Carriers non si ferma con la cementiera da record"		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 638210
mail: servizioclienti@corriere.it

ITLAS
IL LEGNO. LA TUA CASA.



Il sostegno degli Obama
«Sarai una fantastica presidente Kamala»
di **Giuseppe Sarcina**
a pagina 18



Domani in edicola
Baldwin e Davis,
icone afroamericane
sul numero de la Lettura
e già oggi nell'App

ITLAS
IL LEGNO. LA TUA CASA.

L'Europa indebolita

ANTIDOTI MENO EFFICACI

di **Carlo Verdelli**

Siamo tra i padri fondatori, o madri fondatrici, di questa Europa. Ma è come se ci fossimo dimenticati cos'è, a cosa serve e a chi. Eppure la storia è abbastanza fresca, o dovrebbe esserlo, per ricordare che tutto è nato come risposta ai disastri di dittature e guerre che avevano sventrato il nostro continente. È l'antidoto ai nazionalismi brutali che ne erano stati causa non poteva che essere una democrazia estesa e condivisa, basata su pochi valori comuni, in parte riassunti da un politico non abbastanza ricordato come Olof Palme: «Noi democratici non siamo contro la ricchezza. Siamo contro la povertà». Sembra appartenere a un tempo lontanissimo anche il premio Nobel per la Pace assegnato nel 2012 proprio alla nostra Europa, con questa motivazione: «Per oltre sei decenni ha contribuito all'avanzamento della pace, della riconciliazione, della tutela dei diritti umani».

La sensazione è che tutto questo patrimonio di buone intenzioni, e di argine contro il rinascere di intenzioni di opposita natura, si stia inesorabilmente perdendo. La casa comune di 27 Paesi conserva di comune giusto la moneta, mentre diventano sempre più evidenti le faglie e i gradi di separazione tra i partecipanti di quella che doveva rappresentare un'alternativa e insieme una difesa alle ingerenze esterne di superpotenze storiche e rampanti.

continua a pagina 30

Olimpiadi Parata di stelle alla cerimonia d'apertura. Fischi per Israele. Mattarella inaugura Casa Italia

Parigi, la festa e la paura

Lo show sulla Senna ma è allerta sicurezza: un sabotaggio blocca l'Alta velocità

I GIOCHI

LA FIRMA SUGLI INCENDI

Eco-terroristi, jihadisti o spie: chi ha colpito?

di **Guido Olimpio**
alle pagine 8 e 9

LA FRANCIA E TORINO

Costi, impianti Gli affitti oltre i confini

di **Gian Antonio Stella**
a pagina 30

LE GARE, I PROTAGONISTI

E oggi Ganna va a caccia del primo oro

di **Marco Bonarrigo**
alle pagine 40 e 41



di Cazzullo, Montefiori, Piccardi, Ravelli da pagina 2 a pagina 9 e 40, 41, 42 e 43

L'inchiesta Il centrodestra all'attacco dei magistrati

Toti, la svolta: mi dimetto Liguria al voto entro 3 mesi



di **Caccia, Guastella e Imarisio**
alle pagine 10, 11 e 13

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Conte e il legame con Trump

Certi amori non finiscono mai e quello tra Conte e Trump ha resistito nel tempo.

continua a pagina 17

GIANNELLI

GIOCHI ITALIANI



VIA LIBERA ALLA RIFORMA

Concorrenza, al governo parte dei pedaggi delle autostrade

di **Mario Sensi**

Via libera del governo al disegno di legge sulla concorrenza. Con la riforma delle concessioni e dei pedaggi autostradali, la proroga dei permessi per i dehor di bar e ristoranti, la portabilità della scatola nera delle auto per l'assicurazione, norme sul confezionamento dei prodotti, start-up e regole contro gli abusi di taxi e Ncc. I dubbi dei consumatori.

alle pagine 14 e 15

L'EMERGENZA SICILIA

Enna, Agrigento: la terra di Sicilia nell'estate della grande sete

di **Lara Sirignano**

In Sicilia è l'estate della grande sete. È dal 2002 che non piove così poco. Enna e Agrigento in ginocchio.

alle pagine 22 e 23

OMBRE ITALIANE

Moro, i sospetti sulla verità «indicibile»

di **Giovanni Bianconi**

Le trame del sequestro Moro, rapito la mattina del 16 marzo 1978. Le Br e i sospetti su verità «indicibile». Ecco che cosa sappiamo.

a pagina 26

Antiquorum
ACCREDITED BUYER 1976

FREE VALUATION DAYS

06 e 26 SETTEMBRE
9:00 - 18:00

FRANCO IL TUO APPUNTAMENTO GRATUITO

ANTIQUORUM OFFICE
Piazza Duomo, 17 - Milano 20121

+39 02 8756625 | +39 343 801205 | antium@antiquorum.com

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Scruto il mio erede di cinque anni con circospezione: ho appena letto l'intervista al Corriere in cui Annamaria Bernardini De Pace suggerisce di non lasciare nulla ai figli finché si è in vita e possibilmente neanche dopo, spendendo in alberghi di lusso il poco o tanto che si è messo in cascina. (Hanno diritto alla legittima, ma la legittima di o è o). La sua tesi è che un figlio sarà disposto ad accudire la tua vecchiaia solo se pensa di poterti lucrare ancora qualcosa. Se invece ha già avuto quasi tutto quel che gli spetta, ti abbandonerà senza rimorsi al tuo destino.

Non ho motivo di dubitare delle sue parole: un'avvocata specializzata in baruffe ereditarie parla il linguaggio dell'esperienza, corroborata dalla recente

Bernardini senza Pace

testimonianza di Reinhold Messner, più a suo agio con i picchi dell'Himalaya che con i saliscendi delle dinamiche familiari. Qui però subentra anche la mia, di esperienza: il dialogo con i cuori sanguinanti della posta del cuore mi ha insegnato che in amore, alla fine, vince chi ama. Persino quando perde. Questo principio vale ancora di più con i figli: di regola ti restituiscono sempre, almeno in parte, il tempo e l'affetto che hanno ricevuto. Solo quelli che hanno ricevuto poco dell'uno e dell'altro sono interessati esclusivamente ai soldi. Come dice Diego De Silva, i figli non basta farli: poi bisogna anche adotarli. Per non dover dare ragione alla Bernardini De Pace ed essere tentati, un giorno, di diseredarli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ben's Repell

PER UN'ESTATE SENZA ZANZARE

REPELLENTE CONTRO ZANZARE, ZANZARE TROPICALI, ZECCHÉ

SELLA IN FARMACIA

Parigi inaugura le Olimpiadi e va già in tilt: allarmi bomba e hacker (sicuramente francesi) bloccano i treni ad alta velocità. In Italia non ce n'è bisogno: basta Salvini



Sabato 27 luglio 2024 - Anno 16 - n° 206
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Anziché € 3,00 - € 14 con il libro "Solo la verità lo giuro"
Spedizione aib. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 72/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SERVIZIO PUBBLICO Partiti pronti per le nomine

Meloni vuol privatizzare la Rai. Mediaset e Flnò

■ Palazzo Chigi vuole schivare i possibili contenziosi sul Media Freedom Act e manda un "pizzino" ad Arcore: via la legge Renzi che lottizza l'azienda e quotazione sul modello Poste (vendendo azioni, non un canale) per aumentare gli stipendi e la pubblicità

● ROSELLI E SALVINI A PAG. 4 - 5



ECCO LA FIDA PERROTTA

Giorgetti caccia il Ragioniere: c'è la Manovra



● PALOMBI A PAG. 8

I RACCONTI DEI LETTORI

Treni, aerei e bus: odissea nello strazio



● BORZI E SCALA A PAG. 6 - 7

Troppo democratici

» Marco Travaglio

Per capire cosa intendano per "democrazia" gli Stati Uniti, basta il costo della campagna elettorale: 14 miliardi di dollari, il Pil del Nicaragua, o del Mozambico, o della Namibia, o della Palestina. Ma pure il discorso d'addio di Joe Biden, che rivendica "la promessa di essere sempre onesto e di dirvi la verità". Poi però non spiega mai perché rinunci a una candidatura decisa non da lui, ma dall'87% degli elettori alle primarie tra gennaio e giugno. Tant'è che il 23 aprile annunciò la ricandidatura, malgrado tutti sapessero (il WP l'aveva scritto già il 12 settembre) che non era in condizione neppure di ultimare il mandato, figurarsi di governare altri quattro anni. Tre settimane fa ribadiva: "Gli elettori dem hanno votato e mi hanno scelto come candidato". Una malattia improvvisa? Non risulta. Una settimana fa diceva: "Mi ritiro solo se me lo chiede il medico", che però non gliel'ha chiesto. Infatti, nel discorso del ritiro, s'è detto certo che "i miei risultati, la mia leadership nel mondo, la mia visione del futuro meritassero un secondo mandato". Poi, con un salto logico incompatibile col presidente onesto e sincero, ha aggiunto che "niente, neppure l'ambizione personale, può ostacolare la salvezza della democrazia". Ergo - chissà perché - "passo la torcia a una nuova generazione": cioè alla "nostra grande vicepresidente Kamala Harris", mai votata alle primarie né ancora investita dalla Convention, ma indispensabile per non perdere le milionate già sganciate dai finanziatori al ticket Biden-Harris, che deve restare in corsa almeno al 50% per mantenerle.

Che un rimbambito non sappia di esserlo (specialmente se gli alleati gli obbediscono come se fosse lucido), ci sta: altrimenti non sarebbe rimbambito. Infatti non ci pensa neppure a sloggiare subito, come dovrebbe fare chi confonde Zelensky con Putin e se stesso con la Harris ("Sono il primo vicepresidente donna"). E sostiene restando serio che "per la prima volta in questo secolo gli Usa non sono in guerra in nessuna parte del mondo". Mac'è un limite anche alle bugie: tutti sanno che, oltre all'ambizione e alla sete di potere sua, della moglie e dello staff che comanda al posto suo, e alla paura per il figlio-mariuolo Hunter senza più il padre-padrino alla Casa Bianca, il primo motivo della sua cocciuta resistenza era la scarsa stima per la Harris. Biden l'ha nascosta per quattro anni come un impiastro e ora dice: "Il bello dell'America è che non governano re o dittatori, ma il popolo" con la sua "libertà di voto e di scelta". Ma il popolo aveva scelto lui e ora si ritrova la sua vice scelta da lui, dall'intrallazzona Nancy Pelosi e dalle *Dynasty* Clinton e Obama. Se questi sono i difensori della democrazia minacciata da Trump, povera democrazia.

DIMISSIONI IL PRESIDENTE LIGURE ARRESTATO VUOL EVITARE IL PROCESSO IMMEDIATO

Toti si finge Silvio Pellico per l'impunità dei politici

LA LETTERA "NUOVE REGOLE PER GLI ELETTI". DESTRE SENZA CANDIDATO. CENTROSINISTRA VERSO ORLANDO

● BISIGLIA, GRASSO E MARRA A PAG. 2 - 3



LE NOSTRE FIRME

- D'Agostino "Moderati" peggio degli estremisti a pag. 11 • Crapis Ripartire dalla riforma Bindi a pag. 11
- Valentini Nomine Rai, le opposizioni stiano fuori a pag. 11 • Luttazzi La posta della settimana a pag. 10

» RACCONTI DA RIDERE

Il ciclista Fantozzi alla Coppa Cobram nei guai col sellino

» Paolo Villaggio

Quando si ammalò di rosolia il Direttore Totale Conte Balabam, Filini organizzò due manifestazioni: una visita aziendale di ruffiani fintamente preoccupatissimi alla clinica del Rosario.

A PAG. 18



LA GUERRA DEL FENTANYL

Narcos: Chapito incastra El Mayo

● ÁLVAREZ ACEVEDO A PAG. 15



La cattiveria

Alberto Angela non regge la concorrenza di Temptation Island: programma sospeso. Vuoi mettere vederli in diretta, i Neanderthal?

LA PALESTRA/MASSIMO UNALI

LA GUIDA DI FEDERNUOTO

Rampelli vs Barelli: la faida tra FdI e FI sul business-piscine

● ZANCA A PAG. 9



PARLA MARTIN BARRE

"I Jethro Tull sono morti, ma io porto ancora bandiera"

● MANNUCCI A PAG. 17



ADDIO SCATÀ, IL POLIZIOTTO EROE CHE UCCISE IL TERRORISTA DI BERLINO
Bassi a pagina 17

IL PROFESSORE DEI SALUTI ROMANI? ERA UN DIRIGENTE DEMOCRATICO
Giannoni a pagina 10



PRESO EL MAYO, IL NARCOS MESSICANO IN FUGA DA 40 ANNI E MAI STATO IN CELLA
Manzo a pagina 16



MILANO, CRACCO TORNA IN UTILE (GRAZIE ANCHE AL BOOM TURISMO)
Astorri a pagina 20



il Giornale



LE TOGHE SOVERTONO IL VOTO

Toti, vincono i ricattatori

Il governatore lascia per potersi difendere e la Liguria torna alle urne Calenda: «Inaccettabile». Centrodestra compatto contro i magistrati

Il Presidente della Liguria Giovanni Toti ha formalizzato ieri le sue dimissioni, dopo 90 giorni agli arresti domiciliari nell'ambito dell'inchiesta sulla presunta corruzione: «Lascio una Regione in ordine», ha scritto in una lettera. Entro tre mesi la Liguria tornerà alle urne.

Bulian e Cesarotti da pagina 6 a 8 e la lettera integrale di Giovanni Toti alle pagine 6-7

Editoriale

ORA INIZIA IL SECONDO TEMPO

di Alessandro Sallusti

Due a zero per la magistratura: dopo l'incriminazione, i pm di Genova hanno ottenuto anche le dimissioni di Giovanni Toti da governatore della Liguria. Il procuratore Nicola Piacente può andare soddisfatto negli spogliatoi alla fine di questo primo tempo. Lo fece anche da procuratore di Como, suo precedente incarico, dopo aver smantellato a colpi di arresti e avvisi di garanzia la giunta in carica per un'inchiesta che nove anni dopo la Cassazione sentenziò essere una clamorosa bufala (tutti assolti per non aver commesso il fatto). Nel senso, la partita non finisce qui, c'è ancora un tempo da giocare (il processo) ed eventualmente i supplementari (l'appello) e i rigori (la Cassazione). Detto che la domanda principale è come sia possibile che un magistrato riduce da un tale fallimento sia stato addirittura promosso quando avrebbe dovuto essere cacciato per manifesta incapacità e manie di protagonismo, quella subito dopo è: ma allora, se la partita resta aperta, perché Toti si è dimesso? La logica dice: perché si ritira ferito e schifato, come gli ha consigliato ieri su questa colonna

Vittorio Feltri. Io ho non dico un'altra tesi - non sono nella testa dell'ex governatore - ma certamente un'altra speranza. Mi piace pensare che Toti non si sia arreso, bensì abbia solo cambiato tattica per arrivare allo stesso obiettivo, quello di recuperare l'agibilità fisica e di parola per continuare, in altri modi e sedi, a fare politica. Libertà in cambio delle dimissioni e quindi fine di arresti domiciliari che si annunciavano assai lunghi? Ok, a questo punto ci sto, ma non confondiamo con l'inverso, non dimissioni in cambio della libertà, a cui mai rinuncerò. Sembra un gioco di parole ma non è così, tra le due enunciazioni passa la stessa differenza tra il giorno e la notte. Con questa scelta Toti cambia anche campo di gioco, esce dal terreno infido e paludoso presidiato dai magistrati e torna nella metà campo della politica dove certo ha possibilità di toccare palla. Sta ai compagni di squadra tenerlo in gioco. Anche qui non ci sono certezze, ma per il centrodestra non farlo sarebbe davvero suicida e imperdonabile. Non è il momento di fare autogol nella sfida lanciata dalla magistratura.

Scattano le Olimpiadi

Pronti, via: figuraccia francese

Sabotati i treni, Parigi ko nel giorno della cerimonia



di Stenio Solinas

Notre-Dame è ancora chiusa, come del resto è chiusa la città di Parigi, presa in ostaggio dalle Olimpiadi. Il numero dei poliziotti è di poco inferiore a quello degli spettatori paganti, 75mila rispetto a 104mila, i parigini sono partiti, albergatori e ristoratori sono arrabbiati, i voli sono stati sospesi fino alla mezzanotte di ieri, i treni sono andati in tilt per un combinato disposto di atti di sabotaggio... Comunque (...)

segue a pagina 4

LA PARATA DEGLI ATLETI

La grandeur parigina in scena sulla Senna

di Benny Casadei Lucchi
nostro inviato a Parigi

Con la cerimonia lungo la Senna si sono aperti ufficialmente i Giochi olimpici di Parigi. Clip con Zidane, Lady Gaga super ospite.

con De Remigis alle pagine 2-3

all'interno

RIPOSIZIONAMENTI

Il nuovo ruolo di Forza Italia nella corsa verso il centro

di Gaetano Quagliariello

Le ultime elezioni europee hanno riconsegnato l'Italia al bipolarismo. La parentesi che si è aperta nel 2013, quando la vittoria del Movimento 5 Stelle mandò in pezzi l'assetto della Seconda Repubblica, sembra essersi chiusa. Si sono definiti due campi ben distinti, all'interno dei quali si staglia ora un partito chiaramente egemone: Fratelli d'Italia a destra, il Pd a sinistra. Contemporaneamente, la simultanea (...)

segue a pagina 13

LA TV DI STATO

Quel tam-tam sulla Rai da privatizzare

Fabrizio de Feo

a pagina 11

la stanza di
Vittorio Feltri

alle pagine 22-23

L'ingiustizia di Cutro

IN ITALIA, FATTE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

DOPO LE CRITICHE DEM

L'abbraccio di Trump a Netanyahu

Dopo il giorno degli schiaffi dem, quello degli abbracci. Benjamin Netanyahu ha concluso ieri, accolto da Donald Trump, il suo viaggio negli Usa, trascorso a cercare di riprendere quel pezzo di America perduta negli ultimi mesi.

servizi alle pagine 14-15

GIÙ LA MASCHERA

AMOR CH'À NULO AMATO

di Luigi Mascheroni

Ieri, Skyt24. Giuliano Amato è ospite di Giovanna Pancheri, che ha la metà dei suoi anni e un decimo del suo potere. Appena la trasmissione finisce, ma a microfoni ancora accesi, l'ex presidente del Consiglio, ex presidente della Corte costituzionale, ex presidente dell'Autorità garante della concorrenza, ex pluriministro, ex senatore ed ex deputato, si rivolge alla conduttrice con tono Sottile le chiede: «Allora Mademoiselle... quando stacchi?». La giornalista, imbarazzata, risponde: «Ehmmmm... Siamo ancora in onda, comunque venerdì, con l'ultima puntata...». Sigla di chiusura.



E per fortuna la parola «Mademoiselle» non è stata ancora toccata dal politicamente corretto. Però il video è finito persino sui siti esteri. Commenti: «Giuliano Amateur», «Julian Beloved», «Da Amato ad amante».

Ora, non voglio essere malizioso. Anche perché con la Pancheri lo avrei fatto anch'io. #MeToo. Facciamo delle ipotesi, però. Forse Amato voleva solo prendersi un'altra poltrona, e ha chiesto alla Pancheri quando la lasciava libera. Forse voleva invitarla a cena: «Ti andrebbe di salire da me a vedere la mia collezione di prelievi sui conti correnti?». O forse era una normale conversazione tra due persone che si conoscono bene. E quindi dopo sono usciti a cena.

Certo però che questa sinistra moralista... Fra quello che ruba i profumi e quello che fa il cascamorto... Comunque, a noi, tutta questa storia alla fine ha rubato un sorriso. E chiediamo scusa ad Amato se usiamo il verbo «rubare».



IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

SABATO 27 luglio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

TESORI D'ITALIA

Simona Quadarella

Gregorio Paltrinieri

**I GRANDI DEL NUOTO SCENDONO IN ACQUA
a caccia di nuovi successi olimpici**





Oggi su Alias
SPECIALE OLIMPIADI Nel complesso panorama geopolitico in cui si svolgono, sport inediti, interviste, sguardi al passato e al futuro



Alias D
DALL'AMERICA CON TERRORE Il 2 agosto di 100 anni fa nasceva James Baldwin, eccellenza degli intellettuali e della protesta afroamericana



Culture
SHERLOCK HOLMES Degli apocrifi tutt'altro che elementari. Il detective al centro di un fenomeno globale
Guido Caldiron pagina 12

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
e EURO 2,00

il manifesto
quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

SABATO 27 LUGLIO 2024 - ANNO LIV - N° 179

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

all'interno

Elezioni Usa
Amici come prima, Bibi perdonato per quel sì a Biden

La visita del premier israeliano a Mar-a-Lago. Dove il tycoon promette «pace in Medio Oriente e fine dell'antisemitismo». E aggiunge: Kamala Harris è una «radicale».

MARINA CATUCCI
PAGINA 2

Stati Uniti
L'icona progressista che esiste solo nei sogni americani

FABRIZIO TONELLO

Buon ultimo, Obama ha comunicato il suo appoggio a Harris, i cui collaboratori hanno prontamente confezionato un video della telefonata tra Barack, Michelle e Kamala. Non un grande sforzo da parte dell'ex presidente: Biden aveva comunicato la sua rinuncia a un secondo mandato 6 giorni fa.

— segue a pagina 3 —

Donald Trump e Benjamin Netanyahu nella tenuta di Mar-a-Lago a Palm Beach foto di Alex Brandon/Ap

L'endorsement



Netanyahu chiude il viaggio negli Usa a Mar-a-Lago, ed è un voto per Trump. Che ringrazia e promette sobriamente che se vince «risolverà tutto in fretta», altrimenti «si andrà verso la terza guerra mondiale»

alle pagine 2, 3

L'INCHIESTA: NELLA «PALUDE» DI VENEZIA, DOVE TUTTO È IN VENDITA

Toti si dimette, la Liguria va al voto

■ Giovanni Toti, agli arresti domiciliari nella sua villa di Ameglia dallo scorso 7 maggio perché accusato di corruzione, si è dimesso da presidente della regione Liguria. La decisione dopo un braccio di ferro di quasi tre mesi con la procura di Genova. I giudici sostenevano che se fosse rimasto in carica avrebbe potuto reiterare i rea-

ti rigettando ogni istanza di revoca delle misure restrittive. La procura stava anche valutando il giudizio immediato che, per legge, deve avvenire durante la custodia cautelare. La Liguria va quindi al voto e potrebbe anticipare le tornate autunnali di Emilia Romagna e Umbria. Meloni rischia il filotto dell'opposizione.

Anche la politica di Venezia è stata scompaginata da un'inchiesta, al centro però il comune. San Luigi Brugnaro da Mirano: la qualifica celeste al sindaco di Venezia l'ha data in un'intercettazione un suo assessore, Renato Boraso. Perché «senza di lui non si muove nulla».

SANTORO, BOTTAZZO, DI VITO
ALLE PAGINE 6, 7

Da Tatarella a Tremaglia a Miglio
Riforme, a proposito di egemonia culturale

VALENTINA PAZÉ

■ Con la consegna alla Corte di Cassazione del quesito referendario per l'abrogazione dell'autonomia differenziata e l'avvio della campagna per la raccolta delle fir-

me, stiamo entrando nel vivo di una stagione di mobilitazioni che potrebbe rappresentare un'occasione unica di riscossa per la sinistra.

— segue a pagina 5 —

BIANCHI (SVIMEZ)
«Zes e autonomia, un cortocircuito»

■ Intervista al direttore Svi-mez Luca Bianchi: «Il problema è superare la frammentazione regionale e recuperare una dimensione nazionale. Una politica dello sviluppo però non si fa solo con i crediti di imposta. E sul Piano Zes unica per il Mezzogiorno: «La zona economica speciale voluta dal governo sarà utile solo se riempita di contenuti e risorse».

CICCARELLI PAGINA 4



MAICOL & MIRCO
NON AMMAZZARLI TUTTI
LASCIA NE QUALCUNO PER LE OLIMPIADI
FINE

FRANCIA, OLIMPIADI
Iniziano i Giochi, Tgv sabotati



■ Inizio difficile nel giorno della cerimonia inaugurale: traffico ferroviario dei Tgv nel caos su tre linee verso ovest, nord e est, a poche ore dall'inizio dei Giochi Olimpici, a causa di atti di sabotaggio (incendi dolosi) avvenuti nella notte tra l'una e le 5,30 del mattino. **MERLO, ORTONA A PAGINA 9**

La parabola Macron
Il fallimento del "comando" verticale

ANTONIO FLORIDIA

Fino a poco tempo fa, non erano pochi in Italia gli estimatori del modello "semi" (in realtà, "iper") presidenzialistico francese. Oggi sembrano piuttosto silenziosi e imbarazzati. Ma una credenza è ancora dura a morire.

— segue a pagina 11 —

INTERVISTA/MANCONI
«Egitto, repressione e sfavillio del lusso»



■ Luigi Manconi commenta la notizia data dal manifesto: Marriott aprirà un hotel al Cairo nell'ex quartier generale del ministero degli Interni, dove sono stati detenuti centinaia di migliaia di egiziani e dove è stato torturato e ucciso Regeni: «I regimi lavorano molto sui simboli». **CIMINO A PAGINA 8**



SetteSere SettePiazze SetteLibri
14ma EDIZIONE
PERDASDEFUGU
29 luglio - 4 agosto 2024

Poste Italiane SpA - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dda/PM/23/21/03
00777
9 770023 215071

piccolo
supermercati

IL MATTINO

CARICO
CASH&CARRY

€ 1,20 ANNO CIOCHI - N° 208
ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 27 Luglio 2024 •

Commenta le notizie su **ilmattino.it**

A ROMA E PRODA "IL MATTINO" - "IL ESPRESSO" EURO L23

I vip dello sport
Il mito Jordan
torna in Costiera
E Venus Williams
sbarca a Ischia
Amato e Ferrandino a pag. 34



Il capitano parla in ritiro
Il "nuovo" Di Lorenzo
«Voglio riconquistare
i tifosi del Napoli»
L'inviato Eugenio Marotta a pag. 18



L'icona sexy
Laura Antonelli
l'attrice che pagò
a caro prezzo
la sua bellezza
Santa Di Salvo a pag. 31



**Scampia, Napoli
e la Zes unica
del Mezzogiorno**
IL MALE OSCURO
E IL FUTURO
CHE NON SI PUÒ
FERMARE

di Roberto Napoletano

Il male oscuro di Napoli e del Mezzogiorno. Una burocrazia che continua a non fare quello che deve fare, non legge le carte, omette di ascoltare gli allarmi, ma individua il suo ruolo nell'esercizio clientelare di un potere inconfessabile di "stazionamento" delle buone pratiche. Questo reticolo di interessi, che contagia parti della società civile ed è ispirato e indirizzato dalla cattiva politica, lo fa in una zona grigia che può togliere il futuro a chi lo sta costruendo con fatica e in silenzio. Questo reticolo di interessi pretende spazi di potere e di favore che non esistono più - i soldi oggi ci sono per creare lavoro vero non per alimentare il circuito parassitario-alimento assistenziale-voto di scambio - e che hanno già fatto troppo male al Paese intero e al Sud in particolare.

Ci sono volute la visione della nuova programmazione concepita e perseguita da Giorgia Meloni, la forza rocciosa attuata di un ministro, Raffaele Fitto, stimato in casa e in Europa, le intelligenze politiche e le competenze tecniche di sindaci come Gaetano Manfredi, a Napoli, e Antonio Decaro, a Bari, oggi al Parlamento europeo, perché qualcosa di serio si muovesse e le cose cominciassero a cambiare per davvero. A Calvano come a Castellammare di Stabia, ovunque, negli investimenti pubblici. Il resto è venuto dall'industria e dalla sua internazionalizzazione, dall'economia del mare e dalla logistica. Con i primati di turismo e servizi, a partire dal trasporto aereo e veloce. Questo è il futuro.

Per Scampia sono i giorni del dolore e dell'emergenza, le bambine lottano tra la vita e la morte, bisogna pregare per loro senza sosta, aprendo il cuore alla speranza, e si deve trovare con urgenza una sistemazione dignitosa per gli sfollati.

Continua a pag. 43

LA TRAGEDIA DELLA VELA / Il pm Corona: va sostenuto il cambiamento del quartiere

SCAMPIA, LE VERITÀ NASCOSTE

► Blitz nell'ufficio patrimonio del Comune. Già 9 anni fa un ordine di sgombero mai eseguito

Cerimonia bagnata sulla Senna. Attacco alla rete ferroviaria



L'analisi

LA FRAGILITÀ DEL SISTEMA

di Paolo Pombeni

Gli attentati alla rete del Tgv francese suscitano da alcuni servizi di sicurezza su possibili attentati durante i giochi olimpici. Il quadro è quello di una sporca guerra che continua ad avvelenare il nostro mondo e i cui burattinai sono facilmente ipotizzabili, ma difficili da inchiodare con prove alle loro responsabilità.

Continua a pag. 42

Piero Mei

Il primo ultimo tedoforo fu l'amico Fritz, Fritz Schilgen: era un tedesco dell'Assia. Era un discreto mezzofondista e soprattutto un tipico rappresentante della "razza ariana" che doveva essere glorificata a quell'edizione dei Giochi, Berlino '36.

A pag. 13
Pierantozzi, Sorrentino
e servizi da pag. 12 a 15

Leandro Del Gaudio, Gennaro Di Biase alle pag. 2 e 3

La zia delle bambine
«Napoli ci ha aiutato
ora chiediamo a tutti
di non lasciarci soli»
Melina Chiapparino a pag. 5

Il rettore dell'Oriente
Università decisiva
per la comunità:
perché va tutelata
di Roberto Tottoli *

Meloni e Fitto presentano il piano strategico

«Con la Zes unica Sud ad armi pari»

Tajani, alt a Calderoli sull'Autonomia

Nando Santonastaso a pag. 6 Bulleri e Malfetano a pag. 11

Il cambio di paradigma

La Doria si espande anche in Liguria
Cira-Leonardo, intesa sull'aerospazio

Anna Maria Capparelli e Valerio Iuliano alle pag. 6 e 7

L'editoriale

**SE AUMENTANO
LE TENSIONI
TRA CINA E USA**
di Romano Prodi

Sono molte le tensioni e le divisioni esistenti all'interno degli Stati Uniti (...)
Continua a pag. 43

Punto di Vespa

**LA DIALETTICA
CHE NON FRENA
IL GOVERNO**
di Bruno Vespa

Chiedo a Matteo Salvini: ha intenzione di fare un Paapete27.
Continua a pag. 43

Forte scossa avvertita anche a Napoli
Bradismo, paura a Bacoli
per il crollo di un costone



Gennaro Del Giudice in Cronaca

COME FEDERICA PELLEGRINI
PER LA TUA **ENERGIA**
FISICA E MENTALE
SCEGLI **SUSTENIUM PLUS**
I TUOI MOMENTI IN ENERGIA

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON HANNO EFFETTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALVO.

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

24h € 1,40* ARNO 140 - N° 208
Sped. in A.P. 08/03/2003 con L. 4/02/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

Sabato 27 Luglio 2024 • S. Lilianna

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

9 771129 622404

Sul tavolo del governo
Il piano che può
cambiare la Rai:
aprire ai privati

Pucci a pag. 13



Lotito: Taty resta alla Lazio
C'è il sì di Dovbyk
ora la Roma offre
36 milioni al Girona

Abbate e Carina nello Sport



Lunedì live a Roma
Bertè: «Do tutto
vorrei morire
sul palcoscenico»

Marzi a pag. 25



L'editoriale

LA CORTINA
DI FERRO
TRA CINA
E OCCIDENTE

Romano Prodi

Sono molte le tensioni e le divisioni esistenti all'interno degli Stati Uniti, ma tutta la politica americana trova un unico punto di convergenza: l'ostilità nei confronti della Cina. Lo stesso atteggiamento di estraneità e ostentata diversità di prospettive, naturalmente in direzione opposta, emerge inequivocabilmente nelle conclusioni del recente terzo plenum del Comitato Centrale del Partito Comunista Cinese, anche se esse non sono esplicitamente riferite agli Stati Uniti, ma al cammino che la Cina dovrà percorrere nel futuro.

Sul plenum si erano concentrate notevoli aspettative. E' infatti tradizione cinese che questo avvenimento, con scadenza annuale, assuma una particolare importanza nel secondo anno successivo al congresso nazionale del Partito (il più recente si è svolto nel 2022).

Continua a pag. 27



Apertura sulla Senna e sotto la pioggia. Polemiche per l'Ultima cena con le drag queen. Da oggi le medaglie



Giochi bagnati show a Parigi

Il commento
LA GRANDEUR
(RIPAGATA)
DI MACRON

Vittorio Sabin

Il presidente francese Emmanuel Macron ama le scommesse difficili e quando gli hanno proposto di organizzare la cerimonia di apertura dei Giochi Olimpici non più in uno stadio come si era sempre fatto, ma sulla Senna, ha risposto solo «bancò», come fanno i giocatori di chemin de fer quando scommettono l'intera posta sul tavolo. Il rischio era enorme: 94 barche dovevano sfilare (...)

Continua a pag. 27

«Terrorismo interno»
Alta velocità, attacco
e Francia paralizzata

Pierantozzi a pag. 4

I portabandiera Gianmarco
Tamberi e Arianna Errigo
guidano la squadra italiana
Marzi, Mel e Sorrentino
da pag. 2 a pag. 9

Gli Usa (e Londra) scaricano Netanyahu

Gli Obama spingono Kamala
«Fieri della nostra ragazza»

NEW YORK L'endorsement di Barack e Michelle Obama alla candidatura di Kamala Harris è arrivato con una telefonata: «Non potremmo essere più orgogliosi di appoggiarvi e di fare tutto il possibile per farvi superare queste elezioni e arrivare allo



Studio Ovale», ha detto Obama. E Michelle: «Kamala, ragazza mia, sono orgogliosa di te». Poche ore prima, l'incontro di Harris con Netanyahu, che dal suo viaggio negli Usa non ha raccolto il risultato sperato.

Guaita e Miglionico alle pag. 14 e 15

Dehors, la proroga

Svolta autostrade,
lo Stato tratterà
parte dei pedaggi

Andrea Bassi

Il consiglio dei ministri ha approvato il ddl sulla concorrenza, che tra l'altro prevede che allo Stato vada parte dei pedaggi autostradali. Questi soldi saranno usati per investimenti sulla rete. In arrivo anche una proroga, in attesa di una razionalizzazione, dei dehors.

A pag. 18

Liguria, il governatore ai domiciliari spera di essere liberato

Toti lascia: «Regole poco chiare»
La maggioranza: sovvertito il voto

MILANO Dopo 80 giorni ai domiciliari, Giovanni Toti ha rassegnato le sue «dimissioni irrevocabili». La maggioranza accusa i giudici hanno sovvertito il voto. A ottobre la chiamata alle urne per eleggere il nuovo governatore della Liguria.

Guasco e Bulleri alle pag. 10 e 11

Duello con Calderoli in Cdm

Autonomia, alt di Tajani
«Si tenga conto del Sud»

Malfetano a pag. 13



Il caso a Roma



Svaligiano la casa
i vicini filmano
ma non denunciano

Mauro Evangelisti

Ilmano i ladri che svaligiano l'appartamento del vicino, a Roma, e solo dopo chiamano la polizia.

A pag. 17

COME FEDERICA PELLEGRINI
PER LA TUA
FISICA E MENTALE

SCEGLI **SUSTENIUM PLUS**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON FANNO INTERO COME SOSTITUTO DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

Il Segno di LUCA

ARIE, A BRACCETTO
CON L'AMORE

La Luna è ancora nel tuo segno per buona parte della giornata, il suo aspetto favorevole con Venere ti spiana la strada per l'amore, il gioco e il divertimento, prospettando un fine settimana gradevole e in buona compagnia. Sarà anche l'occasione per lasciare briglia sciolta alla tua creatività, che è poi il modo migliore per riconnettersi con il piacere e ritrovare una sensazione di apertura nei confronti degli altri e del mondo.

MANTRA DEL GIORNO
Siamo configurati per il piacere.

L'oroscopo a pag. 27

* Tardem 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 € 1,50.

il Resto del Carlino

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

SABATO 27 luglio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

TESORI D'ITALIA

Simona Quadarella

Gregorio Paltrinieri

**I GRANDI DEL NUOTO SCENDONO IN ACQUA
a caccia di nuovi successi olimpici**





SABATO 27 LUGLIO 2024

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con "L'Espresso" in Liguria, AL 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVIII - NUMERO 177, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

LE OLIMPIADI

Per la grande parata sulla Senna una falsa partenza nel diluvio

GLI ARTICOLI / PAGINE 16 E 17

PARIS 2024, IL VIA AI GIOCHI



LA SICUREZZA

**Attacco ai treni, cavi tagliati
Il premier Attal: sabotaggio**

DANILO CECCARELLI / PAGINA 19

ELEZIONI ENTRO NOVANTA GIORNI, MA IL GOVERNO POTREBBE DECIDERE L'ELECTION DAY A NOVEMBRE CON EMILIA-ROMAGNA E UMBRIA. SCATTA LA CORSA PER DECIDERE ALLEANZE E CANDIDATURE

Toti lascia, Liguria al voto

Le dimissioni in una lettera: «Orgoglioso delle cose fatte in questi anni». Schlein: «Decisione in ritardo, parlino i cittadini»

Toti si dimette dall'incarico di presidente della Liguria e ora chiederà di lasciare gli arresti domiciliari, dove si trova da 80 giorni per un'inchiesta che lo vede indagato per corruzione, finanziamento illecito ai partiti e falso. In una lettera si è detto orgoglioso del lavoro fatto in 9 anni. La leader del Pd Schlein: «Decisione in ritardo, ha tenuto la Liguria paralizzata». Entro 3 mesi il voto, ma il governo può decidere l'election day.

CASALI, COLUCCIA, FAGANINI
EROSSELLI / PAGINE 2-15

**NEL MESSAGGIO D'ADDIO
L'AVVERTIMENTO AI PARTITI
NESSUNA DISCONTINUITÀ**

L'ARTICOLO / PAGINA 4

IL LEADER DI FORZA ITALIA

Mario De Fazio / PAGINA 7

**Tajani: «I magistrati
condizionano
le scelte dei liguri»**

«Mettere Toti nella condizione di scegliere tra le dimissioni e l'uscita dagli arresti domiciliari rappresenta un tentativo di condizionare il voto dei liguri». Antonio Tajani, vicepremier, ministro degli esteri e leader di Forza Italia, usa parole dure.



Giovanni Toti è stato presidente della Regione Liguria dal 2015 allo scorso 7 maggio quando è stato sospeso. Ieri si è dimesso (Getty)

IL CENTRODESTRA

L'articolo / PAGINA 8

**Rixi si chiama fuori
«Sì a un nome nuovo»**

IL CAMPO LARGO

Emanuele Rossi / PAGINA 9

**Orlando resta favorito
i renziani con la sinistra**



**VIA DELL'AMORE RIAPERTA
ALL'ULTIMO ATTO
C'È SOLO SANTANCHÈ**

MENDINI E SPORA / PAGINE 5 E 25

LO SCALO DI GENOVA

Simone Gallotti / PAGINA 29

**Camera di commercio
si prende l'aeroporto**

IL CONSIGLIO DI STATO

L'articolo / PAGINA 27

**Diga, incarico legittimo
Ombre sulle esclusioni**

L'EDITORIALE

STEFANIA ALOIA

**UNA CURA POTENTE
CONTRO IL TOTISMO**

Sgomberiamo il campo dalle semplificazioni. Con la fine della presidenza Toti in Liguria non si è automaticamente spento il totismo, inteso come contiguità tra interessi pubblici e privati. La politica innervata dagli affari prescinde da lui e l'avvento di un presidente senza partito (o, meglio, di un presidente-partito) ha trovato terreno fertile. Chi verrà dopo dovrà prendere seriamente le distanze da un sistema pasduso in un territorio che per primo l'ha reso possibile.

Perché una regione dove il denaro non ha mai smesso di circolare, anche se in ambienti sempre più ristretti, è una terra che facilmente può diventare tentacolare.

SEQUE / PAGINA 26

L'INCHIESTA

Matteo Indice / PAGINE 12 E 13

**La caduta dal trono
in ottanta giorni**

ROLLI



BUONGIORNO

Una notizia più di tutte entusiasma (e al contempo atterrisce) il giornalismo italiano. L'ha data qualche giorno fa il Foglio in una conversazione col ministro della Cultura, Gennaro Sangiuliano, che stanco del dileggio per i suoi errori (Times Square a Londra, Cristoforo Colombo ispirato da Galileo Galilei) intende compilare un pamphlet con gli errori dei dileggianti maestri. L'ultimo quotidiano a dargli un raggugli è stato Ieri Libero, che ha ripiegato alcune delle topiche già catalogate da Sangiuliano per la rivincita: Paolo Mereghetti ha confuso Gianni Schicchi, opera di Giacomo Puccini, con Riccardo Schicchi, manager di Ciccolina e Moana Pozzi; Matteo Renzi collocò a Gavinana, rione di Firenze, una battaglia combattuta a Gavinana, provincia di

La collana di perle

MATTIA FELTRI

Pistoia. Temo che la faccenda ci abbia un pochino preso la mano. Intanto bisognerebbe meglio catalogare strafalcioni, errori, gaffe e lapsus. Poi questa simpatica caccia all'incampo promette di riuscire troppo facile: sui giornali si può fare quotidianamente pesca a strascico. E infatti l'articolo di Libero - di cui non citerò l'autore, che è bravo, per non aggiungere la mia alle altrui ripicche - offre un'altra perla alla collana: colloca la battaglia citata da Renzi, mentre irride Renzi, in un'inesistente Gaviniana. Ora spero soltanto che anche le mie righe non contengano un'ulteriore svargione, sennò questa diventa una catena di Sant'Antonio. Siamo tutti giornalisti, cioè dozzinali e approssimativi. E giornalista lo è pure Sangiuliano. Solo che lui adesso, ecco la differenza, fa il ministro della Cultura.

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

GRATUITO CONTATTARCI DAL LUNEDÌ AL SABATO 9h-19h
www.banco-metalli.com

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

GRATUITO CONTATTARCI DAL LUNEDÌ AL SABATO 9h-19h
www.banco-metalli.com

€ 2,50* in Italia — Sabato 27 Luglio 2024 — Anno 160°, Numero 206 — ilsol24ore.com

Edizione chiusa in redazione alle 22.30

ad eccezione della Sardegna: solo in Puglia e in provincia di Matera in abbonamento "Il Sole 24 Ore". Solo in Sardegna in abbonamento obbligatorio con "L'Unione Sarda" a € 4,50.

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Semplificazioni
Meno controlli
in azienda
con certificati Esg
o di basso rischio

Paola Ficco
— a pag. 20



In edicola da oggi
Questa estate
con i libri
di Camilleri
insieme al Sole



— Ogni sabato
abbinato
al Sole 24 Ore

SANMARCO
INFORMATICA

**JGALILEO ERP
E SOLUZIONI
DIGITALI
INTEGRATE**

SANMARCOINFORMATICA.COM

FTSE MIB 33812,44 +0,12% | SPREAD BUND 10Y 135,70 +0,20 | SOLE24ESG MORN. 1334,95 -0,02% | SOLE40 MORN. 1253,57 +0,32% | Indici & Numeri → p. 23-27



APERTI I GIOCHI DI PARIGI: FISCHI A ISRAELE

**Olimpiadi al via
tra speranze e paure
Per il Coni le vittorie
valgono 50 milioni**

Marco Bellinazzo

Fumo tricolore
Il bianco, rosso e
blu del tricolore
sarà la bandiera
di Parigi.

L'ATTACCO
Sabotaggio alla rete
dei Tgv, caos ferrovie

— Servizio a pag. 8

LE SFIDE PER LA CITTÀ
TRAFFICO E RINCARI
PARIGI ALLA PROVA

di Dario Ricci — a pagina 8

Concordato preventivo, ok alla flat tax per chi chiude l'accordo con il Fisco

Consiglio dei ministri

Via libera al decreto
correttivo: l'aliquota varia
in base alla pagella fiscale

Rottamazione, quinta rata
al 15 settembre. Più tempo
per saldare gli avvisi bonari

Reddito metro, arriva
lo stop. Nuovi accertamenti
contro i grandi evasori

Con il decreto attuativo della delega
fiscale il Governo imbocca la corsia
preferenziale della flat tax per con-
vincere imprese, professionisti e
autonomi ad aderire al concordato.
Le aliquote saranno differenziate in
base al voto ottenuto nelle pagelle
fiscali: 10% se il voto è superiore a
otto, 12% se è tra sei e otto e 15% se è
inferiore alla sufficienza.

Intanto la scadenza della quinta
rata della rottamazione quater in
scadenza il 31 luglio è prorogata al 15
settembre e viene concesso più
tempo per gli avvisi bonari. Confer-
mato lo stop al reddito metro, che
sarà sostituito da un accertamento
2.0 contro i grandi evasori sul quale
è in corso una riflessione.

Mobili e Parente — a pag. 3

MEZZOGIORNO

Zes unica, sì al piano
Fitto: tax credit
da ricalcolare

Manuela Perrone — a pag. 2

VICEPRESIDENTE CONFINDUSTRIA

Mazzuca: bene
il progetto, al lavoro
per avere più risorse

Nicoletta Picchio — a pag. 2

SEGNALI DI PACE DOPO OLTRE 60 ANNI



Confini himalayani. Foto ricordo per due turisti a Nyingchi, nella regione auto-
noma del Tibet cinese. Dall'altro lato c'è la regione indiana dell'Arunachal Pradesh.
La disputa per i territori del Tibet meridionale tra Cina e India dura da decenni

Mano tesa tra India e Cina sui confini himalayani

Marco Masciagna — a pag. 11

Sulla concorrenza via libera per autostrade, start up e dehors

Il disegno di legge

Luce verde dal Cdm,
ora testo in Parlamento:
via libera entro fine anno

Via libera dal Cdm al Ddl annuale sul-
la concorrenza. Ora la corsa in Parla-
mento: dovrà essere approvato entro
fine anno, in tempo per ottenere la
settimanale del Pmi, di cui è parte in-
tegrante con la riforma delle conces-
sioni autostradali. Sul pedaggio nuova
tariffa solo per le concessioni in sca-
denza: l'extragetto nelle casse dello
Stato. Per i tavolini all'aperto proroga
a fine 2025. Taxi, giro di vite sugli
abusivi. Nuove misure per le start up.

Manuela Perrone — a pag. 5

INFRASTRUTTURE

Aspi: 36 miliardi
d'investimenti
e sei anni in più
di concessione

Laura Galvagni — a pag. 5



L'aumento. Così saliti del 30%

INFRASTRUTTURE

Tav Torino Lione,
il costo totale
sale da 8,6
a oltre 11 miliardi

Filomena Greco — a pag. 15

PREP
SINCE 1860

**GLI SPECIALISTI
DELLA RASATURA
DAL 1860**

www.prep.it

COSWELL
COSMETICS

PANORAMA

HARRIS: SERVONO DUE STATI

**Vertice domani
a Roma tra Cia,
Mossad,
Egitto e Qatar
per la tregua a Gaza**

Il direttore della Cia William
Burns incontrerà a Roma
domani il capo del Mossad
israeliano David Barnea e i
delegati di Qatar ed Egitto per
un nuovo round di negoziati
sul cessate il fuoco a Gaza.
Kamala Harris: «Sono impeg-
nata per una soluzione a due
Stati».

— a pagina 11

LA SVOLTA

**Liguria, Toti si è dimesso
Nuovo voto entro tre mesi**

Dopo tre mesi di arresti
domiciliari per le accuse di
corruzione, Giovanni Toti si è
dimesso dalla presidenza della
Liguria. Entro ottobre il voto
per il successore.

— a pagina 10

FALCHI & COLOMBE

**POWELL
TRA TRUMP
E HARRIS**

di Donato Mascalandaro
— a pagina 14

BUSSOLA & TIMONE

**UNA TASSA
PER INSERIRE
I MIGRANTI**

di Giovanni Trià — a pagina 14

CONTI TRIMESTRALI

**Eni: balza la produzione
Redditività a 4,1 miliardi**

Eni chiude il secondo trimestre
con utili sopra le attese degli
analisti e con il forte balzo della
produzione (+66%). L'ad Descalzi:
«Crescita incredibile di tutti i
business».

— a pagina 19

L'ENDORSEMENT

**Barack e Michelle Obama
appoggiano Kamala Harris**

Barack e Michelle Obama
appoggiano Kamala Harris.
«Michelle e io non potremmo
essere più orgogliosi di
sostenere» ha detto Obama alla
Harris.

— a pagina 11

MERCATI

**Wall Street in rialzo, curva
dei Treasury torna in linea**

Wall Street chiude una
settimana turbolenta in netto
rialzo. Dopo due anni di
inversione della curva la
politica del Tesoro riporta in
linea i rendimenti.

— a pagina 6

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a 1.00€. Per info:
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



GLI ITALIANI IN GARA

Ganna e Quadarella a caccia di medaglie

Dopo la cerimonia di apertura oggi iniziano le gare vere. Subito chance di medaglia per Ganna e Quadarella.

Cicciarelli, Lo Russo e Vitelli alle pagine 26 e 27



LA CERIMONIA DI PARIGI

I Giochi della paura
Sabotata l'alta velocità
Ed è allarme attentati

Canto, Frasca e Musacchio alle pagine 4 e 5

IL COLPO GIALLOOROSSO

Soulé domani sbarca a Roma

La Roma piazza un altro colpo prendendo Soulé dalla Juve per 30 milioni. L'argentino può sbarcare domani.

Pes a pagina 29

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

Siamo come ci curiamo!
PREVENIRE è meglio che curare

ESAMI CLINICI IN GIORNATA
DIAGNOSTICA IMMEDIATA

APERTI TUTTO L'ANNO
ANCHE AD AGOSTO

SECONDA LA SEDE
PIÙ VICINA A TE

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

Siamo come ci curiamo!
PREVENIRE è meglio che curare

ESAMI CLINICI IN GIORNATA
DIAGNOSTICA IMMEDIATA

APERTI TUTTO L'ANNO
ANCHE AD AGOSTO

SECONDA LA SEDE
PIÙ VICINA A TE

Sette Dormienti di Efeso

Sabato 27 luglio 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 206 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

PERSEGUI TOTI

Il governatore costretto dai pm alle dimissioni per difendersi. Così i giudici mandano la Liguria al voto. E Schlein e Conte agitano già le manette

DI RITA CAVALLARO

ALTRO CHE FASCISTA

Il saluto romano del prof ex Pd e il giallo foto hot «Una vendetta»

Altro che fascismo, quella del saluto romano all'Istituto Pirelli al Tuscolano è una bufala. Il professore, Paolo Guadagnoli, è un ex dirigente del Pd che in passato attaccava molto spesso la destra e i suoi esponenti. La sinistra ha urlato allo scandalo per la foto. Lui si difende: «È stata la vendetta di una mia allieva alla quale avevo dato brutti voti». Valditara risponde alle critiche ricevute: «Pessima figura».

Campigli e Incandenza a pagina 7

Il Tempo di Oshø

La roscata degli Obamez Michelle ko, tutti con Kamala

"E capirai... mejo de quella mummia annava bene chiunque"

"Sò contenta che avete deciso di appoggiarme"

Torchiaro a pagina 11

DI RITA CAVALLARO

Giovanni Toti si è dimesso, costretto a barattare la poltrona di governatore della Liguria con la sua libertà, dopo quasi tre mesi ostaggio dei pm nella sua casa di Ameglia. L'annuncio, che non è una resa, è arrivato ieri mattina, con una lettera (...)

Segue a pagina 2

DI GIANLUIGI PARAGONE

Volevano le dimissioni di Giovanni Toti dalla presidenza della regione Liguria e i magistrati inquirenti che lo hanno costretto agli arresti domiciliari li hanno ottenute. Nel nome del diritto, della giustizia, dell'autonomia della magistratura (...)

Segue a pagina 13

PARLA ANTONIO DI PIETRO

«I pm liguri mi indagarono per il famoso "sbiancato" E anche ora sbagliano»

Sirignano a pagina 3

IL TEMPO di Feltri

DI VITTORIO FELTRI

Ambientalisti a gettone e quelle atrocità contro gli animali

a pagina 10

L'INCHIESTA/CHI GESTIVA DAVVERO I SERVIZI DEL PARLAMENTO

Così cade la «cellula rossa» di Montecitorio

Martini a pagina 9

*IN ITALIA RATE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI I MEDICI GENERALI
SPEDIRE IN AB. POSTALE AL 33/2021 CONFE. N. 17/2024 4-40-AR. 1.000.000.000

SOS SANITÀ

Pronto soccorso Arriva la pagella

Ecco la classifica delle attese nel pronto soccorso: maglia nera al policlinico Tor Vergata. I pazienti sono rimasti in astanteria anche quarantotto ore.

Sbraga a pagina 19

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it f i o www.artemisialabyoung.it i o

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 13

BAGARRE RAI

Temptation e la partita delle nomine

Zonetti a pagina 23

Sabato 27 Luglio 2024
Nuova serie - Anno 33 - Numero 177 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50



a pag. 23

DLCS CORRETTIVO

Concordato preventivo: una flat tax anche per i forfettari Commercialisti: accolte le nostre proposte
Bartelli a pag. 25

Liguria, si è scatenata la corsa dei pretendenti al posto di Giovanni Toti. Risse in tutti i partiti
Carlo Valentini a pag. 9



Olimpiadi, stime a casaccio

La manifestazione parigina sarà tra le meno costose negli ultimi 40 anni. Ma le spese risultano molto più alte delle stime ipotizzate: la sostenibilità economica un miraggio

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

La presidente del consiglio, **Giorgia Meloni**, arriva a Pechino che sono trascorsi pochi giorni dalla conclusione del terzo Plenum, che il Comitato centrale tiene tipicamente sette volte tra i Congressi del Partito, che hanno cadenza quinquennale, e affronta tutti i temi per la riforma a lungo termine del più grande Paese al mondo. È durato tre giorni e vi hanno partecipato oltre 360 membri del Comitato centrale del partito, i maggiori dirigenti politici e militari e i dirigenti delle maggiori aziende statali. Un vero conclave: infatti i partecipanti si sono chiusi in uno dei più confortevoli alberghi di Pechino per incamerare la più recente dottrina del partito con questo titolo inequivocabile: «Approfondire la riforma in modo ampio e completo per l'obiettivo di far avanzare la modernizzazione cinese». Vi ricordate le Quattro modernizzazioni fissate da Zhou Enlai nel 1963 per migliorare l'agricoltura, l'industria, la

continua a pag. 2

I Giochi olimpici raramente fanno rima con sostenibilità economica e l'edizione 2024 di Parigi, inaugurata ieri, non fa eccezione. Rispetto alle ultime kermesse, tuttavia, i costi saranno più contenuti, ponendo la manifestazione parigina tra le meno costose negli ultimi 40 anni. Di certo, però, le spese risultano molto più alte delle stime ipotizzate. L'onere del turismo francese si attende 11,5 milioni di turisti e un giro d'affari di 16,5 mld di euro.

Rago a pag. 30



In Sicilia il settore idrico deve essere commissariato
Cacopardo a pag. 6

EMERGENZA SICCATÀ AL SUD

MISURE ALLO STUDIO

DIRITTO & ROVESCIO

Il presidente della Regione Liguria, **Giovanni Toti**, dopo un lungo periodo di arresti domiciliari, si è dimesso dando il via alla campagna elettorale. In attesa di conoscere circolarmente le accuse che gli sono state mosse correi parlare della grande iniziativa da lui curata che lo hanno reso il miglior presidente di Regione italiana. La Liguria che aveva ereditato era straziata dal blocco della sinistra che aveva straziato il porto e la città. Toti, assieme al sindaco di Genova, **Bucci** (un altro grande), ha realizzato in meno di due anni il viadotto che ha sostituito il ponte Morandi crollato (intanto il processo contro i responsabili della tragedia non è ancora cominciato). Toti ha realizzato anche il trapianto ferroviario atteso da più di mezzo secolo che unirà Genova in AV con Milano e porterà i container nella pianura. Ha realizzato il passante Est-Ovest della città di Genova fermo da 40 anni. È stata costruita la ciclo-pista barriera che consentirà al porto di ospitare navi da 400 metri che un tempo erano un'eccezione e oggi sono la norma.

autostrade per l'Italia

LA STRADA È IL FILO CHE CI LEGA A CIÒ CHE AMIAMO

Polizia di Stato

Ambra Sabatini
Campionessa del Mondo
Parigi 2023

Guarda la storia di Ambra

Ambra Sabatini, Polizia di Stato e Autostrade per l'Italia ti ricordano di:

- allacciare sempre le cinture di sicurezza e rispettare i limiti di velocità
- guardare la strada e non il telefono
- non bere mai alcoolici prima di guidare

GUIDA IN SICUREZZA E INCORAGGIA LE TUE PASSIONI

*Con La Riforma Fiscale/5 a €9,90 in più

LA NAZIONE

SABATO 27 luglio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

TESORI D'ITALIA



Simona
Quadarella

Gregorio
Paltrinieri



**I GRANDI DEL NUOTO SCENDONO IN ACQUA
a caccia di nuovi successi olimpici**





la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Maurizio Molinari*La nostra carta proviene da impianti riciclati
e da foreste gestite in maniera sostenibile

Sabato 27 luglio 2024

Oggi con *d*

Anno 49 N° 179 - In Italia € 2,50

Sabotaggio contro i Giochi



© Sulla Senna
Il fumo bianco
rosso e blu
ha aperto
la cerimonia
di Parigi

A poche ore dall'apertura delle Olimpiadi di Parigi, colpiti i principali snodi dell'Alta velocità francese, stop ai treni
Il primo ministro Attal: un'azione coordinata. Caccia agli attentatori. Tutte le piste aperte, da quella interna ai russi
Trump riceve Netanyahu: "Con me alla Casa Bianca finirà la guerra a Gaza"

di Audisio, Chiusano, Cito, Crosetti, Foschini, Ginori, Lombardi e Mastrolilli • alle pagine 2, 3, 4, 5, 12, 13 e nello sport

Il commento

Lo specchio riflesso dei conflitti

di **Marta Dassù**

Si sapeva in anticipo. La sicurezza - interna e collegata ai conflitti internazionali - è destinata a dominare le Olimpiadi di Parigi. I sabotaggi alla rete ferroviaria francese lo confermano, colpendo un obiettivo più facile della suggestiva cerimonia di apertura, super-protetta. E aumentando il malumore medio dei francesi per il mega-evento.

• a pagina 29

Altan



Il caso

L'utopia dei cinque cerchi

di **Gabriele Romagnoli**

In fine l'Olimpiade non è che la continuazione del conflitto con altri mezzi. C'era una volta la tregua. Ora i Giochi sono un lago tra due sponde, sulla cui superficie si riflettono quel che è accaduto e quel che succederà. Parigi non val bene una messa in stand by. È tutt'al più una parentesi, al cui interno la frase continua, usando parole come "sabotaggio", "guerra".

• a pagina 7

Cantiere Italia

Il sistema sanitario
pubblico
Le radici della crisi



di **Michele Bocci**
• nell'inserito

Politica

La lezione ligure
e il destino
delle tre destre

di **Massimo Giannini**

La resa di Toti, che si dimette dopo aver scagliato idealmente la stampella contro magistrati e alleati, ha un vago sapore allegorico e quasi oracolistico per una destra italiana troppo convinta della sua invincibilità. L'ormai ex governatore, dopo ottanta giorni ai domiciliari, lascia la presidenza della Regione dicendosi certo che la sua coalizione «saprà fare tesoro della sinergia tra i partiti e le forze civiche». Parla della sua Liguria, ma l'appello suona bene anche per l'Italia. La sua ascesa e la sua caduta incrociano i destini delle tre destre al potere, in un continuo alternarsi delle trame con Giorgia e dei ticket con Matteo, dei garantismi di Crosetto e dei jemenfottismi di Scajola. Con Toti, al dunque, frana un po' anche la presunta compattezza dell'asse FdI-Lega-Forza Italia. Meloni ha palesemente perduto il tocco magico. Sembrava quasi la nuova Merkel, dopo l'apparente successo dei suoi Fratelli nel voto europeo del 9 giugno e la trionfale esibizione da padrona del mondo e Regina di tutte le Puglie al G7 di Borgo Egnazia.

• continua a pagina 29

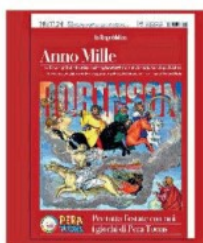
Toti si dimette
Regione al voto

di **Lignana e Macor**
• a pagina 8

Bronzallure
MILANO

Moi, je vis en rose.
www.bronzallure.com

Domani in edicola



Il romanzo d'agosto
a puntate
su Robinson

Viaggio sentimentale

Tra Verga
e i Ciclopi
la dolce Aci Trezza



dal nostro inviato
Stefano Cappellini
• a pagina 20

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

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

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

con Profondo Giappone
€ 11,40

NZ

I 125 anni di FIAT
La presidenza di Umberto
e la scelta di rilanciare l'auto
PAOLO GRISERI



Spente le luci della camera ardente sulla pista del Lingotto, celebrato l'uomo che l'aveva incarnata per più di mezzo secolo, la Fiat si ritrova a fronteggiare gravi problemi. - PAGINA 28

LA SANITÀ
Cognetti: "Liste d'attesa
Italia fuori dall'Europa"
PAOLO RUSSO



Il professor Francesco Cognetti, oltre ad essere un grande oncologo, presiede il Forum che riunisce 75 società scientifiche. A nome delle quali lancia un appello a tutte le forze politiche. - PAGINA 21

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

LA STAMPA

SABATO 27 LUGLIO 2024

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,00 € (CON TUTTILIBRI) II ANNO 158 II N. 206 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TD II www.lastampa.it

GNN

LA PIOGGIA ROVINA UNA CERIMONIA INAUGURALE POCO CONVINCENTE. FISCHI PER ISRAEL E MACRON. LA FIAMMA IN MONGOLFIERA

Diluvio Olimpico

PAOLO BRUSORIO, DANILO CECCARELLI, ANGELO DI MARINO, GIULIA ZONCA

L'ultima sfida di Emmanuel
ERIC JOZSEF

Quello sgarbo a Mattarella
MASSIMILIANO PANARARI

La Banlieue esclusa dai Giochi
MATTEO DE SANTIS

ASSOCIATED PRESS/APRESSA

LIGURIA AL VOTO ENTRO 90 GIORNI. IL LEGHISTA RIXI SI SFILA DALLA CORSA A GOVERNATORE

Toti lascia, centrodestra nel caos

PAGANDINI, INDICE E ROSSI

Alle 11 del mattino l'assessore alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone, fedelissimo dell'ormai ex presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, si presenta davanti alle telecamere e spiega che a lui il governatore ha consegnato la lettera di dimissioni, il cui contenuto è tanto scarno quanto eloquente. Si tratta d'una scelta «irrevocabile» finalizzata «all'avvio delle procedure per l'indizione di nuove elezioni». - PAGINA 14

IL COMMENTO

Quella lettera a mano del presunto innocente
FLAVIA PERINA

La lettera di dimissioni scritta a Lmano, poche righe un po' sghebbe in stampatello, è una deliberata scelta che dice molte cose sullo stato d'animo di Giovanni Toti. È la lettera di un detenuto. È il modo in cui migliaia di reclusi scrivono ogni giorno. - PAGINA 29

L'INTERVISTA

Tajani: costretto dai pm così si condiziona il voto
MARIO DE FAZIO

«Mettere Toti nella condizione di scegliere tra le dimissioni e l'uscita dagli arresti domiciliari rappresenta un tentativo di condizionare il voto dei liguri». Non usa mezze misure il vicepremier e ministro degli Esteri, Antonio Tajani. - PAGINA 15

LA TELEVISIONE

Il romanzo popolare di Temptation Island



CARLO FRECCERO

Temptation Island è stata un evento televisivo, perché ha totalizzato un'audience degna delle grandi cerimonie mediatiche. E, come in altri casi di grande successo, ha portato alla deprogrammazione delle reti concorrenti. - PAGINA 25 D'ANGELO PAGINA 24

LA MISSIONE

Nuovi affari e guerre la via cinese di Meloni

STEFANO STEFANINI

Il viaggio di Giorgia Meloni in Cina è iniziato il 6 dicembre 2023, con l'uscita dell'Italia dalla Via della Seta (Bri). Senza clamore, senza rappresaglie di Pechino, l'Italia rimosse l'ostacolo a un dialogo equilibrato e di reciproca convenienza, fra un Paese G7 e la seconda superpotenza mondiale. La Presidente del Consiglio ne va a tirare le somme. - PAGINA 29

AGRI ZOO 2
PET SHOP
WWW.AGRIZOO2.IT

BUONGIORNO

Una notizia più di tutte entusiasma (e al contempo atterrisce) il giornalista italiano. L'ha data qualche giorno fa il Foglio in una conversazione col ministro della Cultura, Francesco Sgarbi, che stanco del dileggio per i suoi errori (Times Square a Londra, Cristoforo Colombo ispirato da Galileo Galilei) intende compilare un pamphlet con gli errori dei delegati maestri. L'ultimo quotidiano a darne i ragguagli è stato ieri Libero, che ha ripilato alcune delle topiche già catalogate da Sanguiniano per la rivincita: Francesco Merlo ha scambiato Polignano con Putignano; Paolo Mereghetti ha confuso Gianni Schicchi, opera di Giacomo Puccini, con Riccardo Schicchi, manager di Ciccolina e Moana Pozzi; Matteo Renzi collocò a Gaviniana, rione di Firenze, una battaglia combattuta a Gavinana, provincia di

La collana di perle

MATTIA FELTRI

Pistoia. Temo che la faccenda ci abbia un pochino preso la mano. Intanto bisognerebbe meglio catalogare strafalcioni, errori, gaffe e lapsus. Poi questa simpatica caccia all'inciampo promette di riuscire troppo facile: sui giornali si può fare quotidiana pesca a strascico. E infatti l'articolo di Libero - di cui non citerò l'autore, che è bravo, per non aggiungere la mia alle altrui ripicche - offre un'altra perla alla collana: colloca la battaglia citata da Renzi, mentre irride Renzi, in un'inesistente Gaviniana. Ora spero soltanto che anche le mie righe non contengano un ulteriore svarione, sennò questa diventa una catena di Sant'Antonio. Siamo tutti giornalisti, cioè dozzinali e approssimativi. E giornalista lo è pure Sanguiniano. Solo che lui adesso, ecco la differenza, fa il ministro della Cultura.

LAVORI IN CARTONGESSO
PARETI E CONTROSOFFITTI
ISOLAMENTO A CAPPOTTO
TINTEGGIATURE

ellegi

SOLUZIONI INNOVATIVE PER LA CASA

335 6647944
ellegi69@libero.it


VALUE TO INVESTORS



DELISTING QUANDO L'OPA
FA RICCO CHI LA LANCIA

MATTONE DOVE LA CASA
BATTE L'INFLAZIONE

www.milanoфинanza.it

MILANO
FINANZA

€ 4,50

Sabato 27 Luglio 2024 Anno XXXVI - Numero 148

MF il quotidiano dei mercati finanziari



Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4606, DCB Milano


VALUE TO INVESTORS



**LA CASTA IL TAGLIO? NON È SERVITO**
Perché Montecitorio costa ancora un miliardo

ESCLUSIVO INTERVISTA A DE MEO
Ecco come la mia Renault fa soldi con l'auto elettrica

PIAZZA AFFARI

Stellantis -13%, Stm -16%, Iveco -20%: la prima settimana di conti trimestrali ha fatto vittime tra le quotate industriali. Altre invece hanno superato l'esame

CHI RESTA IN PIEDI

*Auto e moda ko, banche e utility ok
Che fare con la borsa a due facce*



ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

La presidente del consiglio, Giorgia Meloni, arriva a Pechino che sono trascorsi pochi giorni dalla conclusione del terzo Plenum, che il Comitato centrale tiene tipicamente sette volte tra i Congressi del Partito, che hanno cadenza quinquennale, e affronta tutti i temi per la riforma a lungo termine del più grande Paese al mondo. È durato tre giorni e vi hanno partecipato oltre 360 membri del Comitato centrale del partito, i maggiori dirigenti politici e militari e i dirigenti delle maggiori aziende statali. Un vero conclave: infatti i partecipanti si sono chiusi in uno dei più confortevoli alberghi di Pechino per incamerare la più recente dottrina del partito con questo titolo inequivocabile: «Approfondire la riforma in modo ampio e completo per l'obiettivo di far avanzare la modernizzazione cinese». Vi ricordate le Quattro modernizzazioni fissate da Zhou Enlai nel 1963 per migliorare l'agricoltura, l'industria, la difesa nazionale, la scienza e la tecnologia? Ma il record di giorni, quasi in quarantena, in un albergo di Pechino è quello del plenum del 1978, che durò un solo giorno ma con a seguire una riunione di lavoro di 36 giorni nello stesso hotel.

UN BUSINESS NEL MIRINO
Fineco, Azimut o B. Generali?
Chi innesca il risiko delle sgr

DAGLI ALEOTTI AI DOMPÈ
Nomi e numeri delle cinque famiglie del pharma italiano

LA PIATTAFORMA M-BRIDGE
Così la Cina vuole mettere fine al dominio del dollaro


Il tuo investimento ideale

BTP con le Ali

Affianca al tuo BTP la migliore gestione Euclidea

Metti il turbo al tuo BTP, completa la tua asset allocation con un portafoglio diversificato che ne massimizza il rendimento futuro riducendo i rischi.

Trasferisci i tuoi BTP in Euclidea. Al resto pensiamo noi!


BTP con le Ali

+ 17,4 %

↑

referimento 2016 - 2024

 La nostra Core 6

+

 I tuoi BTP

Ricevi una prima consulenza gratuita

Chiamaci allo 800 946 922 per ricevere una consulenza gratuita di 30' con un nostro Wealth Advisor, il quale ti aiuterà a individuare la strategia di investimento più in linea con i tuoi obiettivi.

Il tempo è prezioso, se non riusciamo a risponderti subito non ti lasciamo in attesa e richiamiamo noi appena un nostro Wealth Advisor sarà disponibile.

Chiama lo 800 946 922

Oppure visita euclidea.com

Prenota un appuntamento con un Wealth Advisor



ETS, l'appello del cluster marittimo e portuale - COMUNICATO STAMPA

(AGENPARL) - ven 26 luglio 2024 COMUNICATO STAMPA "AL MINISTERO DEI TRASPORTI UN RUOLO CENTRALE NELLA RIPARTIZIONE E GESTIONE DEI FONDI GENERATI DAL SISTEMA DI TASSAZIONE"

Roma, 26 luglio 2024 - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi

di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri,

Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster

marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il

sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS,

non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla

definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che

alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei

Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono

all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza

Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di

carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al

contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel

costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni

attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati,



chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Ets, cluster mare-porti: ruolo centrale del Mit su fondi di tassazione

Le associazioni del cluster marittimo e portuale chiedono al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di avere un ruolo centrale nella messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Questa richiesta è stata formulata da ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, tutte associazioni rappresentative del settore marittimo e portuale in Italia. Il nuovo decreto legislativo che recepirà in Italia la Direttiva europea sul regime ETS non considera adeguatamente il ruolo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le associazioni. Questo ministero ha un'importante esperienza nelle politiche marittime, grazie alle attività svolte per le Autostrade del Mare e per la intermodalità ferro-mare, nonché nell'ambito del sostegno alle flotte. Durante le audizioni parlamentari, le associazioni hanno evidenziato la preoccupante assenza del MIT nei tavoli di concertazione riguardanti l'assegnazione delle risorse dell'EU-ETS. Inoltre, la ripartizione dei fondi destinati al MIT è stata demandata ad altri ministeri, provocando una mancanza di risorse fondamentali per il settore marittimo. Il regime ETS nel settore marittimo dovrebbe sostenere la decarbonizzazione attraverso l'uso di carburanti alternativi, lo spostamento modale verso il mare e il rinnovo delle flotte e dei porti. Le associazioni ritengono che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica abbia le competenze tecniche necessarie per gestire la prima area di intervento, ma che il MIT debba essere coinvolto nelle politiche marittime globali. L'assenza di fondi e di un attore consapevole nel settore marittimo minaccia l'efficacia delle azioni attese dal mercato e dalla società. Pertanto, le associazioni chiedono alle commissioni parlamentari di emendare il decreto legislativo in modo da garantire che il trasporto marittimo contribuisca alle azioni di decarbonizzazione e che vi siano risorse adeguate a disposizione del settore. In conclusione, il successo delle politiche di riduzione delle emissioni è fondamentale per la competitività del mercato delle Autostrade del Mare in Europa e per i collegamenti con le isole e i servizi di crociera.



Le associazioni del cluster marittimo e portuale chiedono al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di avere un ruolo centrale nella messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Questa richiesta è stata formulata da ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, tutte associazioni rappresentative del settore marittimo e portuale in Italia. Il nuovo decreto legislativo che recepirà in Italia la Direttiva europea sul regime ETS non considera adeguatamente il ruolo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le associazioni. Questo ministero ha un'importante esperienza nelle politiche marittime, grazie alle attività svolte per le Autostrade del Mare e per la intermodalità ferro-mare, nonché nell'ambito del sostegno alle flotte. Durante le audizioni parlamentari, le associazioni hanno evidenziato la preoccupante assenza del MIT nei tavoli di concertazione riguardanti l'assegnazione delle risorse dell'EU-ETS. Inoltre, la ripartizione dei fondi destinati al MIT è stata demandata ad altri ministeri, provocando una mancanza di risorse fondamentali per il settore marittimo. Il regime ETS nel settore marittimo dovrebbe sostenere la decarbonizzazione attraverso l'uso di carburanti alternativi, lo spostamento modale verso il mare e il rinnovo delle flotte e dei porti. Le associazioni ritengono che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica abbia le competenze tecniche necessarie per gestire la prima area di intervento, ma che il MIT debba essere coinvolto nelle politiche marittime globali. L'assenza di fondi e di un attore consapevole nel settore marittimo minaccia l'efficacia delle azioni attese dal mercato e dalla società. Pertanto, le associazioni chiedono alle commissioni parlamentari di emendare il decreto legislativo in modo da garantire che il trasporto marittimo contribuisca alle azioni di decarbonizzazione e che vi

ETS: "AL MINISTERO DEI TRASPORTI UN RUOLO CENTRALE NELLA RIPARTIZIONE E GESTIONE DEI FONDI GENERATI DAL SISTEMA DI TASSAZIONE"

Roma - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoporti**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Roma - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la

Il Nautilus

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Le associazioni del settore marittimo-portuale denunciano l'assenza del MIT ai tavoli dove si decide l'assegnazione delle risorse dell'EU ETS

Allarmante - sottolineano - la mancata previsione di una ripartizione di fondi a favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le associazioni italiane del settore marittimo-portuale hanno evidenziato la necessità di «garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo». In una nota congiunta, ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoporti**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport hanno spiegato che «la bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa». Nella nota le associazioni denunciano l'assenza del ministero guidato da Matteo Salvini nelle sedi in cui si discute e si decide la ripartizione e l'assegnazione degli introiti derivanti dall'applicazione del sistema EU ETS: «nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato - hanno sottolineato - tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy». «Come è noto - prosegue la nota - nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente

Informare

Le associazioni del settore marittimo-portuale denunciano l'assenza del MIT ai tavoli dove si decide l'assegnazione delle risorse dell'EU ETS

07/26/2024 17:05

Allarmante - sottolineano - la mancata previsione di una ripartizione di fondi a favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le associazioni italiane del settore marittimo-portuale hanno evidenziato la necessità di «garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo». In una nota congiunta, ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport hanno spiegato che «la bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa». Nella nota le associazioni denunciano l'assenza del ministero guidato da Matteo Salvini nelle sedi in cui si discute e si decide la ripartizione e l'assegnazione degli introiti derivanti dall'applicazione del sistema EU ETS: «nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato - hanno sottolineato - tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy». «Come è noto - prosegue la nota - nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi

Informare

Primo Piano

l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società». «In questo contesto - conclude la nota - le associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di decreto legislativo, possano evidenziare al governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera».

ETS, l'appello "al Ministero dei Trasporti un ruolo centrale nella ripartizione e gestione dei fondi generati dalle tassazione"

Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoporti**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. Roma, 26 luglio 2024 - La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Informatore Navale

ETS, l'appello "al Ministero dei Trasporti un ruolo centrale nella ripartizione e gestione dei fondi generati dalle tassazione"

07/26/2024 17:53

Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. Roma, 26 luglio 2024 - La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Informatore Navale

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Emssion Trading System, l'appello del cluster marittimo: "Al MIT un ruolo centrale"

13 associazioni della portualità e della logistica italiana denunciano l'assenza del ministero delle Infrastrutture dal tavolo interministeriale per la ripartizione delle risorse generate dal mercato europeo di scambio delle quote di carbonio. Garantire al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta praticamente la totalità del cluster marittimo italiano riunito nelle associazioni Alis (autotrasporto), Ancip (portuali), Angopi (ormeggiatori), Assarmatori (armatori), Assiterminal (terminalisti), Assocostieri (depositi costieri), **Assoporti** (porti), Assorimorchiatori (rimorchiatori portuali), Confitarma (armatori), Fedepiloti (piloti portuali), Federagenti (agenti marittimi), Federimorchiatori (rimorchiatori portuali) e Uniport (terminalisti). La questione posta dal cluster marittimo italiano al governo riguarda l'assenza del ministero delle Infrastrutture - lo stesso ministero responsabile della governance portuale - nella gestione delle risorse generate dall'Emission Trading System (ETS), il mercato di scambio europeo delle quote di carbonio (sostanzialmente un sistema di tassazione basato su quote di mercato) entrato in vigore quest'anno. La direttiva Ue sta per essere recepita dall'Italia con un apposito decreto legislativo che modifica dopo oltre vent'anni il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS. «Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato -si legge in una nota congiunta delle 13 associazioni - tutti gli stakeholder hanno evidenziato con preoccupazione una sostanziale assenza del ministero delle Infrastrutture al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del ministero delle Infrastrutture, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del ministero dell'Ambiente e del ministero delle Imprese». La bozza di decreto non tiene «adeguatamente conto - continua la nota - della necessità di mantenere al dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle autostrade del mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa». L'inclusione dello shipping nel regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del ministero



13 associazioni della portualità e della logistica italiana denunciano l'assenza del ministero delle Infrastrutture dal tavolo interministeriale per la ripartizione delle risorse generate dal mercato europeo di scambio delle quote di carbonio. Garantire al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta praticamente la totalità del cluster marittimo italiano riunito nelle associazioni Alis (autotrasporto), Ancip (portuali), Angopi (ormeggiatori), Assarmatori (armatori), Assiterminal (terminalisti), Assocostieri (depositi costieri), Assoporti (porti), Assorimorchiatori (rimorchiatori portuali), Confitarma (armatori), Fedepiloti (piloti portuali), Federagenti (agenti marittimi), Federimorchiatori (rimorchiatori portuali) e Uniport (terminalisti). La questione posta dal cluster marittimo italiano al governo riguarda l'assenza del ministero delle Infrastrutture - lo stesso ministero responsabile della governance portuale - nella gestione delle risorse generate dall'Emission Trading System (ETS), il mercato di scambio europeo delle quote di carbonio (sostanzialmente un sistema di tassazione basato su quote di mercato) entrato in vigore quest'anno. La direttiva Ue sta per essere recepita dall'Italia con un apposito decreto legislativo che modifica dopo oltre vent'anni il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS. «Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato -si legge in una nota congiunta delle 13 associazioni - tutti gli stakeholder hanno evidenziato con preoccupazione una sostanziale assenza del ministero delle Infrastrutture al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più

Informazioni Marittime

Primo Piano

dell'Ambiente, «che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche», continua il cluster, «al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono senza dubbio alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al ministero delle Infrastrutture che si avvale di indubbe competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società». In questo contesto, le 13 associazioni del cluster marittimo italiano auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei ministri entro il prossimo 30 luglio il loro «autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera». Condividi Tag economia ambiente Articoli correlati.

Ets, cluster mare-porti "Al Mit ruolo centrale su fondi tassazione"

ROMA (ITALPRESS) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'ormai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Nè, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. "Nel settore marittimo - si legge in una nota -, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders". "L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società - spiega il cluster marittimo e portuale -. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza



di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera". - Foto associazioni cluster marittimo e portuale - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

La Verità

Primo Piano

Auto, energia e partenariati: Meloni in missione in Cina prova a mediare tra Ue e Xi

Premier tra Pechino e Shanghai da domani. Nei dossier, lo sviluppo di veicoli elettrici in Italia, eolico ed ex Ilva. Scordamaglia: «Offriamo formazione nell'agroalimentare»

carlo cambi Chi lascia la Via della seta per la nuova sa bene quel che lascia e per il resto ci prova. Così la pensano le imprese che sono al seguito del viaggio - importantissimo - che Giorgia Meloni intraprenderà da domani in Cina - ma l'arrivo a Pechino è previsto per oggi pomeriggio - fino a mercoledì, con tappa fondamentale per gli interessi economici a Shanghai. Giorgia Meloni avrà un colloquio diretto con Xi Jinping - i due ebbero un primo lungo incontro al G20 di Bali - il che dà massima dimensione politica alla visita del nostro presidente del Consiglio che arriva in Cina anche come presidente del G7 ed esponente di peso in Europa. Vista da Pechino, Giorgia Meloni è una possibile ambasciatrice di relazioni meno turbolente con l'Ue. Su questo punta il premier, che arriva con un'agenda fittissima e due scadenze centrali: il ventennale del Partenariato strategico globale fra Italia e Cina e i 700 anni dalla scomparsa di Marco Polo che è, con Padre Matteo Ricci, il nume tutelare dei rapporti sino-italiani. Sul fronte geopolitico, centrale sarà a il dossier sulla guerra in Ucraina.

Sul fronte economico tutto è invece concentrato sulla volontà italiana di riaffermare che i rapporti bilaterali sono ottimi. La settima edizione del Business forum Italia-Cina a cui Giorgia Meloni partecipa insieme al primo ministro Li Qiang sarà la sede per approfondire la partnership strategica con l'Italia che chiede - lo ha fatto peraltro già il ministro del made in Italy Adolfo Urso andato un mese fa Pechino - maggiore accessibilità dei prodotti italiani.

In questo periodo la Cina vive bassi consumi (non a caso la banca centrale ha tagliato i tassi portandoli al 2,3 %) e i prodotti italiani sono destinati a un target alto: c'è dunque necessità di stimolare la domanda. Una novità molto attesa - anche dai cinesi - potrebbe venire dalle auto elettriche. Il ministro Urso avrebbe in animo di destinare a un produttore cinese - si parla di Chery Automobile, Dongfeng o Jac - due marchi storici, Autobianchi e Innocenti, in cambio di stabilimenti in Italia capaci di produrre fino a 400.000 pezzi. (con tutti i rischi che ciò comporterebbe).

Il ministero ha già registrato i due marchi, che però sono ancora di proprietà di Stellantis.

Due giorni fa Carlos Tavares - a capo del gruppo che comprende anche ciò che resta di Fiat - ha detto che si può pensare, per ripianare i conti, di cedere alcuni marchi, ma ha risposto in maniera assai sbrigativa a Urso. Stellantis ha stretto un accordo di distribuzione di auto a batteria cinesi con Leapmotors, e quindi teme altre intese.

Un secondo settore è quello delle energie rinnovabili: Toto Holding viene a stringere accordi nell'eolico, Ansaldo energia porta progetti innovativi così come Terna, Snam ed Eni. Federlegno nelle sue diverse



La Verità

Primo Piano

articolarlo difende e promuove il business dell'arredo perché la Cina importa per 1,64 miliardi ed è il primo mercato asiatico. C'è la Bracco, visto che la farmaceutica è uno dei settori dove vendiamo (1,5 miliardi) di più di quello che importiamo (un miliardo). Un argomento a parte è quello dell'acciaio e della siderurgia - partecipano Federacciai e il gruppo Danieli - con un possibile interesse cinese per l'ex Ilva, mentre si discute di riequilibrare il rapporto nel biomedicale (importiamo per 9,1 miliardi e vendiamo per circa 700 milioni e nella delegazione c'è il gruppo Dedalus). Si parlerà molto di finanza - presenti Unicredit, Intesa Sanpaolo e Generali - di difesa con Leonardo, di logistica con **Assoport**, Fincantieri e Pirelli.

«Di biotecnologie e di tecniche colturali discuteremo - spiega Luigi Scordamaglia amministratore delegato di Filiera Italia - perché è quello che ci chiedono i cinesi. Chiedono alta formazione in agricoltura e nell'agroalimentare perché la Cina ha bisogno di avere una sua sicurezza alimentare, d'imparare a produrre meglio. E da questo punto di vista per loro l'Italia è un modello. Noi andiamo in Cina a parlare del nostro vino, dei formaggi, dei salumi, del nostro extravergine di oliva con l'intento di incrementare la loro domanda, ma discutiamo anche di una reciprocità sia normativa che commerciale che ci deve garantire l'accessibilità al mercato e la qualità delle esportazioni cinesi. Dobbiamo scongiurare che i dazi che l'Ue ha messo sulle auto elettriche non ci vengano fatti pagare con barriere doganali di Pechino sui nostri prodotti. Nel 2023 abbiamo venduto per quasi 600 milioni con una crescita del 5%. È un mercato importante che dobbiamo sviluppare. Mi pare che l'idea di questa delegazione di parlare di partnership piuttosto che di mero commercio sia vincente».

Giorgia Meloni spingerà su questo, tenendo presente che ha due frecce al suo arco. La prima è che tra Cina e Hong Kong ci sono circa 2.000 imprese italiane che fatturano 25 miliardi, la seconda è che in Italia studiano 16.000 ragazzi cinesi che sono la presenza straniera più massiccia tra gli universitari. Dunque esiste un fattore Italia per la Cina. Certo determinato anche dall'interscambio arrivato a livelli record: 74 miliardi con un deficit commerciale nostro molto rilevante a quota 41 miliardi.

ETS, l'appello del cluster marittimo e portuale

Lug 26, 2024 - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Lug 26, 2024 - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti

Sea Reporter

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Shipping Italy

Primo Piano

Il cluster marittimo-portuale si compatta per chiedere un ruolo centrale del Mit sull'Ets

Politica&Associazioni Tredici associazioni chiedono ai parlamentari competenti un emendamento che garantisca al settore di mantenere la maggior quota possibile di risorse generate dal tributo di REDAZIONE SHIPPING ITALY " Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo". Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoporti**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, tutte le associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del paese in una delle rarissime apparizioni come cluster compatto. "La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa". Le sigle firmatarie, come già in audizione parlamentare, hanno evidenziato, "con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e del Ministero delle imprese e del made in Italy". Il rischio per armatori e terminalisti portuali è quello che passino in secondo piano i progetti (e i relativi stanziamenti) dedicati al mare. Per il cluster, infatti, "nel settore marittimo il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders". Per questa ragione le associazioni invitano i parlamentari competenti a raccogliergli l'appello: "L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza



Politica&Associazioni Tredici associazioni chiedono ai parlamentari competenti un emendamento che garantisca al settore di mantenere la maggior quota possibile di risorse generate dal tributo di REDAZIONE SHIPPING ITALY " Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo". Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, tutte le associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del paese in una delle rarissime apparizioni come cluster compatto. "La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa". Le sigle firmatarie, come già in audizione parlamentare, hanno evidenziato, "con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e del Ministero delle imprese e del made in Italy". Il rischio per armatori e terminalisti portuali è quello che passino

Shipping Italy

Primo Piano

delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione".

Video Nord

Primo Piano

Ets, cluster mare-porti "Al Mit ruolo centrale su fondi tassazione"

ROMA (ITALPRESS) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Nè, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. "Nel settore marittimo - si legge in una nota -, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders". "L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società - spiega il cluster marittimo e portuale -. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza



Video Nord

Primo Piano

di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera". - Foto associazioni cluster marittimo e portuale - (ITALPRESS).

PORTO MARGHERA, L'ADSP AUTORIZZA PIPELINE SOTTERRANEA PER IL TRASPORTO DI OLI VEGETALI TRA GLI STABILIMENTI CEREAL DOCKS

L'Autorità di Sistema Portuale ha autorizzato un importante intervento per collegare tramite pipeline sotterranea due stabilimenti di Cereal Docks all'interno del **porto** di Marghera. L'opera, concepita per il trasferimento di oli vegetali e prevista dal Piano Operativo Triennale dell'Ente, metterà in connessione diretta l'impianto produttivo di via Banchina Molini, dove avverrà lo sbarco del prodotto via nave, e il deposito costiero di via Righi, dove è situato un parco serbatoi di stoccaggio aggiuntivo, la tubazione interrata sarà lunga 2,6 km e del diametro interno di 250 mm **Venezia**, 25 luglio 2024 - L'intervento consentirà di abbattere di circa 27.700 KG/anno le emissioni di CO₂ dovute all'utilizzo di mezzi di trasporto pesanti. Al momento, infatti, il deposito costiero di via Righi, pur disponendo di un affaccio sul canale Brentella, non può essere impiegato come sito di trasbordo marittimo in quanto non ci sono le batimetrie necessarie per far transitare i natanti impiegati per il trasporto degli oli vegetali. Conseguentemente, il sito è ad oggi alimentato esclusivamente tramite autobotti che fanno quotidianamente la spola tra i due stabilimenti di proprietà di Cereal Docks. È, inoltre, attualmente in corso la conferenza dei servizi per la costruzione di 6 silos nel sedime dell'impianto di Banchina Molini, dedicati al condizionamento del seme di soia nella fase cosiddetta di "preparazione", preliminare al processo industriale di trasformazione. L'investimento per entrambi i progetti è di 15 milioni di euro e la capacità totale di stoccaggio dei due stabilimenti, una volta connessi tra loro, raggiungerà le 130.000 Tm complessive. "L'intervento - chiarisce il Presidente AdSPMAS Fulvio Lino Di Blasio - è necessario per potenziare l'operatività e la competitività dell'azienda che è un attore di fondamentale importanza nel nostro scalo, da sempre punto di riferimento per il traffico agroalimentare, grazie anche all'ampio retroterra industriale e alle efficienti connessioni intermodali. Industria molitoria, della mangimistica e della spremitura di semi oleosi sono attività importanti nel nostro mix di merci, che ci consentono di affermarci tra i principali porti multipurpose a livello nazionale". Cereal Docks Marghera è il principale operatore agribulk del **Porto** di **Venezia**. L'impianto di produzione, acquisito nel 2011 dalla multinazionale Bunge e oggetto di revamping con investimenti del valore di 100 milioni per il raddoppio della capacità produttiva, è strutturato per ricevere e trasformare semi di soia provenienti da diverse aree del mondo. Sempre a Marghera, Cereal Docks è presente con il Deposito Costiero in via Righi per lo stoccaggio degli oli. Lo stabilimento di Marghera (35 dipendenti) opera in sinergia con le altre strutture del Gruppo Cereal Docks ed è dotato di una capacità di stoccaggio di 80 mila tonnellate, che alimentano un impianto di estrazione di oli, farine e lecitine con una potenzialità di circa 1 milione di tonnellate/anno di seme lavorato. Le destinazioni d'uso dei prodotti di Cereal



Informatore Navale

Venezia

Docks Marghera sono rivolte ad applicazioni nel settore alimentare e nella nutrizione animale. Per garantire efficienza e continuità di servizio al mercato, l'impianto è dotato di una banchina di sbarco per navi transoceaniche e di una piattaforma logistica che integra nave, rotaia, gomma. "Accogliamo con soddisfazione la notizia dell'autorizzazione - dichiara Paolo Fanin amministratore delegato di Cereal Docks Marghera - che è arrivata in tempi relativamente veloci. La pipeline, insieme al progetto dei nuovi silos di stoccaggio, confermano che Cereal Docks crede nell'importanza strategica del porto di Venezia". "Il collegamento via pipeline dello stabilimento di Banchina Molini con il deposito costiero oli vegetali di via Righi - afferma Roberto Olivo direttore dello stabilimento - è un progetto ambizioso, con caratteristiche uniche a livello europeo, che avrà ricadute positive in termini di sostenibilità ambientale e ci consentirà di razionalizzare i flussi logistici, portando ad un miglioramento del servizio ai nostri clienti, ovvero primarie industrie alimentari nazionali che rappresentano il settore più importante nel nostro manifatturiero, con un giro d'affari di 179 miliardi di cui 64 destinati all'esportazione".

Una pipeline sotterranea collegherà due stabilimenti nel porto di Marghera

Giulia Sarti

VENEZIA Con l'ok dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale due stabilimenti di Cereal Docks all'interno del porto di Marghera potranno essere collegati tramite pipeline sotterranea, una tubazione da 2,6 chilometri per un diametro interno di 250 millimetri. L'opera, concepita per il trasferimento di oli vegetali e prevista dal Piano Operativo Triennale dell'Ente, metterà in connessione diretta l'impianto produttivo di via Banchina Molini, dove avverrà lo sbarco del prodotto via nave, e il deposito costiero di via Righi, dove è situato un parco serbatoi di stoccaggio aggiuntivo. L'intervento consentirà di abbattere di circa 27.700 KG/anno le emissioni di CO2 dovute all'utilizzo di mezzi di trasporto pesanti. Al momento, infatti, il deposito costiero di via Righi, pur disponendo di un affaccio sul canale Brentella, non può essere impiegato come sito di trasbordo marittimo in quanto non ci sono le batimetrie necessarie per far transitare i natanti impiegati per il trasporto degli oli vegetali. Conseguentemente, il sito è ad oggi alimentato esclusivamente tramite autobotti che fanno quotidianamente la spola tra i due stabilimenti di proprietà di Cereal Docks. È, inoltre, attualmente in corso la conferenza dei servizi per la costruzione di sei silos nel sedime dell'impianto di Banchina Molini, dedicati al condizionamento del seme di soia nella fase cosiddetta di preparazione, preliminare al processo industriale di trasformazione. L'investimento per entrambi i progetti è di 15 milioni di euro e la capacità totale di stoccaggio dei due stabilimenti, una volta connessi tra loro, raggiungerà le 130.000 Tm complessive. L'intervento - spiega il presidente Fulvio Lino Di Blasio - è necessario per potenziare l'operatività e la competitività dell'azienda che è un attore di fondamentale importanza nel nostro scalo, da sempre punto di riferimento per il traffico agroalimentare, grazie anche all'ampio retroterra industriale e alle efficienti connessioni intermodali. Industria molitoria, della mangimistica e della spremitura di semi oleosi sono attività importanti nel nostro mix di merci, che ci consentono di affermarci tra i principali porti multipurpose a livello nazionale. Cereal Docks Marghera Cereal Docks Marghera è il principale operatore agribulk del Porto di Venezia. L'impianto di produzione, acquisito nel 2011 dalla multinazionale Bunge e oggetto di revamping con investimenti del valore di 100 milioni per il raddoppio della capacità produttiva, è strutturato per ricevere e trasformare semi di soia provenienti da diverse aree del mondo. Sempre a Marghera, Cereal Docks è presente con il Deposito Costiero in via Righi per lo stoccaggio degli oli. Lo stabilimento di Marghera (35 dipendenti) opera in sinergia con le altre strutture del Gruppo Cereal Docks ed è dotato di una capacità di stoccaggio di 80 mila tonnellate, che alimentano un impianto di estrazione di oli, farine e lecitine con una potenzialità di circa 1 milione di tonnellate/anno di seme lavorato. Le destinazioni d'uso dei prodotti di Cereal Docks Marghera sono



Messaggero Marittimo

Venezia

rivolte ad applicazioni nel settore alimentare e nella nutrizione animale. Per garantire efficienza e continuità di servizio al mercato, l'impianto è dotato di una banchina di sbarco per navi transoceaniche e di una piattaforma logistica che integra nave, rotaia, gomma. Accogliamo con soddisfazione la notizia dell'autorizzazione -dichiara Paolo Fanin amministratore delegato di Cereal Docks Marghera- che è arrivata in tempi relativamente veloci. La pipeline, insieme al progetto dei nuovi silos di stoccaggio, confermano che Cereal Docks crede nell'importanza strategica del porto di Venezia. Il collegamento via pipeline dello stabilimento di Banchina Molini con il deposito costiero oli vegetali di via Righi -aggiunge Roberto Olivo direttore dello stabilimento- è un progetto ambizioso, con caratteristiche uniche a livello europeo, che avrà ricadute positive in termini di sostenibilità ambientale e ci consentirà di razionalizzare i flussi logistici, portando ad un miglioramento del servizio ai nostri clienti, ovvero primarie industrie alimentari nazionali che rappresentano il settore più importante nel nostro manifatturiero, con un giro d'affari di 179 miliardi di cui 64 destinati all'esportazione.

Dimissioni di Toti: si voterà in autunno, la Liguria verso nuove elezioni regionali

La normativa prevede che le nuove elezioni regionali debbano essere indette tra 60 e 90 giorni dalla data delle dimissioni. A seguito delle dimissioni irrevocabili del presidente Giovanni Toti, formalizzate questa mattina la Regione Liguria si prepara a tornare alle urne entro i prossimi 90 giorni. L'ex governatore, attualmente agli arresti domiciliari per accuse di corruzione e finanziamento illecito, ha posto fine al suo mandato a due terzi del secondo termine. La normativa prevede che le nuove elezioni regionali debbano essere indette tra 60 e 90 giorni dalla data delle dimissioni. Questo colloca il probabile voto nel prossimo autunno, insieme alle elezioni già calendarizzate in Umbria e forse anche in Emilia-Romagna. Nei prossimi giorni, il Consiglio regionale si riunirà per avviare ufficialmente l'iter elettorale. Il Presidente della Giunta regionale facente funzioni, in coordinamento con il Ministero dell'Interno, stabilirà la data precisa del voto. Nel centrodestra è già iniziato un acceso confronto sulla successione. La Lega, in particolare, aspira alla guida della Regione, contemplando le due "solite" possibili strategie che caratterizzano le tornate politico-amministrative liguri: la candidatura di un esponente civico oppure la nomina di un politico di lungo corso. Ma è già in ballo il nome di Edoardo Rixi, attuale viceministro alle Infrastrutture e figura di spicco della Lega in Liguria. Rixi, noto per la sua profonda conoscenza del territorio ligure, potrebbe rappresentare una scelta di continuità e esperienza per il centrodestra. Sta di fatto che ancor prima delle dimissioni di Toti, il partito di Salvini ha innescato le consultazioni interne per verificare i candidabili per le Regionali. Significativi cambiamenti politici sono già in atto. La Lista civica del presidente Toti, durante l'ultimo Consiglio regionale, ha modificato il proprio nome da "Cambiamo con Toti presidente" a "Lista Toti Liguria", segnalando una sorta di cesura rispetto al passato e agli eventi recenti. Parallelamente agli sviluppi politici, prosegue l'inchiesta giudiziaria che ha coinvolto Giovanni Toti. La procura sta concludendo l'analisi forense dei dispositivi sequestrati e dovrà presto decidere come procedere nei confronti dell'ex presidente e degli altri indagati, tra cui l'imprenditore Aldo Spinelli e l'ex presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini. Le dimissioni di Toti potrebbero influenzare anche l'aspetto giudiziario: il suo legale potrebbe presentare una nuova istanza di revoca delle misure cautelari, facendo leva sul cambio di status del suo assistito.



Porto e infrastrutture, incontro Comune Vado-Unione Industriali: "Disponibilità sulla costruzione di alcune parti della diga ma l'accordo non ha trovato la piena formalizzazione"

Critici l'amministrazione comunale e il mondo economico in merito agli interventi che dovevano essere messi in atto. Dito puntato anche sui ritardi per il casello di Bossarino. L'amministrazione comunale di Vado Ligure si è incontrata con i rappresentanti del Cluster marittimo-Portuale di Savona-Vado Ligure, la neo-Presidente di Unione Industriali Savona Caterina Sambin ed il gruppo della sezione territoriale dell'Unione Industriale di Vado per discutere di alcune tematiche legate allo sviluppo del porto, del retroporto e delle infrastrutture di ultimo miglio. "L'incontro è stato un'occasione fondamentale per confrontarsi e aggiornarsi sulle prospettive di crescita del territorio, non solo in termini economici ma anche in ambito socio-economico - spiegano dal comune di Vado - Si è sottolineata l'importanza della collaborazione tra le parti interessate per promuovere lo sviluppo delle attività portuali, retroportuali e del relativo indotto. Il Porto di Savona-Vado Ligure è un fondamentale motore dell'economia provinciale sia in termini di valore economico occupazionale sia per l'impatto socio-economico che ne deriva". Durante la discussione il sindaco Fabio Gilardi, la presidente Sambin ed il Direttore di Unione Industriali

Alessandro Berta ed il Coordinatore della sezione Territoriale, hanno condiviso la necessità prioritaria che le istituzioni coinvolte, come la Regione, la Provincia e l'Autorità di Sistema Portuale, concretizzino gli impegni presi in merito all'addendum all'accordo di programma, al casello di Bossarino e al coordinamento delle opere previste dall'accordo del 2018, ancora oggi da completare. "Anche sul protocollo d'intesa, il territorio di Vado si era precedentemente dichiarato disponibile per collaborare istituzionalmente alla costruzione di alcune parti della diga. Tale disponibilità era condizionata dalla necessità di un accordo formale tra le parti coinvolte che aggiorni in parte quello vigente, per accompagnare la trasformazione e la reindustrializzazione del retroporto e mettere a sistema opere utili alla collettività, alla circolazione stradale e al territorio, come ad esempio il ponte di via alla Costa - puntualizzano dal comune vadese - Tuttavia, l'accordo attualmente non trova ancora la piena formalizzazione, con relative tempistiche e finanziamenti ancora da definire. Il sindaco Gilardi, ma anche il mondo economico, hanno evidenziato nuovamente gli impegni assunti così come gli operatori ed imprenditori portuali e retroportuali hanno insistito sulla necessità di procedere con la programmazione di opere ed infrastrutture portuali e retroportuali per l'intero bacino di Savona-Vado Ligure, come unanimemente condiviso nei percorsi di programmazione strategica, Dpss e - prossimamente - PRPS". "Il sindaco inviterà i firmatari sul territorio per definire insieme il percorso di concretizzazione delle opere. La comunità locale auspica risposte concrete per garantire un equilibrio tra sviluppo, sostenibilità ambientale e sociale, fondamentale per il benessere delle comunità locali in un territorio ricco di potenzialità



Savona News

Savona, Vado

economiche. Promuoverà a brevissimo una tavola rotonda che possa dare linfa al porto e alle città che hanno un così stretto legame con le attività portuali. Si tratta di un binomio straordinario, delicato e impegnativo, ma che porta frutti in termini socio-economici, di sviluppo sostenibile nel lungo periodo e dove tutti sono chiamati a fare la propria parte - concludono - Solo un **sistema** efficiente di infrastrutture può far crescere e rendere ancora più competitivo un porto ma anche la comunità che lo ospita ha bisogno di quelle rigenerazioni ed opere per convivere in un equilibrio importante tra sviluppo e la città. È già stato convocato inoltre dal Sindaco un tavolo operativo permanente per quanto riguarda i cantieri sul territorio e mettere a **sistema** azioni che tutelano la viabilità urbana e che creino i minor disagi possibili durante l'esecuzione delle opere".

Traffico sulla Provinciale 29, il sindaco di Savona: "Oltre il livello di tollerabilità è necessario un intervento decisivo"

Russo sulla chiusura notturna della A6 che fa gravare il traffico sulla Sp29: "E' intollerabile che Autostrada dei Fiori e la Regione non abbiano coinvolto le amministrazioni interessate" Il traffico sempre più congestionato sulla provinciale 29, che deve sopportare il passaggio del trasporto del carbone su gomma dopo il fermo dell'impianto delle Funivie, e il flusso di turisti nel periodo estivo, costituiscono un problema sempre più pesante per il territorio. "La situazione sulla SP 29 ha superato il livello di sostenibilità ed è necessario un intervento incisivo - dichiara il sindaco Marco Russo - Come sappiamo è un'arteria già dalla chiusura delle Funivie è gravata da intenso traffico di mezzi pesanti per il carbone e su questo grazie alla fattiva collaborazione con AdSP si stanno attuando soluzioni per spostare su ferro buona parte del traffico e confidiamo che nel giro di pochi mesi questa soluzione possa andare a compimento". "Però - aggiunge Russo - bisogna gestire questo tempo intermedio e la chiusura notturna della A6 grava in maniera insostenibile la situazione. Giustamente le comunità di cittadini che vivono lungo l'arteria sono esasperati. E' intollerabile che Autostrada dei Fiori e la Regione, se interpellata come dovrebbe, non abbiano sentito la necessità di coinvolgere le Amministrazioni Comunali interessate e non abbiano previsto, e consentito di adottare, le dovute contromisure". "Quindi- conclude Russo - occorre che, d'intesa con la Provincia, venga fissato un incontro a breve. Nel frattempo abbiamo chiesto un incontro ad **Autorità Portuale** per le necessarie misure volte a contenere il traffico di mezzi pesanti nelle ore notturne. A tal proposito non escludiamo di emettere un'ordinanza, naturalmente d'intesa con AdSP e con le altre Amministrazioni coinvolte".



Blue Festival 2024: alla Spezia nel fine settimana due talk sull'economia del mare

AdSP mar Ligure Orientale e mondo dell'impresa si confronteranno su "Blue economy subacquea: il mare tra industria e scienza" e "Elettrificare le banchine del porto, come e perché" Sul palco Blue Festival 2024, allestito alla Rosa dei Venti in Passeggiata Morin, alla Spezia, sabato 27 e domenica 28 luglio, alle ore 19 , si svolgeranno due talk che coinvolgono l'**Autorità di Sistema Portuale** del mar Ligure Orientale, animati dalle voci dirette di alcuni protagonisti, che racconteranno al pubblico gli elementi che caratterizzano alcune importanti attività legate all'economia del mare. Domani, sabato 27 , sarà la volta di "Blue economy subacquea: il mare tra industria e scienza" , in cui si parlerà delle profondità del mare e dei magnifici e avventurosi orizzonti della subacquea civile. Un racconto affascinante di curiosità, storia, cultura industriale e scientifica, tecnologia e sostenibilità. Emergeranno lati "sommersi" della città e qualche spunto lavorativo per i più giovani. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca della testata Città della Spezia, sarà partecipato da Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia; Mario Sommariva, presidente AdSP Mar Ligure Orientale; Luigi Barbagelata, managing director Colmar Italia; Marco Faimali, direttore Ias-Cnr; Fabrizio Forma, a.d. Art Sub. Domenica 28 luglio sarà invece protagonista il tema "Elettrificare le banchine del porto, come e perché" , che offrirà un racconto a più voci di conoscenza dell'innovativo percorso che, attraverso l'elettrificazione, mette insieme economia e sostenibilità, dando respiro al rapporto città-porto, attraverso un nuovo modo di concepire e sviluppare il futuro del porto e il suo forte legame con la città. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca della testata Città della Spezia, sarà partecipato da Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia; Federica Montaresi, segretario generale AdSP Mar Ligure Orientale; Fabrizio Maggioni, procuratore/sales manager di Mont-Ele; Alexio Picco, managing director Circle Group; Davide Vetralla, responsabile Unico del Progetto (Rup) cold ironing AdSP Mar Ligure Orientale. La partecipazione del pubblico è libera e gratuita.



Gnv, Rapporto di comunità 2023: generati 371 milioni di ricaduta sull'economia ligure

In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha rendicontato i propri risultati misurando l'impatto economico, ambientale e sociale prodotto a

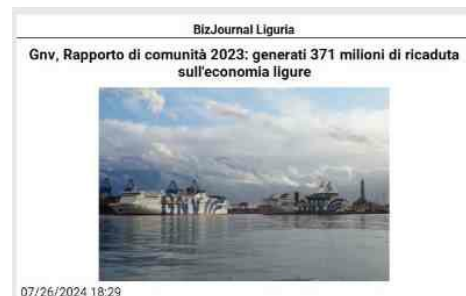
Genova

e in Liguria. Nel 2023 con il suo operato la Compagnia di traghetti Gnv ha generato una ricaduta di 1,36 miliardi di euro sull'economia nazionale, di cui il 27,3%, pari a 371 milioni, riferibili all'economia ligure. È quanto emerge dal Rapporto di Comunità 2023, sintesi di un'analisi degli ultimi anni di attività della compagnia del Gruppo Msc, realizzata in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza. In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha infatti deciso di rendicontare i propri risultati con l'obiettivo di misurare l'impatto economico, ambientale e sociale sui territori in cui opera a partire dalla città di

Genova

e dalla Regione Liguria. Gnv è presente oggi in 7 paesi nel mondo e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda Compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo, sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili (terza al mondo per entrambe le categorie) e conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta[1].

Il mercato principale per Gnv rimane però quello italiano, tanto che i principali servizi forniti dalla compagnia come i trasporti di passeggeri, veicoli e merci a livello nazionale valgono rispettivamente il 63%, 63% e 60% del totale. «Gnv opera in 8 porti in Italia, ciascuno di questi non solo è oggi parte integrante della nostra identità e della nostra storia, ma vogliamo che sia la base anche per il nostro sviluppo futuro in un'ottica di maggiore responsabilità economica e sociale verso tutti gli stakeholder coinvolti, a qualunque livello e in qualunque territorio, sottolineando il sempre più stretto legame che intercorre tra noi e le città di mare che colleghiamo - dichiara Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv -. Il traghetto rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori contribuendo, al contempo, al loro benessere. Per dare un'idea concreta, secondo le rielaborazioni relative al 2023, con la sua attività d'impresa Gnv genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo che ammonta a oltre 800 milioni di euro. Inoltre, Gnv ha la responsabilità di trasportare ogni anno sulle sue navi circa 7,4 miliardi di euro di controvalore di merci distribuite (pari allo 0,35% del Pil nazionale) che a loro volta costituiscono un volano per i territori. Sommando i due dati emersi dal rapporto, possiamo quindi assumere che Gnv agisce come infrastruttura capace di generare scambi interni per circa 8,2 miliardi di euro per l'economia del nostro paese. Un vettore come il nostro ha quindi ricadute importanti e fondamentali per lo sviluppo delle comunità e



In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha rendicontato i propri risultati misurando l'impatto economico, ambientale e sociale prodotto a Genova e in Liguria. Nel 2023 con il suo operato la Compagnia di traghetti Gnv ha generato una ricaduta di 1,36 miliardi di euro sull'economia nazionale, di cui il 27,3%, pari a 371 milioni, riferibili all'economia ligure. È quanto emerge dal Rapporto di Comunità 2023, sintesi di un'analisi degli ultimi anni di attività della compagnia del Gruppo Msc, realizzata in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza. In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha infatti deciso di rendicontare i propri risultati con l'obiettivo di misurare l'impatto economico, ambientale e sociale sui territori in cui opera a partire dalla città di Genova e dalla Regione Liguria. Gnv è presente oggi in 7 paesi nel mondo e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda Compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo, sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili (terza al mondo per entrambe le categorie) e conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta[1]. Il mercato principale per Gnv rimane però quello italiano, tanto che i principali servizi forniti dalla compagnia come i trasporti di passeggeri, veicoli e merci a livello nazionale valgono rispettivamente il 63%, 63% e 60% del totale. «Gnv opera in 8 porti in Italia, ciascuno di questi non solo è oggi parte integrante della nostra identità e della nostra storia, ma vogliamo che sia la base anche per il nostro sviluppo futuro in un'ottica di maggiore responsabilità economica e sociale verso tutti gli stakeholder coinvolti, a qualunque livello e in qualunque territorio, sottolineando il sempre più stretto legame che intercorre tra noi e le città di mare che colleghiamo - dichiara Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv -. Il traghetto rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori contribuendo, al contempo, al loro benessere. Per dare un'idea concreta, secondo le rielaborazioni relative al 2023, con la sua attività d'impresa Gnv genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo che ammonta a oltre 800 milioni di euro. Inoltre, Gnv ha la responsabilità di trasportare ogni anno sulle sue navi circa 7,4 miliardi di euro di controvalore di merci distribuite (pari allo 0,35% del Pil nazionale) che a loro volta costituiscono un volano per i territori. Sommando i due dati emersi dal rapporto, possiamo quindi assumere che Gnv agisce come infrastruttura capace di generare scambi interni per circa 8,2 miliardi di euro per l'economia del nostro paese. Un vettore come il nostro ha quindi ricadute importanti e fondamentali per lo sviluppo delle comunità e

il successo dei luoghi in cui opera, a patto che sia fatto in modo sostenibile, puntando alla transizione ecologica e rispondendo fattivamente a una delle più urgenti sfide per il settore. Vogliamo capitalizzare al meglio le competenze professionali e l'attenzione che ogni giorno mettiamo in ciò che facciamo, nella convinzione che le nostre navi con i loro equipaggi, non rappresentino semplicemente un mezzo di trasporto ma veri e propri vettori di ricchezza e infrastruttura a servizio dello sviluppo del Paese». Il Rapporto si propone quindi di analizzare le ricadute positive e il contributo in termini di sviluppo che la Compagnia ha sulle città di mare in cui fa tappa e sulle comunità che le abitano non solo da un punto di vista economico, ma anche ambientale e sociale. I paragrafi che seguono declinano i principali risultati emersi dallo studio con un focus particolare sul territorio ligure.

Impatto economico In un paese come l'Italia, dove le due isole maggiori svolgono un ruolo di grande rilievo da un punto di vista turistico ed economico, è fondamentale garantire la continuità territoriale con la penisola tutto l'arco dell'anno. In questo, il trasporto marittimo svolge un ruolo chiave confermato dal trend di crescita che il comparto traghetti sta registrando, soprattutto negli ultimi anni. Basti pensare che nel 2023 Gnv ha ospitato a bordo delle proprie navi oltre 2,4 milioni di passeggeri, quasi 1 milione di veicoli e più di 4 milioni di metri lineari di merci e ad ogni toccata di una propria nave attiva dai 150 ai 160 lavoratori tra marittimi, portuali, autorità, operatori di biglietteria e agenzie di viaggio. Tutto ciò ha contribuito nel generare 408 milioni di euro in spese dirette da parte della Compagnia per quella che, secondo le stime, è stata una ricaduta[2] pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia nazionale italiana, di cui 371 milioni di euro (27,3%) riferibili all'economia ligure. Entrando nello specifico del comparto merci, Gnv nel 2023 ha effettuato oltre 172.000 spedizioni da e per i 7 porti nazionali serviti su 9 diverse linee, gestendo 172.921 mezzi e servendo 5.201 clienti B2B. Le navi della Compagnia hanno movimentato complessivamente 2,9 milioni di tonnellate di merci per un controvalore di 7,4 miliardi di euro [3] pari al 0,35% del Pil italiano. A quello generato dal comparto merci si affianca il valore con cui Gnv, attraverso la propria attività, concorre allo sviluppo e alla ricchezza dell'industria del turismo. Secondo le stime, ogni turista che sbarca da un traghetti effettua una spesa media di circa 130 euro al giorno sul territorio (per 10 giorni di permanenza media), generando quindi un ulteriore valore aggiunto per l'industria del turismo che complessivamente ammonta oltre 800 milioni di euro. In particolar modo in Liguria, nel **porto di Genova**, Gnv è operativa con 16 delle proprie navi su 7 differenti linee, di cui 4 internazionali (Barcellona, Malta, Tangeri e Tunisi) e 3 nazionali verso le isole maggiori (Palermo, Olbia e **Porto Torres**). Nel 2023 Gnv ha realizzato oltre 1.000 accosti nel **porto** ligure movimentando oltre 1 milione di passeggeri (circa il 24% del totale dei passeggeri trasportati dalla Compagnia) e circa 1,8 milioni di tonnellate di merci (circa il 11% del traffico totale).

Impatto ambientale Gnv oggi opera con 25 navi, dal 2019 ha aggiunto alla sua flotta ben 9 unità e proseguirà lungo questa rotta con l'ingresso di 4 nuovi traghetti entro il 2026. Il primo, "Gnv Polaris", è in arrivo entro la fine del 2024, seguiranno poi "Gnv Orion" nel 2025, infine "Gnv Virgo" e la quarta unità

nel 2026. Si tratterà di navi di nuova costruzione equipaggiate per ridurre al minimo le emissioni inquinanti per l'ambiente e favorire il risparmio energetico, permettendo alla Compagnia di compiere un importante passo nel proprio percorso per uno sviluppo sostenibile. Le prime due unità, a propulsione tradizionale, consentiranno infatti un abbattimento delle emissioni di CO2 del 30% rispetto a quelle attualmente in flotta e la terza e la quarta, alimentate a Gnl, ovvero il combustibile fossile più pulito disponibile oggi su larga scala, addirittura del 50%. L'impegno di Gnv sul fronte ambientale non si limita peraltro all'acquisto di nuove unità, ma prevede anche l'aggiornamento costante delle tecnologie presenti a bordo delle navi già operative. La Compagnia ha infatti scelto di investire oltre 100 milioni di euro nell'installazione di impianti scrubber su 17 delle 25 unità della flotta, tecnologia che permette il lavaggio dei gas di scarico della nave e l'abbattimento delle emissioni di ossidi di zolfo portandoli ben cinque volte al di sotto gli attuali limiti normativi. La Compagnia, inoltre, sta dotando i traghetti di un software dedicato che consente di monitorare, analizzare e migliorare le performance tecniche attraverso l'analisi periodica da parte dell'ufficio tecnico e ha allo studio delle soluzioni per convertire le unità già in navigazione predisponendole per il cold ironing. Anche lo sviluppo delle Autostrade del Mare, oltre a portare i benefici economici e sociali sopracitati, implica una significativa attenzione all'ambiente. E in questo ambito Gnv intende essere protagonista contribuendo a creare un network di rotte efficienti e complementari al trasporto stradale, che possano dare impulso a uno sviluppo sempre più sostenibile della rete infrastrutturale italiana contribuendo a decongestionare le strade e abbattere le emissioni riducendo l'inquinamento prodotto dal trasporto su gomma. Come dimostrano i dati, si tratta di una tendenza in crescita: nel 2023 Gnv ha ospitato a bordo 300 mila camion, registrando un trend di crescita del +27% negli ultimi 10 anni. Più in generale, Gnv si è posta l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile, rispettoso del mare e dell'ambiente, mettendosi nelle condizioni di affrontare al meglio le sfide future. Impatto sociale La Compagnia, che conta oltre 1.900 dipendenti, è da sempre focalizzata sul futuro e sulle nuove generazioni, per questo è impegnata in progetti di carattere sociale rivolti non solo alle comunità che abitano i territori toccati dalle navi, contribuendo a produrre cultura e sostegno sociale, ma anche verso i propri collaboratori e gli equipaggi, con un impegno particolare nella trasmissione della cultura e delle tradizioni marittime. Infatti, solo nello scorso anno Gnv ha investito 900.000 euro nello sviluppo di corsi di formazione e specializzazione per i propri collaboratori. L'attenzione rivolta al personale è la stessa destinata alla clientela, e ai tanti animali domestici presenti ogni anno a bordo. Sulle navi Gnv nel 2023 hanno infatti viaggiato circa 77.000 animali, il 5% in più rispetto al dato registrato l'anno precedente. La sempre maggiore presenza degli amici a quattro zampe sulle navi Gnv testimonia gli sforzi della compagnia sul fronte dell'accoglienza a bordo. [1] Fonte: dati Shippax 2024 [2] Insieme degli impatti diretti, indiretti e indotti [3] Stima frutto di una analisi realizzata da Tim 10 srl, società indipendente di ricerca e consulenza.

Porto di Genova, presentato il nuovo regolamento di sicurezza

Entrata in vigore prevista entro fine settembre: tra le novità la revisione delle zone con restrizioni della rada e semplificazioni in materia di diporto e pesca. È stato illustrato a cura della Capitaneria di porto - Guardia Costiera il nuovo regolamento di sicurezza del porto di Genova, presenti il direttore marittimo della Liguria, ammiraglio Ispettore Piero Pellizzari, e i rappresentanti del cluster marittimo e delle Istituzioni interessate. Il testo, sul quale operatori e Istituzioni potranno esprimere commenti, e che la Capitaneria di porto prevede possa entrare in vigore entro il 30 settembre 2024 al termine dell'iter di approvazione, tiene conto delle innovazioni normative nel frattempo intervenute (per esempio in materia di security e di circolazione stradale) e della mutata realtà portuale, con l'obiettivo principale di razionalizzare e semplificare la lettura e l'applicazione del regolamento del porto per tutti gli utenti. Vengono introdotte alcune novità, sempre nell'ottica di migliorare e rendere più sicura la fruizione degli specchi acquei portuali, tra cui la revisione delle zone con restrizioni della rada e una norma programmatica relativa alle navi propulse a Gnl (gas naturale liquefatto) e vengono riportate in chiave di semplificazione le disposizioni che regolamentano le attività del diporto e della pesca. Il regolamento sarà approvato dalla Capitaneria di porto mediante ordinanza, e oltre agli aspetti di novità, l'utente potrà ritrovare un utile compendio delle disposizioni emanate negli anni, per esempio con riferimento al servizio integrativo antincendio ed ai servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio ed ormeggio).



Porto, via libera alle variazioni al bilancio di previsione 2024

Il comitato di gestione, nella seduta di giovedì 25 luglio 2024, ha approvato l'assestamento al bilancio di previsione 2024 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Sono previste maggiori entrate per 51,365 milioni di euro e maggiori spese per 42,188 milioni di euro, con un risultato di gestione di -117,6 milioni di euro. "Le variazioni - spiega l'autorità -, sia in entrata che in spesa, sono riconducibili alla gestione corrente del bilancio e all'aggiornamento dei programmi triennali ordinario e straordinario. Si registrano maggiori entrate in conto capitale, pari a 39,265 milioni di euro". Sul fronte delle spese, l'assestamento al bilancio 2024 è disposto per 33,2 milioni di euro, di cui 28 milioni collegati al programma triennale delle opere ordinario e straordinario.

"Per effetto delle variazioni proposte - prosegue l'autorità -, l'avanzo di amministrazione presunto al 31 dicembre 2024 ammonta a 123,9 milioni di euro e l'avanzo disponibile (al netto dei fondi obbligatori pari a circa 41 milioni di euro) si assesta a 38,5 milioni di euro". Per quanto riguarda lo sviluppo dell'intermodalità sono state approvate le convenzioni, che finalizzano la collaborazione tra Adsp ed Rfi per lo sviluppo degli interventi di ultimo miglio nel bacino di Sampierdarena. Gli interventi, per un valore complessivo di circa 100 milioni di euro, relativi alla nuova stazione di Fuori Muro e al collegamento tra il compendio Rugna-Bettolo e il parco del Campasso, completano il sistema di adduzione dedicato a merci e passeggeri costituito dal Nodo di Genova e Terzo Valico ferroviario. Le attività di progettazione sono state co-finanziate al 50% dall'Unione Europea a valere sui fondi Connecting Europe Facility nell'ambito del progetto Renew4ge. "L'avvio delle opere di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria portuale trapperà un sistema di inoltro/ricezione dei traffici marittimi moderno e sostenibile, in grado di fare fronte agli sviluppi della domanda previsti dal mercato nel lungo termine e connesso ai principali corridoi di penetrazione verso i mercati d'Oltralpe", conclude l'autorità. Infine, sono stati deliberati provvedimenti demaniali di varia natura.



Il comitato di gestione, nella seduta di giovedì 25 luglio 2024, ha approvato l'assestamento al bilancio di previsione 2024 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Sono previste maggiori entrate per 51,365 milioni di euro e maggiori spese per 42,188 milioni di euro, con un risultato di gestione di -117,6 milioni di euro. "Le variazioni - spiega l'autorità -, sia in entrata che in spesa, sono riconducibili alla gestione corrente del bilancio e all'aggiornamento dei programmi triennali ordinario e straordinario. Si registrano maggiori entrate in conto capitale, pari a 39,265 milioni di euro". Sul fronte delle spese, l'assestamento al bilancio 2024 è disposto per 33,2 milioni di euro, di cui 28 milioni collegati al programma triennale delle opere ordinario e straordinario. "Per effetto delle variazioni proposte - prosegue l'autorità -, l'avanzo di amministrazione presunto al 31 dicembre 2024 ammonta a 123,9 milioni di euro e l'avanzo disponibile (al netto dei fondi obbligatori pari a circa 41 milioni di euro) si assesta a 38,5 milioni di euro". Per quanto riguarda lo sviluppo dell'intermodalità sono state approvate le convenzioni, che finalizzano la collaborazione tra Adsp ed Rfi per lo sviluppo degli interventi di ultimo miglio nel bacino di Sampierdarena. Gli interventi, per un valore complessivo di circa 100 milioni di euro, relativi alla nuova stazione di Fuori Muro e al collegamento tra il compendio Rugna-Bettolo e il parco del Campasso, completano il sistema di adduzione dedicato a merci e passeggeri costituito dal Nodo di Genova e Terzo Valico ferroviario. Le attività di progettazione sono state co-finanziate al 50% dall'Unione Europea a valere sui fondi Connecting Europe Facility nell'ambito del progetto Renew4ge. "L'avvio delle opere di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria portuale trapperà un sistema di inoltro/ricezione dei

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Porto di Genova, via alla convenzione con RFI per Sampierdarena

Nuova stazione di Fuori Muro e collegamento tra Rugna-Bettolo e parco del Campasso, che completano l'ultimo miglio del bacino Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale (Genova e Savona) ha approvato le convenzioni che finalizzano la collaborazione dell'ente con Rete Ferroviaria Italiana del gruppo Ferrovie per lo sviluppo degli interventi di ultimo miglio nel bacino di Sampierdarena. Gli interventi, per un valore complessivo di circa 100 milioni di euro, relativi alla nuova stazione di Fuori Muro e al collegamento tra il compendio Rugna-Bettolo e il parco del Campasso, completano il sistema di adduzione dedicato a merci e passeggeri costituito dal Nodo di Genova e Terzo Valico ferroviario. Le attività di progettazione sono state co-finanziate al 50% dall'Unione Europea a valere sui fondi Connecting Europe Facility nell'ambito del progetto RENEW4GE. L'avvio delle opere di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria portuale tragherà un sistema di inoltro/ricezione dei traffici marittimi moderno e sostenibile, in grado di fare fronte agli sviluppi della domanda previsti dal mercato nel lungo termine e connesso ai principali corridoi di penetrazione verso i mercati d'oltralpe. Il Comitato ha anche approvato l'assestamento al bilancio di previsione 2024. Sono previste maggiori entrate per 51,3 milioni di euro e maggiori spese per circa 42 milioni, con un risultato di gestione negativo per 117,6 milioni. Le variazioni, sia in entrata che in spesa, sono riconducibili alla gestione corrente del bilancio e all'aggiornamento dei programmi triennali ordinario e straordinario. Si registrano maggiori entrate in conto capitale, pari a 39,2 milioni. Sul fronte delle spese, l'assestamento al bilancio 2024 è disposto per 33,2 milioni, di cui 28 milioni collegati al Programma Triennale delle Opere Ordinario e Straordinario. Per effetto delle variazioni proposte, l'avanzo di amministrazione presunto al 31 dicembre 2024 ammonta a 123,9 milioni di euro e l'avanzo disponibile (al netto dei fondi obbligatori pari a circa 41 milioni di euro) si assesta a 38,5 milioni di euro. Condividi Tag genova Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Porto di Genova, via alla convenzione con RFI per Sampierdarena



07/26/2024 10:23

Nuova stazione di Fuori Muro e collegamento tra Rugna-Bettolo e parco del Campasso, che completano l'ultimo miglio del bacino Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale (Genova e Savona) ha approvato le convenzioni che finalizzano la collaborazione dell'ente con Rete Ferroviaria Italiana del gruppo Ferrovie per lo sviluppo degli interventi di ultimo miglio nel bacino di Sampierdarena. Gli interventi, per un valore complessivo di circa 100 milioni di euro, relativi alla nuova stazione di Fuori Muro e al collegamento tra il compendio Rugna-Bettolo e il parco del Campasso, completano il sistema di adduzione dedicato a merci e passeggeri costituito dal Nodo di Genova e Terzo Valico ferroviario. Le attività di progettazione sono state co-finanziate al 50% dall'Unione Europea a valere sui fondi Connecting Europe Facility nell'ambito del progetto RENEW4GE. L'avvio delle opere di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria portuale tragherà un sistema di inoltro/ricezione dei traffici marittimi moderno e sostenibile, in grado di fare fronte agli sviluppi della domanda previsti dal mercato nel lungo termine e connesso ai principali corridoi di penetrazione verso i mercati d'oltralpe. Il Comitato ha anche approvato l'assestamento al bilancio di previsione 2024. Sono previste maggiori entrate per 51,3 milioni di euro e maggiori spese per circa 42 milioni, con un risultato di gestione negativo per 117,6 milioni. Le variazioni, sia in entrata che in spesa, sono riconducibili alla gestione corrente del bilancio e all'aggiornamento dei programmi triennali ordinario e straordinario. Si registrano maggiori entrate in conto capitale, pari a 39,2 milioni. Sul fronte delle spese, l'assestamento al bilancio 2024 è disposto per 33,2 milioni, di cui 28 milioni collegati al Programma Triennale delle Opere Ordinario e Straordinario. Per effetto delle variazioni proposte, l'avanzo di amministrazione presunto al 31 dicembre 2024 ammonta a 123,9 milioni di euro e l'avanzo disponibile (al netto dei fondi obbligatori pari a circa 41 milioni di euro) si assesta a 38,5 milioni di euro. Condividi Tag genova Articoli correlati.

Toti si dimette: consegnata la lettera in Regione

Giulia Sarti

GENOVA Alla fine, dopo due mesi e mezzo agli arresti domiciliari Giovanni Toti si è dimesso dalla carica di governatore della Liguria. Secondo quanto si apprende, la lettera scritta a mano dal presidente, è stata consegnata all'ufficio protocollo della Regione dall'assessore Giacomo Giampedrone, delegato di Toti. Dimissioni irrevocabili si legge nella missiva da Ameglia. La notizia circolava già nelle scorse ore e una delle motivazioni era quella di evitare il giudizio immediato. Infatti è proprio il suo ruolo di governatore la motivazione data per Toti che potrebbe reiterare il reato di corruzione. Una volta dimesso la forma cautelare degli arresti domiciliari potrebbe venire meno. Da questo momento parte la corsa verso le nuove elezioni che dovranno essere fissate entro i prossimi 90 giorni. Ieri, durante il consiglio regionale intanto la lista civica dell'ormai ex presidente aveva cambiato il proprio nome: da Cambiamo con Toti presidente a Lista Toti Liguria. Si vedrà ora che scenari si apriranno per la Regione, la città di Genova e certamente il porto che attende un nuovo presidente.



Intermodalità: 100 milioni di investimento per l'AdSp di Genova

Giulia Sarti

GENOVA Dal Comitato di gestione dell'AdSp del mar Ligure occidentale un punto importante che emerge dal tavolo riguarda lo sviluppo dell'intermodalità: sono state infatti approvate le convenzioni che finalizzano la collaborazione tra AdSp ed RFI per lo sviluppo degli interventi di ultimo miglio nel bacino di Sampierdarena. 100 milioni di euro l'investimento complessivo, relativo alla nuova stazione di Fuori Muro e al collegamento tra il compendio Rugna-Bettolo e il parco del Campasso, che completano il sistema di adduzione dedicato a merci e passeggeri costituito dal Nodo di Genova e Terzo Valico ferroviario. Le attività di progettazione sono state co-finanziate al 50% dall'Unione Europea a valere sui fondi Connecting Europe Facility nell'ambito del progetto RENEW4GE. L'avvio delle opere di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria portuale traghederà un sistema di inoltro/ricezione dei traffici marittimi moderno e sostenibile, in grado di fare fronte agli sviluppi della domanda previsti dal mercato nel lungo termine e connesso ai principali corridoi di penetrazione verso i mercati d'oltralpe. Il Comitato riunito ha inoltre approvato le variazioni al Bilancio di Previsione 2024: sono previste maggiori entrate per 51,365 milioni di euro e maggiori spese per 42,188 milioni di euro, con un risultato di gestione di -117,6 milioni di euro. Le variazioni, sia in entrata che in spesa, sono riconducibili alla gestione corrente del bilancio e all'aggiornamento dei programmi triennali ordinario e straordinario. Si registrano maggiori entrate in conto capitale, pari a 39,265 milioni di euro. Sul fronte delle spese, l'assestamento al bilancio 2024 è disposto per 33,2 milioni di euro, di cui 28 milioni collegati al Programma Triennale delle Opere Ordinario e Straordinario. Per effetto delle variazioni proposte, l'avanzo di amministrazione presunto al 31.12.2024 ammonta a 123,9 milioni di euro e l'avanzo disponibile (al netto dei fondi obbligatori pari a circa 41 milioni di euro) si assesta a 38,5 milioni di euro.



Giovanni Toti si è dimesso da presidente di Regione Liguria

Dopo ottanta giorni agli arresti domiciliari nella sua abitazione di Ameglia dopo l'arresto per presunta corruzione, falso e abuso d'ufficio, Toti lascia la poltrona da governatore AMEGLIA - Giovanni Toti si è dimesso da presidente di Regione Liguria. "Giovanni Toti si è dimesso da presidente di Regione Liguria. A consegnare la lettera di dimissioni irrevocabili all'ufficio protocollo dell'Ente è stato questa mattina alle 10.40 l'assessore Giacomo Raul Giampedrone su delega dello stesso Toti" si legge nel comunicato emesso dall'ufficio stampa di Giacomo Giampedrone. Dopo ottanta giorni agli arresti domiciliari nella sua abitazione di Ameglia dopo l'arresto per presunta corruzione, falso e abuso d'ufficio, Toti lascia la poltrona da governatore durante le battute finale dell'inchiesta che il 7 maggio ha terremotato Regione Liguria e ha visto i domiciliari per Aldo Spinelli e Roberto, il figlio, e l'ex presidente di **Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini. Giovedì infatti sono stati sentiti gli ultimi testimoni mentre dovrebbe concludersi a breve l'analisi forense dei telefonini e dei dispositivi sequestrati quasi tre mesi fa. Inchiesta vicina alla conclusione, Toti verso le dimissioni - LEGGI QUI Con le dimissioni entra da subito nel vivo la campagna elettorale per la presidenza della Regione che potrebbe concludersi già in autunno con le elezioni anticipate. A breve, inoltre, potrebbero arrivare dalla difesa nuove istanze di revoca su entrambe le ordinanze del Gip Solo ieri la lista civica dell'ex presidente ha cambiato nome durante il Consiglio regionale della Liguria, passando da 'Cambiamo con Toti presidente' a 'Lista Toti Liguria', senza più la parola 'presidente'. La 'Lista Toti Liguria' con otto componenti è il più grande gruppo del Consiglio regionale della Liguria.



Il Corriere Mercantile oggi avrebbe 200 anni...

di Michele Vari Era il mio giornale e raccontava la storia di Genova...Il 27 luglio del 2015 chiudeva il Corriere Mercantile, uno dei primi giornali d'Italia, oggi avrebbe 200 anni: una mostra e un'insegna del Municipio Media Valbisagno per non dimenticarlo. L'appello era stato lanciato dall'ultimo caporedattore Paolo De Toter, "la città e le istituzioni non dimentichino una voce libera e autorevole come il Corriere Mercantile, serve una targa per ricordare il giornale dei genovesi chiuso nel 2015 che quest'anno avrebbe compiuto duecento anni di vita". Il Corriere Mercantile era anche il mio giornale, e De Toter è la persona che mi ha insegnato a fare il giornalista. Dico il mio giornale perché io, come tutti gli altri giornalisti e i poligrafici eravamo anche un po' editori visto che era un quotidiano in cooperativa di cui noi tutti eravamo i soci. La nostra forza, perché liberi di scrivere senza dovere sottostare a nulla che non fosse la deontologia professionale, ma anche la nostra debolezza, perché contavamo solo sulle copie vendute e i contributi dell'editoria, fondi che l'avvento di una certa politica populista ha poi cancellato, un grosso errore, perché così sono spariti delle voci libere. Bastava controllare che i fondi dell'editoria fossero destinati davvero a giornali che facevano informazione e non a testate che con il giornalismo e l'informazione non avevano nulla da spartire. Il Mercantile era stato rilevato da una cooperativa nel 1977, quando gli editori di allora, gli armatori Fassio, erano falliti. Al centro della storia del Mercantile, come conferma il nome, c'è sempre stato il **porto**, era stato fondato nel 1824, primo giornale d'Italia, per dare voce dei traffici marittimi di Genova e del resto del mondo. Allora il Mercantile era diffuso in tutto il mondo. La prima risposta all'appello di De Toter è arrivata a distanza di alcuni mesi, per ora inevitabilmente un semplice ma importante impegno d'intenti, da Angelo Guidi, presidente del Municipio Bassa Valbisagno competente per via Archimede, a San Fruttuoso, dove c'era la sede del Corriere Mercantile, locali ora chiusi e in vendita ma con ancora l'insegna del quotidiano sopra l'ingresso, "insieme ad alcuni ex soci stiamo pensando a due iniziative per ricordare il giornale in cooperativa che è stato così importante per il quartiere e la città - spiega Guidi- una mostra nella sede del Municipio, in piazza Manzoni, a poche decine di metri da via Archimede, e l'affissione di una prima targa di tipo turistica, molto più facile da apporre in attesa della trafila burocratica per una vera e propria targa a ricordo del Corriere Mercantile". Subito dopo l'invocazione di De Toter al Premio dedicato a Mimmo Angeli, lo storico direttore della giornale in cooperativa sopravvissuto anche grazie alla sforzo e la grande professionalità dei soci poligrafici e giornalisti, Stefano Balleari, capogruppo in Regione di Fratelli d'Italia, aveva presentato un ordine del giorno sottoscritto da tutti i gruppi e approvato all'unanimità dal Consiglio regionale in cui si ricordava che il giornale "rappresentava



di Michele Vari Era il mio giornale e raccontava la storia di Genova...Il 27 luglio del 2015 chiudeva il Corriere Mercantile, uno dei primi giornali d'Italia, oggi avrebbe 200 anni: una mostra e un'insegna del Municipio Media Valbisagno per non dimenticarlo. L'appello era stato lanciato dall'ultimo caporedattore Paolo De Toter, "la città e le istituzioni non dimentichino una voce libera e autorevole come il Corriere Mercantile, serve una targa per ricordare il giornale dei genovesi chiuso nel 2015 che quest'anno avrebbe compiuto duecento anni di vita". Il Corriere Mercantile era anche il mio giornale, e De Toter è la persona che mi ha insegnato a fare il giornalista. Dico il mio giornale perché io, come tutti gli altri giornalisti e i poligrafici eravamo anche un po' editori visto che era un quotidiano in cooperativa di cui noi tutti eravamo i soci. La nostra forza, perché liberi di scrivere senza dovere sottostare a nulla che non fosse la deontologia professionale, ma anche la nostra debolezza, perché contavamo solo sulle copie vendute e i contributi dell'editoria, fondi che l'avvento di una certa politica populista ha poi cancellato, un grosso errore, perché così sono spariti delle voci libere. Bastava controllare che i fondi dell'editoria fossero destinati davvero a giornali che facevano informazione e non a testate che con il giornalismo e l'informazione non avevano nulla da spartire. Il Mercantile era stato rilevato da una cooperativa nel 1977, quando gli editori di allora, gli armatori Fassio, erano falliti. Al centro della storia del Mercantile, come conferma il nome, c'è sempre stato il porto, era stato fondato nel 1824, primo giornale d'Italia, per dare voce dei traffici marittimi di Genova e del resto del mondo. Allora il Mercantile era diffuso in tutto il mondo. La prima risposta all'appello di De Toter è arrivata a distanza di alcuni mesi, per ora inevitabilmente un semplice ma importante

una delle testate più longeve in Italia e ha costituito una palestra professionale per tanti giornalisti che si sono poi affermati a livello nazionale". Nell'ordine del giorno si ricordava il ruolo di primo piano e di grande equilibrio e equidistanza impresso al giornale da Mimmo Angeli, direttore del Mercantile dal 1979 al 2015. Balleari oggi rinnova l'invito alla politica, "il Mercantile ha rappresentato bene la genovesità, le nostre radici, i mie ricordi sono legati anche a quando iniziando a fare politica ebbi modo di apprezzare l'etica e la professionalità dei giornalisti del Mercantile, che allora usciva al pomeriggio, cronisti attenti e liberi come appunto Paolo De Toter". Dalla destra alla sinistra, in sintonia con Balleari le dichiarazioni gonfie di affetto per il Corriere Mercantile di Gianni Pastorino, capogruppo in Regione di Linea Condivisa, che fra l'altro in veste di sindacalista si trovò anche a supportare in prima persona le difficoltà sostenute dai giornalisti del Mercantile. "Una voce davvero libera che manca nell'attuale panorama dell'informazione, una cooperativa che era una vera e propria scuola di giornalismo di grande spessore. La conferma dai tanti ex cronisti del Mercantile che oggi si distinguono grazie al loro modo di fare giornalismo che si sta perdendo, andando sul territorio, ascoltando più fonti, cito fra tutti tre croniste con cui io occupandomi di porto e di sindacato mi confrontavo più spesso, Maria Cristina Cambri, Monica Zunino e Annamaria Coluccia, ma anche tanti altri validi cronisti oggi punto di riferimento di testate liguri e nazionali". Noi del Mercantile, aggiungo per esemplificare lo spirito che ci animava, avevamo fame, grinta e prima dell'avvento di Internet e dei social, quando ancora i giornali cartacei erano la prima fonte di informazione, consapevoli dell'incertezza del nostro futuro ogni giorno volevamo fornire una ragione ai lettori per scegliere il nostro piccolo giornale in cooperativa e non i quotidiani più quotati con robusti editori alle spalle. Insomma, sentivamo davvero nostro quel giornale sempre precario, un piccolo grande quotidiano che sapeva raccontare la vita dei genovesi, quartiere per quartiere, seguendo le sedute delle varie Circoscrizioni neanche fossero quelle di palazzo Tursi o della Regione, capillari in modo quasi maniacale, e poi lo sport minore, il calcio dei dilettanti, tutti i giorni due pagine di Genoa e due di Samp, gli spettacoli raccontato teatro per teatro, l'idea straordinaria dell'ultima pagina interamente dedicata ai cinema, facilissima da consultare, e poi la cronaca, giudiziaria, con cronisti in tribunale e in pretura. E la nera, la mia nera, con continue esclusive possibili grazie al lavoro su strada: tutte le mattine andavamo al comando provinciale dei carabinieri e in questura, ci infilavamo al pronto soccorso del San Martino per i fatti di cronaca ma anche per vigilare sulle code dei paziente in attesa di una visita, per denunciare la malasànità. Quante storie, racconti di disservizi, abusi. Era tutto questo il Mercantile, un cane da guardia senza paura al servizio dei cittadini. Un manipolo di giornalisti che con grandi sacrifici e stipendi ridotti sapeva fare squadra e che, quasi in modo inconsapevole, giorno dopo giorno, raccontava la storia di Genova. Quel giornale, lasciato morire nove anni fa, il 27 luglio 2015, ucciso da imprenditori e politici miopi, quest'anno avrebbe compiuto 200 anni... TAGS.

Presentato al cluster marittimo il nuovo Regolamento di sicurezza del porto di Genova

Lug 26, 2024 - È stato illustrato a cura della Capitaneria di **porto** - Guardia Costiera il nuovo regolamento di sicurezza del **porto** di **Genova**, presenti il Direttore Marittimo della Liguria, Ammiraglio Ispettore Piero Pellizzari, ed i rappresentanti del cluster marittimo e delle Istituzioni interessate. Il testo, sul quale operatori e Istituzioni potranno esprimere commenti, e che la Capitaneria di **porto** prevede possa entrare in vigore entro il 30 settembre 2024 al termine dell'iter di approvazione, tiene conto delle innovazioni normative nel frattempo intervenute (per esempio in materia di security e di circolazione stradale) e della mutata realtà portuale, con l'obiettivo principale di razionalizzare e semplificare la lettura e l'applicazione del regolamento del **porto** per tutti gli utenti. Vengono introdotte alcune novità, sempre nell'ottica di migliorare e rendere più sicura la fruizione degli specchi acquei portuali, tra cui la revisione delle zone con restrizioni della rada, ed una norma programmatica relativa alle navi propulse a GNL (gas naturale liquefatto), e vengono riportate in chiave di semplificazione le disposizioni che regolamentano le attività del diporto e della pesca. Il regolamento sarà approvato dalla Capitaneria di **porto** mediante ordinanza, ed oltre agli aspetti di novità, l'utente potrà ritrovare un utile compendio delle disposizioni emanate negli anni, per esempio con riferimento al servizio integrativo antincendio ed ai servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio ed ormeggio).



Shipping Italy

Genova, Voltri

Legittima l'aggiudicazione dell'appalto della diga di Genova a Pergenova Breakwater

Porti Il Consiglio di Stato ribalta le sentenze di primo grado (regolare anche la partecipazione di Eteria): per vantare di aver realizzato il Tuas Terminal di Singapore era sufficiente che Sidra abbia fra i soci chi fece il lavoro di Andrea Moizo L'aggiudicazione da parte dell'Autorità di sistema portuale di **Genova** al Consorzio Pergenova Breakwater capitanato da Webuild dell'appalto per progetto definitivo, esecutivo ed esecuzione dei lavori della nuova diga foranea del **porto** di **Genova** è stata legittima. Lo ha stabilito il Consiglio di Stato, cassando la sentenza pronunciata nel maggio 2023 dal Tar di **Genova**.

Del ricorso della seconda cordata partecipante alla procedura di aggiudicazione, Eteria (gruppi Gavio, Caltagirone con la spagnola Acciona), i giudici genovesi avevano accolto il motivo riguardante la carenza dei requisiti esperienziali della controparte, contestando la concreta partecipazione di Sidra (titolare del 10% del Consorzio Pergenova) al lavoro più significativo fra quelli vantati a curriculum, cioè la realizzazione del Tuas Terminal di Singapore, basata (dal Consorzio) sul fatto che Sidra farebbe parte del gruppo belga Deme, protagonista di quei lavori attraverso la controllata Dredging International, azionista al 25% della stessa Sidra. Né in primo grado né in secondo i giudici hanno esperito una verifica concreta sulla partecipazione di Sidra ai lavori, esaminandone il fatturato, ma il Consiglio di Stato ha interpretato in modo antitetico rispetto al Tar gli assetti societari sopra descritti, stabilendo che fossero sufficienti a portare il Tuas Terminal fra i lavori a curriculum. "Occorre osservare che, nelle dichiarazioni afferenti al proprio requisito esperienziale A2, il consorzio offerente Webuild aveva inequivocabilmente riferito la realizzazione dell'opera maggiormente rilevante - il Tuos Terminal Phase 1 del **porto** di Singapore - alla Sidra s.p.a., mandante del raggruppamento. In proposito, al fine di individuare il soggetto realizzatore dell'opera, era stata utilizzata l'espressione " Sidra s.p.a. attraverso Dredging International (DEME Group) - 51% ", richiamando dunque il collegamento esistente tra Sidra e la società Dredging International, a sua volta appartenente al gruppo Deme. Quest'ultima ha dunque svolto la quota maggioritaria (51%) del lavoro oggetto di dichiarazione, come si poteva evincere dalla pur stringata dichiarazione resa in gara, e risulta altresì essere socia di Sidra al 25% del capitale sociale (come allegato dalla parte appellante; il legame tra le sue società, comunque, parimenti poteva evincersi dalla dichiarazione resa in gara, che le nominava entrambe). Ebbene, da quanto precede appare chiaro il coinvolgimento di Sidra - e, con essa, del consorzio Webuild offerente - nella realizzazione del lavoro in questione, ben potendo essa spendere il know-how ottenuto dalla compagine che ne detiene una quota significativa del capitale sociale". In sostanza, conclude il Consiglio di Stato, il Tar avrebbe errato perché "non ha tuttavia esaminato l'evidente significato di base che quella dichiarazione recava,



07/26/2024 12:30 Nicola Capuzzo

Porti Il Consiglio di Stato ribalta le sentenze di primo grado (regolare anche la partecipazione di Eteria): per vantare di aver realizzato il Tuas Terminal di Singapore era sufficiente che Sidra abbia fra i soci chi fece il lavoro di Andrea Moizo L'aggiudicazione da parte dell'Autorità di sistema portuale di Genova al Consorzio Pergenova Breakwater capitanato da Webuild dell'appalto per progetto definitivo, esecutivo ed esecuzione dei lavori della nuova diga foranea del porto di Genova è stata legittima. Lo ha stabilito il Consiglio di Stato, cassando la sentenza pronunciata nel maggio 2023 dal Tar di Genova. Del ricorso della seconda cordata partecipante alla procedura di aggiudicazione, Eteria (gruppi Gavio, Caltagirone con la spagnola Acciona), i giudici genovesi avevano accolto il motivo riguardante la carenza dei requisiti esperienziali della controparte, contestando la concreta partecipazione di Sidra (titolare del 10% del Consorzio Pergenova) al lavoro più significativo fra quelli vantati a curriculum, cioè la realizzazione del Tuas Terminal di Singapore, basata (dal Consorzio) sul fatto che Sidra farebbe parte del gruppo belga Deme, protagonista di quei lavori attraverso la controllata Dredging International, azionista al 25% della stessa Sidra. Né in primo grado né in secondo i giudici hanno esperito una verifica concreta sulla partecipazione di Sidra ai lavori, esaminandone il fatturato, ma il Consiglio di Stato ha interpretato in modo antitetico rispetto al Tar gli assetti societari sopra descritti, stabilendo che fossero sufficienti a portare il Tuas Terminal fra i lavori a curriculum. "Occorre osservare che, nelle dichiarazioni afferenti al proprio requisito esperienziale A2, il consorzio offerente Webuild aveva inequivocabilmente riferito la realizzazione dell'opera maggiormente rilevante - il Tuos Terminal Phase 1 del porto di Singapore - alla Sidra s.p.a., mandante del raggruppamento. In proposito, al fine di individuare il soggetto realizzatore dell'opera, era stata utilizzata l'espressione " Sidra s.p.a. attraverso Dredging International (DEME Group) - 51% ", richiamando dunque il collegamento esistente tra Sidra e la società Dredging International, a sua volta appartenente al gruppo Deme. Quest'ultima ha dunque svolto la quota maggioritaria (51%) del lavoro oggetto di dichiarazione, come si poteva evincere dalla pur stringata dichiarazione resa in gara, e risulta altresì essere socia di Sidra al 25% del capitale sociale (come allegato dalla parte appellante; il legame tra le sue società, comunque, parimenti poteva evincersi dalla dichiarazione resa in gara, che le nominava entrambe). Ebbene, da quanto precede appare chiaro il coinvolgimento di Sidra - e, con essa, del consorzio Webuild offerente - nella realizzazione del lavoro in questione, ben potendo essa spendere il know-how ottenuto dalla compagine che ne detiene una quota significativa del capitale sociale". In sostanza, conclude il Consiglio di Stato, il Tar avrebbe errato perché "non ha tuttavia esaminato l'evidente significato di base che quella dichiarazione recava,

Shipping Italy

Genova, Voltri

sia laddove essa menzionava il collegamento tra Sidra e Dredging, sia laddove il know-how era riferito alla quota maggioritaria dei lavori svolti. Non poteva, quindi, concludersi che " il lavoro non è direttamente riferibile, neppure pro quota , alla mandante del R.T.I. Webuild Sidra s.p.a. ", ovvero che si era determinato " un evidente travisamento quanto alla diretta riferibilità del lavoro n. 2 alle capacità realizzative dei componenti del Consorzio Webuild ", ovvero ancora che, ai fini dell'accoglimento del motivo, " Ciò che conta è che il fondamentale lavoro n. 2 non è stato svolto dalla società Sidra s.p.a. ": affermazioni che non risultano supportate da alcun elemento riferibile alla dichiarazione resa in gara, il cui significato, come visto, era oggettivamente ricavabile". Avendo ribaltato la disamina del motivo di ricorso alla base della sentenza di primo grado, il Consiglio ha analizzato anche gli altri, che all'epoca erano stati assorbiti, rigettandoli tutti. Solo il settimo, relativo all'ipotesi di pantouflage in capo a Marco Rettighieri ex responsabile del Piano infrastrutturale dell'Adsp in cui rientrava la diga, passato alla presidenza di Webuild Italia, è stato dichiarato irricevibile perché tardivamente contestato. Magra consolazione per Eteria dall'appello parallelo vinto contro l'Adsp. Si verteva sull'esclusione (decisa da Adsp a procedura conclusa) della cordata in conseguenza di una sentenza dell'antitrust spagnola. Il Tar diede ragione all'ente portuale, cosa che, qualora l'appello principale avesse premiato Eteria, ne avrebbe ostacolato le pretese risarcitorie. Il Cds ha però ribaltato anche quel verdetto, stabilendo che "al momento delle dichiarazioni in gara dell'operatore Eteria, la sanzione antitrust dell'autorità spagnola non poteva ancora considerarsi esecutiva ed efficace, non essendo stato completato il relativo procedimento. (). Di conseguenza, non si configurava alcun dovere, in capo a quell'operatore, di dichiarare l'esistenza della sanzione, non ancora produttiva di effetti, né poteva a fortiori delinearsi un'ipotesi di esclusione". Eteria insomma si comportò correttamente e la sua partecipazione alla procedura fu legittima.

Shipping Italy

Genova, Voltri

L'Adsp di Genova promuove l'affaire Messina-Tsg e retrocede su calata Concenter

Porti Dal Comitato di gestione (a microfoni spenti) anche il nient alle istanze sul carbonile e al progetto del nuovo bacino di Amico&Co. di REDAZIONE SHIPPING ITALY Via libera all'acquisizione di Terminal San Giorgio da parte del gruppo Ignazio Messina & C. È forse questa la delibera più significativa per il futuro dello scalo genovese assunta ieri dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale di **Genova**, il secondo da quando l'ente è sotto la guida del commissario straordinario Massimo Seno e del commissario aggiunto Alberto Maria Benedetti. La cui linea di totale impermeabilità alla comunicazione e alla trasparenza sul proprio operato è stata confermata anche in questa seconda riunione: nessun documento pubblicato, nessuna risposta alle domande della stampa né prima né dopo la seduta, nessuna conferenza stampa e una nota post comitato che non accenna nemmeno, se non derubricandole a "provvedimenti demaniali di varia natura", alle numerose delibere di rilievo all'ordine del giorno (rivelate in anticipo da Il Secolo XIX, giornale presso il quale ha per lungo tempo militato Giorgio Carozzi, uno dei membri del comitato stesso). Oltre all'ok all'operazione di merger fra terminalisti, sulla scorta di quanto deciso dall'Antitrust ma condizionatamente all'esito del ricorso annunciato dal Gruppo Grimaldi, il Comitato in tema di concessioni ha approvato poi la decisione dell'ente di respingere le istanze presentate dal Gruppo Spinelli e da Steinweg Gmt per la porzione di levante del Ponte Idroscalo, circa 27mila mq suddivisi fra l'ex carbonile Enel e l'ex area Nbt, attualmente liberi dopo lo sgombero da parte di Spinelli. Possibile che Seno intenda riesaminare la ulteriore pendente istanza di Superba (che ha rinunciato ai ricorsi ma non alla domanda), dopo che il Tar ha accolto alcuni ricorsi contro il trasferimento di quest'ultima su Ponte Somalia. Bocciata poi dal Comitato la richiesta di attivazione di partenariato pubblico privato mediante proposta di finanza di progetto per la realizzazione e la gestione in concessione di un bacino di carenaggio coperto destinato a yacht di grandi dimensioni, un progetto del cantiere nautico Amico basato sullo stanziamento da parte della Regione Liguria di un finanziamento di 20,5 milioni di euro di Fondi Coesione ad Adsp per la realizzazione di una struttura di questo tipo. Altro tema caldo, inserito genericamente nelle note di variazione e assestamento del bilancio preventivo 2024, ha riguardato lo stanziamento di 30 milioni di euro da parte dell'Adsp per il riempimento di Calata Concenter. Un intervento inserito nel luglio 2022 dall'allora presidente dell'Adsp Paolo Signorini (su avallo del Comitato di gestione) nel piano straordinario delle opere che palazzo San Giorgio può realizzare con le deroghe e la supervisione del commissario della ricostruzione del ponte Morandi, Marco Bucci. Che la recente inchiesta giudiziaria per cui Signorini è stato arrestato ha dimostrato essersi speso molto in tal senso insieme a Signorini. Lo stesso Comitato, con Seno al posto di Signorini, avrebbe



Porti Dal Comitato di gestione (a microfoni spenti) anche il nient alle istanze sul carbonile e al progetto del nuovo bacino di Amico&Co. di REDAZIONE SHIPPING ITALY Via libera all'acquisizione di Terminal San Giorgio da parte del gruppo Ignazio Messina & C. È forse questa la delibera più significativa per il futuro dello scalo genovese assunta ieri dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale di Genova, il secondo da quando l'ente è sotto la guida del commissario straordinario Massimo Seno e del commissario aggiunto Alberto Maria Benedetti. La cui linea di totale impermeabilità alla comunicazione e alla trasparenza sul proprio operato è stata confermata anche in questa seconda riunione: nessun documento pubblicato, nessuna risposta alle domande della stampa né prima né dopo la seduta, nessuna conferenza stampa e una nota post comitato che non accenna nemmeno, se non derubricandole a "provvedimenti demaniali di varia natura", alle numerose delibere di rilievo all'ordine del giorno (rivelate in anticipo da Il Secolo XIX, giornale presso il quale ha per lungo tempo militato Giorgio Carozzi, uno dei membri del comitato stesso). Oltre all'ok all'operazione di merger fra terminalisti, sulla scorta di quanto deciso dall'Antitrust ma condizionatamente all'esito del ricorso annunciato dal Gruppo Grimaldi, il Comitato in tema di concessioni ha approvato poi la decisione dell'ente di respingere le istanze presentate dal Gruppo Spinelli e da Steinweg Gmt per la porzione di levante del Ponte Idroscalo, circa 27mila mq suddivisi fra l'ex carbonile Enel e l'ex area Nbt, attualmente liberi dopo lo sgombero da parte di Spinelli. Possibile che Seno intenda riesaminare la ulteriore pendente istanza di Superba (che ha rinunciato ai ricorsi ma non alla domanda), dopo che il Tar ha accolto alcuni ricorsi contro il trasferimento di quest'ultima su Ponte Somalia. Bocciata poi dal Comitato la richiesta di attivazione di partenariato pubblico privato mediante proposta di finanza di progetto per la realizzazione e la gestione in concessione di un bacino di carenaggio coperto destinato a yacht di grandi dimensioni, un progetto del cantiere nautico Amico basato sullo stanziamento da parte della Regione Liguria di un finanziamento di 20,5 milioni di euro di Fondi Coesione ad Adsp per la realizzazione di una struttura di questo tipo. Altro tema caldo, inserito genericamente nelle note di variazione e assestamento del bilancio preventivo 2024, ha riguardato lo stanziamento di 30 milioni di euro da parte dell'Adsp per il riempimento di Calata Concenter. Un intervento inserito nel luglio 2022 dall'allora presidente dell'Adsp Paolo Signorini (su avallo del Comitato di gestione) nel piano straordinario delle opere che palazzo San Giorgio può realizzare con le deroghe e la supervisione del commissario della ricostruzione del ponte Morandi, Marco Bucci. Che la recente inchiesta giudiziaria per cui Signorini è stato arrestato ha dimostrato essersi speso molto in tal senso insieme a Signorini. Lo stesso Comitato, con Seno al posto di Signorini, avrebbe

Shipping Italy

Genova, Voltri

invece deciso oggi di stornare quello stanziamento, dato che il lavoro (al momento in stand by per l'interlocuzione con la Soprintendenza, come raccontato da SHIPPING ITALY: sono state autorizzate solo indagini geotecniche preliminari e la posa di panne galleggianti di delimitazione) rientra fra quelli per il tunnel subportuale, a carico di Autostrade per l'Italia. A latere di tutto ciò, in via invece ufficiale l'Adsp ha reso nota l'approvazione da parte del Comitato "delle convenzioni che finalizzano la collaborazione con Rfi per lo sviluppo degli interventi di ultimo miglio nel bacino di Sampierdarena. Gli interventi, per un valore complessivo di circa 100 milioni di euro, relativi alla nuova stazione di Fuori Muro e al collegamento tra il compendio Rugna-Bettolo e il parco del Campasso, completano il sistema di adduzione dedicato a merci e passeggeri costituito dal Nodo di **Genova** e Terzo Valico ferroviario". A.M.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Gnv ogni anno genera una ricaduta sul Pil di 1,36 miliardi di euro

Lo studio in collaborazione con Risposte Turismo: l'attività della compagnia incide sull'economia nazionale **Genova** - "Con la sua attività d'impresa Gnv genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo che ammonta a oltre 800 milioni di euro". Così Matteo Catani, ad della compagnia di traghetti del gruppo Msc commenta il Rapporto di Comunità 2023, sintesi di una accurata analisi degli ultimi anni di attività e del legame esistente tra la compagnia e l'Italia, realizzata in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza. In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha infatti deciso di rendicontare i propri risultati con l'obiettivo di misurare l'impatto economico, ambientale e sociale sui territori in cui opera. Inoltre "Gnv ha la responsabilità di trasportare ogni anno sulle sue navi circa 7,4 miliardi di euro di controvalore di merci distribuite (pari allo 0,35% del Pil nazionale) - aggiunge Catani - che a loro volta costituiscono un volano per i territori. Sommando i due dati emersi dal rapporto, possiamo quindi assumere che Gnv agisce come infrastruttura capace di generare scambi interni per circa 8,2 miliardi di euro per l'economia del nostro paese". Gnv è presente oggi in 7 paesi nel mondo e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo, sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili (terza al mondo per entrambe le categorie) e conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta. Il mercato principale per Gnv rimane però quello italiano, tanto che i principali servizi forniti dalla compagnia come i trasporti di passeggeri, veicoli e merci a livello nazionale valgono rispettivamente il 63%, 63% e 60% del totale.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Dal Consiglio di Stato ok all'appalto per la Diga di Genova

Rixi: "Confermate trasparenza e aderenza alle normative". Bucci: "Una pronuncia che ci permette di andare avanti con serenità" **Genova** - Il Consiglio di Stato ha annullato la sentenza del Tar che aveva bocciato l'affidamento dei lavori sulla nuova diga di **Genova**. Lo ha annunciato il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi. "La regolarità dell'appalto è quindi certificata - sottolinea - Una conferma sulla trasparenza e l'aderenza alle normative vigenti durante l'intero processo di assegnazione. Un duro colpo alle smanie degli avvoltoi di sinistra che sperano di rallentare o fermare le infrastrutture che il centrodestra al governo, in Liguria e a Roma, spinge per il benessere del Paese". Sulla vicenda anche il commento del sindaco di **Genova**, Marco Bucci: "Le pronunce del Consiglio di Stato ci permettono di andare avanti sul lavoro della nuova Diga in maniera serena, confidenti di rispettare tutti i termini previsti per la consegna dell'opera - dichiara - Voglio ringraziare per il fondamentale supporto in questa fase l'avvocato Luca Nuzzolo, dirigente del servizio Affari generali, gare e patrimonio dell'Autorità portuale di **Genova** e l'Avvocatura dello Stato rappresentata da Giuseppe Novaresi e Anna Maria Bonomo. Confortati da quanto espresso dal Consiglio di Stato andiamo avanti con ancora più slancio, le uniche preoccupazioni che restano - conclude il sindaco - saranno quelle di natura tecnica che ogni grande progetto porta con sé".



Blue Festival: due talk con Autorità Portuale

(AGENPARL) - ven 26 luglio 2024 COMUNICATO STAMPA Al Blue Festival 2024 domani e sabato due momenti di dibattito che coinvolgono l'Autorità di Sistema Portuale: "Blue economy subacquea: il mare tra industria e scienza" e "Elettrificare le banchine del porto, come e perchè". Sul palco Blue Festival 2024, allestito alla Rosa dei Venti in Passeggiata Morin, domani e sabato, alle ore 19, si svolgeranno due talk show che coinvolgono l'Autorità di Sistema Portuale, animati dalle voci dirette di alcuni protagonisti, che racconteranno al pubblico gli elementi che caratterizzano alcune importanti attività legate alla economia del mare (Blue economy). Domani, Sabato 27 luglio sarà la volta di "Blue economy subacquea: il mare tra industria e scienza", in cui si parlerà delle profondità del mare e dei magnifici e avventurosi orizzonti della subacquea civile. Un racconto affascinante di curiosità, storia, cultura industriale e scientifica, tecnologia e sostenibilità. Emergeranno lati "sommersi" della città e qualche spunto lavorativo per i più giovani. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca della testata Città della Spezia, sarà partecipato da Pierluigi Peracchini, Sindaco della Spezia; **Mario Sommariva**, Presidente **AdSP Mar Ligure Orientale**; Luigi Barbagelata, Managing director Colmar Italia; Marco Faimali, Direttore IAS-CNR; Fabrizio Forma, AD Art Sub. Domenica 28 luglio sarà invece protagonista il tema "Elettrificare le banchine del porto, come e perchè", che offrirà un racconto a più voci di conoscenza dell'innovativo percorso che, attraverso l'elettrificazione, mette insieme economia e sostenibilità, dando respiro al rapporto città-porto, attraverso un nuovo modo di concepire e sviluppare il futuro del porto e il suo forte legame con la città.



Citta della Spezia
La Spezia

Blue economy subacquea ed elettrificazione banchine, Autorità portuale protagonista al Blue Festival

Sul palco del Blue Festival 2024, allestito alla Rosa dei Venti in Passeggiata Morin, domani e sabato, alle 19, si svolgeranno due talk show che coinvolgono l'Autorità di Sistema Portuale, animati dalle voci dirette di alcuni protagonisti, che racconteranno al pubblico gli elementi che caratterizzano alcune importanti attività legate alla economia del mare (Blue economy). Domani, sabato 27 luglio sarà la volta di "Blue economy subacquea: il mare tra industria e scienza", in cui si parlerà delle profondità del mare e dei magnifici e avventurosi orizzonti della subacquea civile. Un racconto affascinante di curiosità, storia, cultura industriale e scientifica, tecnologia e sostenibilità. Emergeranno lati "sommersi" della città e qualche spunto lavorativo per i più giovani. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca della testata Città della Spezia, sarà partecipato da Pierluigi Peracchini, Sindaco della Spezia; Mario Sommariva, Presidente AdSP Mar Ligure Orientale; Luigi Barbagelata, Managing director Colmar Italia; Marco Faimali, Direttore IAS-CNR; Fabrizio Forma, AD Art Sub. Domenica 28 luglio sarà invece protagonista il tema "Elettrificare le banchine del porto, come e perchè", che offrirà un racconto a più voci di conoscenza del percorso che, attraverso l'elettrificazione, mette insieme economia e sostenibilità, dando respiro al rapporto città-porto, attraverso un nuovo modo di concepire e sviluppare il futuro del porto e il suo forte legame con la città. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca, sarà partecipato da Pierluigi Peracchini, Sindaco della Spezia; Federica Montaresi, Segretario generale AdSP Mar Ligure Orientale; Fabrizio Maggioni, procuratore/sales manager di Mont-Ele; Alexio Picco, Managing Director Circle Group; Davide Vetralla, Responsabile Unico del Progetto (RUP) cold ironing AdSP Mar Ligure Orientale. Più informazioni.



Citta della Spezia

La Spezia

Il direttore regionale dei vigili del fuoco in visita al comando della Spezia

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Nella mattina del 24 luglio il direttore regionale Vigili del Fuoco Liguria Vincenzo Lotito ha fatto visita al Comando Vigili del Fuoco della Spezia. Ad accoglierlo al suo arrivo il Comandante Maria Francesca Conti. Dopo il saluto, il direttore ha visitato i locali del nuovo distaccamento **portuale**, alla presenza di funzionari tecnici e dei tecnici dell'**Autorità Portuale**. La visita è proseguita all'interno delle aree e dei locali del Comando dove il Comandante ha presentato i lavori di realizzazione del nuovo centro di formazione, quelli di manutenzione e rinnovo del simulatore navale con la realizzazione del gruppo di pompaggio ad esso appositamente dedicato e il rinnovo dei locali sanitari delle camerate operative. In seguito è stato svolto un incontro nell'aula magna per un saluto con tutto il personale tecnico ed amministrativo del Comando e con i referenti locali delle sigle sindacali. Erano presenti funzionari tecnici e amministrativi, capi turno, capi distaccamento, capi nucleo specialisti, personale operativo ed amministrativo e rappresentanze della sezione dell'A.N.V.F. della Spezia. Più informazioni.



Città della Spezia

La Spezia

Sea Watch in navigazione verso la Spezia con 156 migranti salvati nel Mediterraneo

Lunedì prossimo, 29 luglio, la nave Sea Watch 5 arriverà in **porto** alla **Spezia**; a bordo oltre 150 migranti, come si apprende da un post della Ong, attiva nei salvataggi nel Mar Mediterraneo. "Ieri abbiamo salvato 156 persone dall'angoscia marina - si legge nell'intervento di Sea Watch -. Ora le autorità italiane ci stanno sistemando al **porto** di La **Spezia** - oltre 1.000 chilometri e quasi quattro giorni di macchina. Lo sappiamo: l'assegnazione del **porto** lontano è pura molestia e parte di un gioco politico mortale per tenere le navi di soccorso civili fuori dalla zona di ricerca e soccorso". I migranti a bordo, si legge sempre sulla pagina Facebook della Ong, sono stati tratti in salvo da due imbarcazioni di legno nella giornata di ieri. Dalla Ong si dicono "sollevati dal fatto che i nostri ospiti sono ora al sicuro a bordo e che coloro che erano in condizioni critiche si stanno lentamente riprendendo", e concludono: "Useremo insieme i prossimi giorni a bordo per prepararli alla lotta per il loro diritto di restare qui". Tra i migranti a bordo dovrebbero esserci una quarantina di donne e altrettanti minori, alcuni dei quali non accompagnati. Più informazioni.



La Spezia: al Blue Festival 2024 presente l'AP. Blue economy subacquea e elettrificazione i focus

(FERPRESS) La Spezia, 26 LUG Sul palco Blue Festival 2024, allestito alla Rosa dei Venti in Passeggiata Morin, domani e sabato, alle ore 19, si svolgeranno due talk show che coinvolgono l'Autorità di Sistema Portuale, animati dalle voci dirette di alcuni protagonisti, che racconteranno al pubblico gli elementi che caratterizzano alcune importanti attività legate alla economia del mare (Blue economy). Domani, Sabato 27 luglio sarà la volta di Blue economy subacquea: il mare tra industria e scienza, in cui si parlerà delle profondità del mare e dei magnifici e avventurosi orizzonti della subacquea civile. Un racconto affascinante di curiosità, storia, cultura industriale e scientifica, tecnologia e sostenibilità. Emergeranno lati sommersi della città e qualche spunto lavorativo per i più giovani. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca della testata Città della Spezia, sarà partecipato da Pierluigi Peracchini, Sindaco della Spezia; **Mario Sommariva**, Presidente **AdSP Mar Ligure Orientale**; Luigi Barbagelata, Managing director Colmar Italia; Marco Faimali, Direttore IAS-CNR; Fabrizio Forma, AD Art Sub. Domenica 28 luglio sarà invece protagonista il tema Elettrificare le banchine del porto, come e perchè, che offrirà un racconto a più voci di conoscenza dell'innovativo percorso che, attraverso l'elettrificazione, mette insieme economia e sostenibilità, dando respiro al rapporto città-porto, attraverso un nuovo modo di concepire e sviluppare il futuro del porto e il suo forte legame con la città. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca della testata Città della Spezia, sarà partecipato da Pierluigi Peracchini, Sindaco della Spezia; Federica Montaresi, Segretario generale **AdSP Mar Ligure Orientale**; Fabrizio Maggioni, procuratore/sales manager di Mont-Ele; Alexio Picco, Managing Director Circle Group; Davide Vetrà, Responsabile Unico del Progetto (RUP) cold ironing **AdSP Mar Ligure Orientale**.



MenteLocale

La Spezia

Russell Crowe & The Gentlemen Barbers al Festival del Jazz della Spezia

Piazza Europa Prosegue, in piazza Europa alla Spezia, la 56esima edizione del Festival Internazionale del Jazz della Spezia la più importante rassegna jazz della Liguria nonché il più antico festival musicale italiano dedicato al genere. Martedì 30 luglio 2024, alle ore 21.30, il gran finale con Russell Crowe live insieme ai The Gentlemen Barbers e Lorraine O'Reill . Con questa configurazione, Russell Crowe porta in Piazza Europa il suo tour Indoor Garden Party . L'attore neozelandese, premio Oscar nel 2001 come Miglior Attore Protagonista per " Il gladiatore ", ha partecipato come ospite della terza serata del Festival di Sanremo 2023 nella veste di musicista e cantante. L'edizione 2024 del Festival Internazionale del Jazz è sostenuta dal Comune di La Spezia , Ente titolare e promotore dell'evento. La rassegna è inoltre realizzata con il patrocinio della Regione Liguria e con la collaborazione di Iren SPA, Fondazione Carispezia, Società dei concerti Onlus, BVLG (banca Versilia Lunigiana e Garfagnana) e con il contributo di AdSP - **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** e MBDA.

MenteLocale

Russell Crowe & The Gentlemen Barbers al Festival del Jazz della Spezia



07/26/2024 20:02

Piazza Europa Prosegue. In piazza Europa alla Spezia, la 56esima edizione del Festival Internazionale del Jazz della Spezia la più importante rassegna jazz della Liguria nonché il più antico festival musicale italiano dedicato al genere. Martedì 30 luglio 2024, alle ore 21.30, il gran finale con Russell Crowe live insieme ai The Gentlemen Barbers e Lorraine O'Reill . Con questa configurazione, Russell Crowe porta in Piazza Europa il suo tour Indoor Garden Party . L'attore neozelandese, premio Oscar nel 2001 come Miglior Attore Protagonista per " Il gladiatore ", ha partecipato come ospite della terza serata del Festival di Sanremo 2023 nella veste di musicista e cantante. L'edizione 2024 del Festival Internazionale del Jazz è sostenuta dal Comune di La Spezia , Ente titolare e promotore dell'evento. La rassegna è inoltre realizzata con il patrocinio della Regione Liguria e con la collaborazione di Iren SPA, Fondazione Carispezia, Società dei concerti Onlus, BVLG (banca Versilia Lunigiana e Garfagnana) e con il contributo di AdSP - **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** e MBDA.

L'AdSp spezzina coinvolta nel Blue Festival 2024

Giulia Sarti

LA SPEZIA Sarà coinvolta anche l'AdSp del mar Ligure orientale al Blue Festival 2024 in programma questo weekend all'interno del 99° Palio del Golfo. Due i momenti di dibattito con l'Authority: Blue economy subacquea: il mare tra industria e scienza e Elettrificare le banchine del porto, come e perchè. Sul palco Blue Festival 2024, allestito alla Rosa dei Venti in Passeggiata Morin, alle ore 19, si svolgeranno i due talk show animati dalle voci dirette di alcuni protagonisti, che racconteranno al pubblico gli elementi che caratterizzano alcune importanti attività legate alla economia del mare. Sabato 27 Luglio si parlerà delle profondità del mare e dei magnifici e avventurosi orizzonti della subacquea civile. Un racconto affascinante di curiosità, storia, cultura industriale e scientifica, tecnologia e sostenibilità. Emergeranno lati sommersi della città e qualche spunto lavorativo per i più giovani. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca della testata Città della Spezia, sarà partecipato da Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia, Mario Sommariva, presidente AdSp mar Ligure orientale, Luigi Barbagelata, managing director Colmar Italia, Marco Faimali, direttore IAS-CNR e Fabrizio Forma, ad Art Sub. Domenica 28 Luglio sarà invece protagonista il tema Elettrificare le banchine del porto, come e perchè, che offrirà un racconto a più voci di conoscenza dell'innovativo percorso che, attraverso l'elettrificazione, mette insieme economia e sostenibilità, dando respiro al rapporto città-porto, attraverso un nuovo modo di concepire e sviluppare il futuro del porto e il suo forte legame con la città. Con lo stesso moderatore, al sindaco si uniranno Federica Montaresi, segretario generale AdSp mar Ligure orientale, Fabrizio Maggioni, procuratore/sales manager di Mont-Ele, Alexio Picco, Managing Director Circle Group, Davide Vetralla, responsabile Unico del Progetto (RUP) cold ironing AdSp mar Ligure orientale. La partecipazione del pubblico è libera e gratuita.



Shipping Italy

La Spezia

Intermarine e Leonardo costruiranno a Sarzana 5 cacciamine per la Marina Militare

Cantieri Il valore è di 1,6 miliardi a cui si aggiunge circa 1 miliardo in opzioni per il completamento del programma di Redazione SHIPPING ITALY Intermarine (gruppo Immsi) e Leonardo hanno firmato con Navarm (Direzione degli Armamenti Navali del Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti) un contratto per la fornitura di navi cacciamine di nuova generazione costieri, con relativo supporto logistico, destinati alla Marina Militare italiana. Il valore è di 1,6 miliardi per la realizzazione di cinque unità a cui si aggiunge circa 1 miliardo in opzioni per il completamento del programma. Con riferimento alla tranches base, la quota di Intermarine è di 1,165 miliardi di euro, corrispondente a circa il 73% e quella di Leonardo, è di 0,430 miliardi di euro, circa il 27%. La stessa ripartizione è prevista per le tranches opzionali. Una nota di Leonardo spiega che "il programma risponde all'esigenza di rinnovamento della Componente Nazionale di Contromisure Mine in un momento storico caratterizzato da crescenti tensioni internazionali e dalle crescenti minacce poste nella dimensione marittima, sopra e sotto la superficie, come testimoniano i recenti conflitti in corso nelle aree di interesse strategico nazionale (Mar Mediterraneo, Mar Nero, Mar Rosso, Golfo Persico e Mar Baltico)". Con una lunghezza di circa 63 metri e un dislocamento di circa 1.300 tonnellate, i CNG/C si distingueranno per la capacità di poter condurre operazioni di bonifica operando all'interno di campi potenzialmente minati garantendo la sicurezza degli equipaggi, impiegando diverse tipologie di mezzi autonomi come moltiplicatori di efficacia e potenziamento delle capacità di scoperta e difesa. Le unità navali saranno prodotte presso i cantieri navali di Intermarine a Sarzana (La **Spezia**), con rilevanti ricadute occupazionali che vedranno un aumento significativo dell'organico aziendale. L'intero sistema di combattimento, composto dal sistema di comando e controllo SADO 4 cyber-resilient, da avanzati sensori radar ed elettro-ottici, da un nuovo sonar a banda larga con capacità di scoperta e classifica mine, nonché da un sistema integrato multi-banda di comunicazioni e data link per assicurare il livello più alto ed efficace di interoperabilità, sarà prodotto e fornito da Leonardo. Intermarine è stata assistita in questa operazione dallo Studio Legale Bonelli Errede, nelle persone di Lucia Radicioni e Gianpiero Succi.



Shipping Italy
Intermarine e Leonardo costruiranno a Sarzana 5 cacciamine per la Marina Militare

07/26/2024 22:34 Nicola Capuzzo

Cantieri Il valore è di 1,6 miliardi a cui si aggiunge circa 1 miliardo in opzioni per il completamento del programma di Redazione SHIPPING ITALY Intermarine (gruppo Immsi) e Leonardo hanno firmato con Navarm (Direzione degli Armamenti Navali del Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti) un contratto per la fornitura di navi cacciamine di nuova generazione costieri, con relativo supporto logistico, destinati alla Marina Militare italiana. Il valore è di 1,6 miliardi per la realizzazione di cinque unità a cui si aggiunge circa 1 miliardo in opzioni per il completamento del programma. Con riferimento alla tranches base, la quota di Intermarine è di 1,165 miliardi di euro, corrispondente a circa il 73% e quella di Leonardo, è di 0,430 miliardi di euro, circa il 27%. La stessa ripartizione è prevista per le tranches opzionali. Una nota di Leonardo spiega che "il programma risponde all'esigenza di rinnovamento della Componente Nazionale di Contromisure Mine in un momento storico caratterizzato da crescenti tensioni internazionali e dalle crescenti minacce poste nella dimensione marittima, sopra e sotto la superficie, come testimoniano i recenti conflitti in corso nelle aree di interesse strategico nazionale (Mar Mediterraneo, Mar Nero, Mar Rosso, Golfo Persico e Mar Baltico)". Con una lunghezza di circa 63 metri e un dislocamento di circa 1.300 tonnellate, i CNG/C si distingueranno per la capacità di poter condurre operazioni di bonifica operando all'interno di campi potenzialmente minati garantendo la sicurezza degli equipaggi, impiegando diverse tipologie di mezzi autonomi come moltiplicatori di efficacia e potenziamento delle capacità di scoperta e difesa. Le unità navali saranno prodotte presso i cantieri navali di Intermarine a Sarzana (La Spezia), con rilevanti ricadute occupazionali che vedranno un aumento significativo dell'organico aziendale. L'intero sistema di combattimento, composto dal sistema di comando e controllo SADO 4 cyber-resilient, da avanzati sensori radar ed

Il viaggio di un carico speciale da Ravenna a Soyo con DHL Global Forwarding

DHL Global Forwarding ha di recente gestito con successo, grazie al team italiano di DHL Industrial Projects, un carico speciale per un trasporto via mare di Saipem, il cui imbarco ha avuto luogo nel porto di Ravenna. L'azienda cliente ha richiesto la movimentazione di 5 moduli di dimensioni molto elevate, l'operazione è avvenuta in modo molto articolato e ha richiesto la massima cura, dando modo di mettere in campo tutte l'esperienza del team DHL industrial Project Milano, 25 luglio 2024 - In un contesto mondiale in costante evoluzione e con il mercato che impone tempi sempre più rapidi per la consegna delle merci, oggi più che mai è di fondamentale importanza che esse arrivino puntuali e integre a destinazione. Lo sa bene DHL Global Forwarding che di recente ha gestito con successo, grazie al team italiano di DHL Industrial Projects, un carico speciale per un trasporto via mare di Saipem, il cui imbarco ha avuto luogo nel porto di Ravenna, una realtà dinamica che grazie alla propria fortunata posizione geografica rappresenta un punto di riferimento per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero, avendo come destinazione quello di Soyo. Nello specifico Saipem, azienda leader globale nei servizi di ingegneria per la progettazione, la realizzazione e l'esercizio di infrastrutture e impianti complessi nel settore dell'energia, sia offshore che onshore, ha richiesto la movimentazione di 5 moduli di dimensioni molto elevate (18x8x8 metri) per un peso totale di quasi 100 tonnellate. Gli elementi, parte di edifici che andranno a far parte di un impianto di estrazione e lavorazione di gas LNG in Angola, sono stati comprati preassemblati dall'acquirente e sono stati quindi caricati a bordo senza smontarli. La spedizione ha previsto anche il carico di altri moduli più piccoli ma fuori sagoma, imbarcati in una seconda fase nel porto di Marghera. L'operazione è avvenuta in modo molto articolato e ha richiesto la massima cura per diversi fattori; in primo luogo, per le importanti dimensioni del carico e la conseguente necessità di trovare una nave che fosse adatta per l'operazione di trasporto e non da ultimo per l'esigenza di maneggiare con cura i moduli per la loro fragilità. DHL Industrial Projects, forte della sua esperienza storica nella movimentazione delle merci via mare, e non solo, ha seguito con meticolosità ciascuno di questi aspetti per assicurare la consegna a destino. Per quanto riguarda il mezzo di trasporto da utilizzare, DHL Industrial Projects ha identificato una nave SAL Heavy Lift, tra le più tecnologiche esistenti sul mercato lunga ben 133 metri e con una profondità massima dello scafo di 7,80 metri, come la più adatta per lo scopo. Il viaggio ha richiesto un'accurata valutazione preventiva, che tenesse conto di numerosi fattori variabili come ad esempio le condizioni meteo previste; quando si movimentano grandi carichi bisogna, infatti, avere cura di prevedere ed evitare possibili urti o inclinazioni della merce. Al tempo stesso è stato necessario valutare accuratamente

Informatore Navale

Il viaggio di un carico speciale da Ravenna a Soyo con DHL Global Forwarding

07/26/2024 11:31

DHL Global Forwarding ha di recente gestito con successo, grazie al team italiano di DHL Industrial Projects, un carico speciale per un trasporto via mare di Saipem, il cui imbarco ha avuto luogo nel porto di Ravenna. L'azienda cliente ha richiesto la movimentazione di 5 moduli di dimensioni molto elevate, l'operazione è avvenuta in modo molto articolato e ha richiesto la massima cura, dando modo di mettere in campo tutte l'esperienza del team DHL industrial Project Milano, 25 luglio 2024 - In un contesto mondiale in costante evoluzione e con il mercato che impone tempi sempre più rapidi per la consegna delle merci, oggi più che mai è di fondamentale importanza che esse arrivino puntuali e integre a destinazione. Lo sa bene DHL Global Forwarding che di recente ha gestito con successo, grazie al team italiano di DHL Industrial Projects, un carico speciale per un trasporto via mare di Saipem, il cui imbarco ha avuto luogo nel porto di Ravenna, una realtà dinamica che grazie alla propria fortunata posizione geografica rappresenta un punto di riferimento per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero, avendo come destinazione quello di Soyo. Nello specifico Saipem, azienda leader globale nei servizi di ingegneria per la progettazione, la realizzazione e l'esercizio di infrastrutture e impianti complessi nel settore dell'energia, sia offshore che onshore, ha richiesto la movimentazione di 5 moduli di dimensioni molto elevate (18x8x8 metri) per un peso totale di quasi 100 tonnellate. Gli elementi, parte di edifici che andranno a far parte di un impianto di estrazione e lavorazione di gas LNG in Angola, sono stati comprati preassemblati dall'acquirente e sono stati quindi caricati a bordo senza smontarli. La spedizione ha previsto anche il carico di altri moduli più piccoli ma fuori sagoma, imbarcati in una seconda fase nel porto di Marghera. L'operazione è avvenuta in modo molto articolato e ha richiesto la massima cura per diversi fattori; in primo luogo, per le importanti dimensioni del carico e la conseguente necessità di trovare una nave che fosse adatta per l'operazione di trasporto e non da ultimo per l'esigenza di maneggiare con cura i moduli per la loro fragilità. DHL Industrial Projects, forte della sua esperienza storica nella movimentazione delle merci via mare, e non solo, ha seguito con meticolosità ciascuno di questi aspetti per assicurare la consegna a destino. Per quanto riguarda il mezzo di trasporto da utilizzare, DHL Industrial Projects ha identificato una nave SAL Heavy Lift, tra le più tecnologiche esistenti sul mercato lunga ben 133 metri e con una profondità massima dello scafo di 7,80 metri, come la più adatta per lo scopo. Il viaggio ha richiesto un'accurata valutazione preventiva, che tenesse conto di numerosi fattori variabili come ad esempio le condizioni meteo previste; quando si movimentano grandi carichi bisogna, infatti, avere cura di prevedere ed evitare possibili urti o inclinazioni della merce. Al tempo stesso è stato necessario valutare accuratamente tutti i fattori in grado di contenere i costi.

Informatore Navale

Ravenna

tutti i fattori in grado di contenere i costi, rendendo così conveniente la spedizione per il cliente. Con l'obiettivo di assicurare la massima qualità e controllo in tutte le fasi del trasporto, per questo imbarco è stata prevista la presenza di un surveyor, ovvero un perito di terze parti altamente qualificato incaricato di supervisionare che quanto ipotizzato in fase di progetto fosse fattibile ed effettivamente eseguito. Dal punto di vista operativo, per la fase di carico a **Ravenna**, che ha richiesto tre giorni, è stata utilizzata la gru di **porto** con una portata di 600 tonnellate, mentre all'arrivo per lo scarico verranno utilizzate le due gru di bordo, in grado di sollevare 450 tonnellate ciascuna e 900 se utilizzate in combinazione. La movimentazione dei moduli è stata oggetto di un'accurata valutazione che ha preso in esame tutti gli elementi potenzialmente in grado di aumentare il peso del carico e variare la resistenza. Affinché il carico potesse affrontare il viaggio in sicurezza è stato inoltre effettuato uno studio sul lashing, identificando dei punti di ancoraggio all'interno della copertura termoretraibile a protezione del contenuto che ne consentissero la movimentazione in totale sicurezza. "Siamo particolarmente orgogliosi di questa operazione di trasporto, che ci ha dato modo di mettere in campo tutte l'esperienza del team DHL Industrial Projects, dimostrandone l'eccellenza e rispondendo in modo efficace e puntuale alle esigenze del cliente che si è affidato a noi. Al giorno d'oggi il trasporto marittimo rappresenta una soluzione efficiente e pratica per la movimentazione dei grandi carichi, che seguiamo in ogni fase affinché le merci siano in grado di raggiungere ogni angolo del mondo, in sicurezza. Questo carico è stato particolarmente sfidante, ma possiamo dire di aver portato a termine le operazioni con successo. Un progetto che segna un altro record nel trasporto via mare" ha affermato Andrea Rimondini, Head of Industrial Projects presso DHL Global Forwarding Italy. Importante, inoltre, sottolineare l'ottimizzazione della catena logistica con costi e tempi di transito definiti, così come la possibilità di implementare su richiesta soluzioni GoGreen Plus per la riduzione delle emissioni di CO2 tramite off-setting sulla tratta marittima port-to-port. Non da ultimo, i clienti potranno avvalersi di un sistema di monitoraggio delle spedizioni da origine a destinazione con funzione di trasferimento della documentazione tramite myDHLi. Un'offerta a 360° che si innesta nell'ampio portafoglio di soluzioni e servizi già proposti da DHL Global Forwarding, con l'obiettivo di rispondere in maniera efficace e puntuale alle esigenze del mercato.

Il Nautilus

Livorno

Accordo tra l'AdSP MTS e il Comune di Capraia

Una convenzione per promuovere in modo sinergico le attività legate all'Isola di Capraia, la formazione degli operatori, l'accoglienza ai passeggeri e la riqualificazione delle aree e dei servizi portuali. L'hanno siglata stamani a Livorno, nel quartier generale dell'Autorità di Sistema Portuale, il presidente dell'AdSP, **Luciano Guerrieri**, e il sindaco di Capraia, Lorenzo Renzi. L'accordo è piuttosto articolato e impegna i sottoscrittori a realizzare sinergicamente una molteplicità di attività in cinque grandi ambiti: Demanio, Infrastrutture, Promozione, Sicurezza e Ambiente, Formazione. In tutti questi aspetti l'obiettivo comune è quello di rendere più fluido ed efficiente il coordinamento tra gli uffici del Comune e quelli dell'Ente portuale, e semplificare le procedure amministrative di riferimento, favorendo lo scambio di informazioni. L'accordo quadro individua attività specifiche per ogni macro ambito. Tra le attività inserite figurano quelle di coordinamento in relazione alla esigenza di garantire la disponibilità sul territorio di impianti di carburante sia per l'ambito nautico che per autotrazione e quelle di raccordo finalizzate alla individuazione, presso il Piazzale di imbarco, di un idoneo spazio per il posizionamento di un bagno pubblico. Verranno inoltre attivate azioni sinergiche su una molteplicità di servizi, come quelli relativi al ritiro dei rifiuti, alla pulizia dei piazzali e agli interventi urgenti di messa in sicurezza. Mentre, a livello infrastrutturale, le parti si impegnano a coordinare le attività di cantiere che insisteranno sull'area prospiciente il Fosso dell'Aghiale, oggetto di lavori di riqualificazione, oltre che a sviluppare una progettazione coordinata che preveda, in Via dell'Assunzione, la sostituzione del manto asfaltato con materiale diverso, la sistemazione dei sottoservizi e l'ammodernamento dell'arredo urbano. Chiudono il cerchio le attività implementazione delle competenze e delle abilità professionali del personale operante nei servizi portuali e marittimi dell'isola, e quelle relative al miglioramento dei servizi di accoglienza dei turisti. "Si tratta di un accordo unico nel suo genere, che comprende obiettivi ambiziosi" afferma il sindaco Lorenzo Renzi. "Ci muoveremo in stretta sinergia con l'AdSP per dare piena sostanza a questa convenzione e non dubito del fatto che verranno raggiunti ottimi risultati". **Luciano Guerrieri** ha parlato della firma di oggi come di un passaggio importante, "che dimostra l'attenzione della nostra AdSP verso la realtà di Capraia, parte integrante del nostro Sistema portuale. "Consideriamo il rapporto con i comuni essenziale ai fini dello sviluppo di nostri porti" ha dichiarato. Soddisfatto anche il segretario generale dell'AdSP Matteo Paroli: "I porti sono soprattutto luoghi di congiunzione con i territori, anche quelli più lontani - ha affermato -, si tratta di un ruolo che l'AdSP ha sempre svolto, fin dal 2002, quando iniziammo ad investire in modo importante sull'Isola di Capraia, trasformando una banchina



Una convenzione per promuovere in modo sinergico le attività legate all'Isola di Capraia, la formazione degli operatori, l'accoglienza ai passeggeri e la riqualificazione delle aree e dei servizi portuali. L'hanno siglata stamani a Livorno, nel quartier generale dell'Autorità di Sistema Portuale, il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, e il sindaco di Capraia, Lorenzo Renzi. L'accordo è piuttosto articolato e impegna i sottoscrittori a realizzare sinergicamente una molteplicità di attività in cinque grandi ambiti: Demanio, Infrastrutture, Promozione, Sicurezza e Ambiente, Formazione. In tutti questi aspetti l'obiettivo comune è quello di rendere più fluido ed efficiente il coordinamento tra gli uffici del Comune e quelli dell'Ente portuale, e semplificare le procedure amministrative di riferimento, favorendo lo scambio di informazioni. L'accordo quadro individua attività specifiche per ogni macro ambito. Tra le attività inserite figurano quelle di coordinamento in relazione alla esigenza di garantire la disponibilità sul territorio di impianti di carburante sia per l'ambito nautico che per autotrazione e quelle di raccordo finalizzate alla individuazione, presso il Piazzale di imbarco, di un idoneo spazio per il posizionamento di un bagno pubblico. Verranno inoltre attivate azioni sinergiche su una molteplicità di servizi, come quelli relativi al ritiro dei rifiuti, alla pulizia dei piazzali e agli interventi urgenti di messa in sicurezza. Mentre, a livello infrastrutturale, le parti si impegnano a coordinare le attività di cantiere che insisteranno sull'area prospiciente il Fosso dell'Aghiale, oggetto di lavori di riqualificazione, oltre che a sviluppare una progettazione coordinata che preveda, in Via dell'Assunzione, la sostituzione del manto asfaltato con materiale diverso, la sistemazione dei sottoservizi e l'ammodernamento dell'arredo urbano. Chiudono il cerchio le attività implementazione delle competenze e delle abilità professionali del personale operante nei servizi portuali e marittimi dell'isola, e quelle relative al miglioramento dei servizi di accoglienza dei turisti. "Si tratta di un accordo unico nel suo genere, che comprende obiettivi ambiziosi" afferma il sindaco Lorenzo Renzi. "Ci muoveremo in stretta sinergia con l'AdSP per dare piena sostanza a questa convenzione e non dubito del fatto che verranno raggiunti ottimi risultati". **Luciano Guerrieri** ha parlato della firma di oggi come di un passaggio importante, "che dimostra l'attenzione della nostra AdSP verso la realtà di Capraia, parte integrante del nostro Sistema portuale. "Consideriamo il rapporto con i comuni essenziale ai fini dello sviluppo di nostri porti" ha dichiarato. Soddisfatto anche il segretario generale dell'AdSP Matteo Paroli: "I porti sono soprattutto luoghi di congiunzione con i territori, anche quelli più lontani - ha affermato -, si tratta di un ruolo che l'AdSP ha sempre svolto, fin dal 2002, quando iniziammo ad investire in modo importante sull'Isola di Capraia, trasformando una banchina

Il Nautilus

Livorno

che non aveva capacità di ormeggio e attracco in una infrastruttura in grado di ospitare le navi in ogni condizione meteorologica. L'accordo di oggi va in questa direzione e va assommare collaborazioni strategiche con l'amministrazione comunale su temi legati alla portualità". Anche il dirigente promozione e formazione dell'Ente portuale, Claudio Capuano, ha rimarcato l'importanza dell'accordo di oggi, definendolo come "il frutto di un percorso condiviso, un atto amministrativo fondamentale che va a rafforzare ulteriormente il rapporto tra le amministrazioni nella salvaguardia dell'interesse comune".

Informazioni Marittime

Livorno

Isola di Capraia, Adsp Livorno e Comune lavorano insieme

Una convenzione permetterà ai due enti di collaborare sulla distribuzione di impianti di carburante, bagni pubblici, raccolta dei rifiuti, servizi portuali e turistici. Una convenzione per promuovere le attività legate all'Isola di Capraia, in provincia di Livorno: la formazione degli operatori, l'accoglienza ai passeggeri e la riqualificazione delle aree e dei servizi portuali. L'hanno siglata stamani a Livorno, nel quartier generale dell'Autorità di sistema portuale, il presidente dell'Adsp, **Luciano Guerrieri**, e il sindaco di Capraia, Lorenzo Renzi.

L'accordo è piuttosto articolato e impegna i sottoscrittori a realizzare sinergicamente una molteplicità di attività in cinque grandi ambiti: demanio, infrastrutture, promozione, sicurezza e ambiente, formazione. In tutti questi aspetti l'obiettivo comune è quello di rendere più fluido ed efficiente il coordinamento tra gli uffici del Comune e quelli dell'ente portuale, e semplificare le procedure amministrative di riferimento favorendo lo scambio di informazioni. L'accordo quadro individua attività specifiche per ogni macro ambito. Tra le attività inserite figurano quelle di coordinamento in relazione alla esigenza di garantire la disponibilità sul territorio di impianti di carburante sia

per l'ambito nautico che per autotrazione e quelle di raccordo finalizzate alla individuazione, presso il piazzale di imbarco, di un idoneo spazio per il posizionamento di un bagno pubblico. Verranno inoltre attivate azioni sinergiche su una molteplicità di servizi, come quelli relativi al ritiro dei rifiuti, alla pulizia dei piazzali e agli interventi urgenti di messa in sicurezza. Mentre, a livello infrastrutturale, le parti si impegnano a coordinare le attività di cantiere che insisteranno sull'area prospiciente il Fosso dell'Aghiale, oggetto di lavori di riqualificazione, oltre che a sviluppare una progettazione coordinata che preveda, in Via dell'Assunzione, la sostituzione del manto asfaltato con materiale diverso, la sistemazione dei sottoservizi e l'ammodernamento dell'arredo urbano. Chiudono il cerchio le attività implementazione delle competenze e delle abilità professionali del personale operante nei servizi portuali e marittimi dell'isola, e quelle relative al miglioramento dei servizi di accoglienza dei turisti. «Si tratta di un accordo unico nel suo genere, che comprende obiettivi ambiziosi», afferma Renzi. «Ci muoveremo in stretta sinergia con l'AdSP per dare piena sostanza a questa convenzione e non dubito del fatto che verranno raggiunti ottimi risultati». **Luciano Guerrieri** ha parlato della firma di oggi come di un passaggio importante, «che dimostra l'attenzione della nostra AdSP verso la realtà di Capraia, parte integrante del nostro sistema portuale. Consideriamo il rapporto con i comuni essenziale ai fini dello sviluppo di nostri porti». Soddisfatto anche il segretario generale dell'Adsp, Matteo Paroli: «I porti sono soprattutto luoghi di congiunzione con i territori, anche quelli più lontani - ha affermato -, si tratta di un ruolo che l'Adsp ha sempre svolto, fin dal



Una convenzione permetterà ai due enti di collaborare sulla distribuzione di impianti di carburante, bagni pubblici, raccolta dei rifiuti, servizi portuali e turistici. Una convenzione per promuovere le attività legate all'Isola di Capraia, in provincia di Livorno: la formazione degli operatori, l'accoglienza ai passeggeri e la riqualificazione delle aree e dei servizi portuali. L'hanno siglata stamani a Livorno, nel quartier generale dell'Autorità di sistema portuale, il presidente dell'Adsp, Luciano Guerrieri, e il sindaco di Capraia, Lorenzo Renzi. L'accordo è piuttosto articolato e impegna i sottoscrittori a realizzare sinergicamente una molteplicità di attività in cinque grandi ambiti: demanio, infrastrutture, promozione, sicurezza e ambiente, formazione. In tutti questi aspetti l'obiettivo comune è quello di rendere più fluido ed efficiente il coordinamento tra gli uffici del Comune e quelli dell'ente portuale, e semplificare le procedure amministrative di riferimento favorendo lo scambio di informazioni. L'accordo quadro individua attività specifiche per ogni macro ambito. Tra le attività inserite figurano quelle di coordinamento in relazione alla esigenza di garantire la disponibilità sul territorio di impianti di carburante sia per l'ambito nautico che per autotrazione e quelle di raccordo finalizzate alla individuazione, presso il piazzale di imbarco, di un idoneo spazio per il posizionamento di un bagno pubblico. Verranno inoltre attivate azioni sinergiche su una molteplicità di servizi, come quelli relativi al ritiro dei rifiuti, alla pulizia dei piazzali e agli interventi urgenti di messa in sicurezza. Mentre, a livello infrastrutturale, le parti si impegnano a coordinare le attività di cantiere che insisteranno sull'area prospiciente il Fosso dell'Aghiale, oggetto di lavori di riqualificazione, oltre che a sviluppare una progettazione coordinata che preveda, in Via dell'Assunzione, la sostituzione del manto asfaltato con materiale diverso, la sistemazione dei sottoservizi e l'ammodernamento dell'arredo urbano. Chiudono il cerchio le attività implementazione delle competenze e delle abilità professionali

Informazioni Marittime

Livorno

2002, quando iniziammo ad investire in modo importante sull'Isola di Capraia, trasformando una banchina che non aveva capacità di ormeggio e attracco in una infrastruttura in grado di ospitare le navi in ogni condizione meteorologica. L'accordo di oggi va in questa direzione e va assommare collaborazioni strategiche con l'amministrazione comunale su temi legati alla portualità». Anche il dirigente promozione e formazione dell'Ente portuale, Claudio Capuano, ha rimarcato l'importanza dell'accordo di oggi, definendolo come «il frutto di un percorso condiviso, un atto amministrativo fondamentale che va a rafforzare ulteriormente il rapporto tra le amministrazioni nella salvaguardia dell'interesse comune». Condividi Tag livorno turismo Articoli correlati.

I Fossi al setaccio della Finanza

LIVORNO - Le Fiamme Gialle del Gruppo livornese in fattiva e sistematica sinergia con la locale Stazione Navale hanno concluso un complesso servizio di polizia economico-finanziaria, coordinato dal comando provinciale e reparto operativo aeronavale nell'ambito delle indicazioni strategiche del Comando Regionale Toscana, che ha permesso di constatare come "alcuni degli enti non commerciali labronici (Circoli Nautici/Associazioni Sportive Dilettantistiche (A.S.D.)) fossero - dice la nota della Finanza - in realtà, delle vere e proprie attività produttive ovvero marinerie attrezzate, profondamente integrate nel tessuto economico e sociale cittadino del quartiere "Venezia", le quali strumentalizzavano la loro veste associativa giuridica al fine di esercitare, nella realtà, una vera e propria attività commerciale - ovvero l'affitto di posti barca -, beneficiando indebitamente delle agevolazioni fiscali previste per gli enti non commerciali." Si è proceduto pertanto alla loro riqualificazione giuridica in enti commerciali - continua lanosa - al recupero a tassazione di elementi positivi di reddito non dichiarati pari a 191.609,00 euro, a proporre conseguentemente la revoca della concessione demaniale di cui erano titolari, alla segnalazione per l'eventuale ricalcolo dei canoni concessori, nonché alla comminazione della sanzione amministrativa di cui all'art. 1164 del Codice della Navigazione. L'operazione "DARK DITCH", svolta congiuntamente dai finanzieri del comparto territoriale con quello navale, nasce con l'obiettivo di tutelare il distretto "turistico-balneare", tutelare contro gli abusi e la concorrenza sleale. I target dell'operazione "DARK DITCH" sono stati selezionati all'esito di un'attenta analisi integrata del contesto socio - economico del territorio labronico, caratterizzato da una rete di canali, i ccdd. fossi. Tali approfondimenti, effettuati in sinergia con la Stazione Navale di Livorno, hanno consentito di mappare direttamente sui fossi gli enti non commerciali che forniscono servizi di ormeggio/posti barca ai loro soci, interessando, con specifici controlli ed ispezioni sul posto, nr. 8 soggetti giuridici che presentavano, maggiori alert di rischio. In buona parte dei casi è stato constatato come lo specchio acqueo dato in concessione alle associazioni nautiche ed enti non commerciali fosse destinato, non allo svolgimento dell'attività sportiva resa senza fini di lucro nei confronti dei soci, bensì ad ospitare le imbarcazioni di imprenditori, titolari di ditte individuali o di società, aventi quale oggetto sociale corsi per il conseguimento della patente nautica, corsi di vela, vacanze in barca a vela, noleggio con o senza skipper delle imbarcazioni, previa prenotazione delle stesse tramite "contatto privato". "Per tali motivi - conclude la nota - oltre ad avviare la procedura per proporre la revoca della concessione demaniale, la revisione dei canoni concessori e la comminazione della sanzione amministrativa di cui all'art. 1164 del Codice della Navigazione, si è proceduto alla riqualificazione in enti commerciali dei suddetti Circoli Nautici/Associazioni



La Gazzetta Marittima

Livorno

Sportive Dilettantistiche (A.S.D.) sottoposti a controllo e alla ricostruzione dei proventi (non dichiarati) derivanti dall'esercizio dell'attività d'impresa ammontanti complessivamente a circa 200.000,00 euro.".

Le donne nei porti

LIVORNO - Il settore portuale è ancora fortemente caratterizzato da una forza lavoro prevalentemente maschile. Le donne, in questo contesto lavorativo sono poco presenti. Secondo un'indagine di UNCTAD sulla valutazione delle prestazioni portuali, il tasso di occupazione delle donne nei porti, a livello globale, si attesta al 18%, mentre la loro partecipazione alle operazioni e ai servizi portuali è ancora più bassa, pari al 16%. Nei nuovi scenari, dove la forza fisica non conta e contano invece molte altre doti, i porti sono diventati pienamente accessibili alle donne. La transizione digitale dei porti richiede e richiederà sempre più nuovi profili professionali e lavoratori qualificati, in settori come la gestione ambientale, la digitalizzazione e la logistica sostenibile; settori con grande opportunità anche per le donne. Nell'edizione N. 47 - 2024 di "PORTUS Magazine" (RETE Editore, **Venezia**), la sezione report è dedicata al tema "Le donne nei porti" e raccoglie diversi articoli che evidenziano il ruolo svolto dalle donne nel settore portuale e l'importanza di perseguire una maggiore inclusione delle stesse nel settore marittimo-portuale.

Il report si apre con l'introduzione di Barbara Bonciani, vicepresidente RETE-

Italia e ideatrice del Progetto "Le donne nel settore portuale e marittimo, perché no?" presso il Comune di Livorno. La sezione tematica riporta l'intervista a Teòfila Martinez Saiz, presidente di RETE e presidente dell'Autorità Portuale della Baia di Cadice. La prima sezione del REPORT è dedicata all'esperienza europea, con i contributi di: Isabelle Ryckbost - segretaria generale dell'European Sea Ports Organization (ESPO); Lamia Kerdjoudj - segretaria generale della Federation of European Private Port Companies and Terminals (FEPORT); Berardina Tommasi - Ufficio Politiche della Sezione Portuale della European Transport Workers' Federation (ETF); Luciano Guerrieri - presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in Italia; Manuela Indaco - spedizioniera doganale specializzata nella Logistica Internazionale, in Italia; Emma Cobos - direttore dell'Innovazione e della Strategia Aziendale presso il Porto di Barcellona, in Spagna; Loli Dolz - giornalista e direttrice di Darío del Puerto Publicaciones a Valencia, in Spagna; Mina Akhavan - Marie Skłodowska-Curie research Fellow presso la TU Delft, nei Paesi Bassi. La seconda parte del REPORT è dedicata all'esperienza dell'America Latina, con articoli di: Mirima Sara Repetto (WISTA Perú); Mariela Gutarra Ramos et al. (APN - Autorità Portuale Nazionale, Lima Perú); Lilian Irlanda Astudillo et al. (Lavori Portuali, Ministero dei Lavori Pubblici, Cile), e Maria Cristina Gontijo Peres Valdez Silva (Università Santa Cecilia - UNISANTA e Centro di Eccellenza Santos Port - CENEP Brasile). "In qualità di coordinatrice di questo REPORT - scrive Barbara Bonciani - voglio ringraziare tutti gli autori e le autrici che hanno offerto il loro contributo su di un tema così importante: la presenza delle donne nei porti. Credo che



La Gazzetta Marittima

Livorno

questo REPORT rappresenti uno sforzo significativo al fine di far conoscere meglio il lavoro che le donne svolgono nei porti." Per accedere alla rivista on line: <https://portusonline.org/>.

Livorno tra flessioni, crescite e attese giunte (quasi) al termine

Giulia Sarti

LIVORNO Sottovalutata. Così definisce Matteo Paroli, segretario generale dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale la flessione che si era avuta a inizio anno per il blocco del canale di Suez. La criticità era stata ridotta fino alla fine del Dicembre 2023, con un picco drammatico a inizio Gennaio che per Livorno ha significato anche punte di perdita fino al 20-22%. Poi c'è stato il recupero nei mesi successivi, ma oggi la flessione c'è, di circa il 6,4% sui dati che abbiamo finora conferma. Ma le cose non vanno così per tutti i settori merceologici in arrivo al porto. Se si tocca il -11,5% sulla cellulosa, calo non dovuto a Suez ma a scelte commerciali degli operatori del forestale, ma già in ripresa, i container sono il punto debole che permane. Questa sì è una perdita dovuta alla crisi del Mar Rosso e nel primo trimestre è stata indicativamente del 9% rispetto al trimestre dell'anno precedente. Situazione che non sembrerebbe così velocemente superabile, ci dice Paroli. Volano bene invece le auto: solo una piccola parentesi a inizio anno con un calo dell'1%, che si spiega facilmente: Per i primi 20 giorni di Gennaio le navi non sono arrivate semplicemente perché non potendo passare da Suez hanno allungato di circa 20 giorni i viaggi rispetto alle programmazioni dovendo fare rotta su Capo di Buona Speranza. Ma oggi la situazione è diversa e tutto fila liscio come nel caso dei rotabili che addirittura mostrano tendenze in incremento addirittura fino all'8%. Il canale di accesso e le tubature Eni Buone notizie arrivano dal canale di accesso che attende la rimozione dei tubi da parte di Eni per procedere con l'allargamento che potrà portare la larghezza fino a 120 metri consentendo l'ingresso a navi portacontainer più grandi. Il timing previsto va avanti ed è confermato che il lavoro di rimozione delle tubazioni sul canale d'accesso avrà termine intorno alla fine del mese di Ottobre come da schedula di programma. Devo dire con un pizzico di orgoglio e di questo ringrazio Eni, la Capitaneria di porto e tutti i servizi tecnico nautici che abbiamo eliminato qualsiasi tipo di interferenza sui traffici in ingresso e in uscita dal porto, cosa non scontata. microtunnel Non si sono registrati i disagi che erano le preoccupazioni degli operatori e dell'AdSp. Possiamo dire che al momento il timing è confermato i lavori vanno avanti secondo quando previsto.



Capraia: promozione dell'isola con l'AdSp

Giulia Sarti

LIVORNO Demanio, infrastrutture, promozione, sicurezza e ambiente, formazione. Sono questi i cinque pilastri sui quali si basa l'accordo firmato oggi a Palazzo Rosciano tra il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Luciano Guerrieri, e il sindaco di Capraia, Lorenzo Renzi. L'accordo è piuttosto articolato e impegna i sottoscrittori a realizzare sinergicamente una molteplicità di attività che possano promuovere in modo sinergico l'Isola di Capraia, la formazione degli operatori, l'accoglienza ai passeggeri e la riqualificazione delle aree e dei servizi portuali. In tutti questi aspetti l'obiettivo comune è quello di rendere più fluido ed efficiente il coordinamento tra gli uffici del Comune e quelli dell'Ente portuale, e semplificare le procedure amministrative di riferimento, favorendo lo scambio di informazioni. L'accordo quadro individua attività specifiche per ogni macro ambito. Tra le attività inserite figurano quelle di coordinamento in relazione alla esigenza di garantire la disponibilità sul territorio di impianti di carburante sia per l'ambito nautico che per autotrazione e quelle di raccordo finalizzate alla individuazione, presso il Piazzale di imbarco, di un idoneo spazio per il posizionamento di un bagno pubblico. Verranno inoltre attivate azioni sinergiche su una molteplicità di servizi, come quelli relativi al ritiro dei rifiuti, alla pulizia dei piazzali e agli interventi urgenti di messa in sicurezza. A livello infrastrutturale, le parti si impegnano a coordinare le attività di cantiere che insisteranno sull'area prospiciente il Fosso dell'Aghiale, oggetto di lavori di riqualificazione, oltre che a sviluppare una progettazione coordinata che preveda, in Via dell'Assunzione, la sostituzione del manto asfaltato con materiale diverso, la sistemazione dei sottoservizi e l'ammodernamento dell'arredo urbano. Chiudono il cerchio le attività implementazione delle competenze e delle abilità professionali del personale operante nei servizi portuali e marittimi dell'isola, e quelle relative al miglioramento dei servizi di accoglienza dei turisti. Si tratta di un accordo unico nel suo genere, che comprende obiettivi ambiziosi afferma il sindaco Renzi. Ci muoveremo in stretta sinergia con l'AdSp per dare piena sostanza a questa convenzione e non dubito del fatto che verranno raggiunti ottimi risultati. Guerrieri ha parlato della firma di oggi come di un passaggio importante, che dimostra l'attenzione della nostra AdSp verso la realtà di Capraia, parte integrante del nostro Sistema portuale. Consideriamo il rapporto con i comuni essenziale ai fini dello sviluppo di nostri porti. Soddisfatto anche il segretario generale dell'AdSp Matteo Paroli (qui la nostra intervista): I porti sono soprattutto luoghi di congiunzione con i territori, anche quelli più lontani, si tratta di un ruolo che l'AdSp ha sempre svolto, fin dal 2002, quando iniziammo ad investire in modo importante sull'Isola di Capraia, trasformando una banchina che non aveva capacità di ormeggio e attracco in una infrastruttura in grado di ospitare le navi in ogni condizione meteorologica. L'accordo di oggi



Messaggero Marittimo

Livorno

va in questa direzione e va assommare collaborazioni strategiche con l'amministrazione comunale su temi legati alla portualità. Anche il dirigente promozione e formazione dell'Ente portuale, Claudio Capuano, ha rimarcato l'importanza dell'accordo di oggi, definendolo come il frutto di un percorso condiviso, un atto amministrativo fondamentale che va a rafforzare ulteriormente il rapporto tra le amministrazioni nella salvaguardia dell'interesse comune.

Port News

Livorno

Capraia, accordo tra l'AdSP e il Comune

Una convenzione per promuovere in modo sinergico le attività legate all'Isola di Capraia, la formazione degli operatori, l'accoglienza ai passeggeri e la riqualificazione delle aree e dei servizi portuali. L'hanno siglata stamani a Livorno, nel quartier generale dell'Autorità di Sistema Portuale, il presidente dell'AdSP, **Luciano Guerrieri**, e il sindaco di Capraia, Lorenzo Renzi. L'accordo è piuttosto articolato e impegna i sottoscrittori a realizzare sinergicamente una molteplicità di attività in cinque grandi ambiti: Demanio, Infrastrutture, Promozione, Sicurezza e Ambiente, Formazione. In tutti questi aspetti l'obiettivo comune è quello di rendere più fluido ed efficiente il coordinamento tra gli uffici del Comune e quelli dell'Ente portuale, e semplificare le procedure amministrative di riferimento, favorendo lo scambio di informazioni. L'accordo quadro individua attività specifiche per ogni macro ambito. Tra le attività inserite figurano quelle di coordinamento in relazione alla esigenza di garantire la disponibilità sul territorio di impianti di carburante sia per l'ambito nautico che per autotrazione e quelle di raccordo finalizzate alla individuazione, presso il Piazzale di imbarco, di un idoneo spazio per il posizionamento di un bagno pubblico. Verranno inoltre attivate azioni sinergiche su una molteplicità di servizi, come quelli relativi al ritiro dei rifiuti, alla pulizia dei piazzali e agli interventi urgenti di messa in sicurezza. Mentre, a livello infrastrutturale, le parti si impegnano a coordinare le attività di cantiere che insisteranno sull'area prospiciente il Fosso dell'Aghiale, oggetto di lavori di riqualificazione, oltre che a sviluppare una progettazione coordinata che preveda, in Via dell'Assunzione, la sostituzione del manto asfaltato con materiale diverso, la sistemazione dei sottoservizi e l'ammodernamento dell'arredo urbano. Chiudono il cerchio le attività implementazione delle competenze e delle abilità professionali del personale operante nei servizi portuali e marittimi dell'isola, e quelle relative al miglioramento dei servizi di accoglienza dei turisti. Si tratta di un accordo unico nel suo genere, che comprende obiettivi ambiziosi afferma il sindaco Lorenzo Renzi. Ci muoveremo in stretta sinergia con l'AdSP per dare piena sostanza a questa convenzione e non dubito del fatto che verranno raggiunti ottimi risultati. **Luciano Guerrieri** ha parlato della firma di oggi come di un passaggio importante, che dimostra l'attenzione della nostra AdSP verso la realtà di Capraia, parte integrante del nostro Sistema portuale. Consideriamo il rapporto con i comuni essenziale ai fini dello sviluppo di nostri porti ha dichiarato. Soddisfatto anche il segretario generale dell'AdSP Matteo Paroli: I porti sono soprattutto luoghi di congiunzione con i territori, anche quelli più lontani ha affermato si tratta di un ruolo che l'AdSP ha sempre svolto, già fin dal 2002, quando iniziammo ad investire in modo importante sull'Isola di Capraia, trasformando una banchina che non aveva capacità di ormeggio e attracco



Port News

Livorno

in una infrastruttura in grado di ospitare le navi in ogni condizione meteorologica. L'accordo di oggi va in questa direzione e va assommare collaborazioni strategiche con l'amministrazione comunale su temi legati alla portualità. Anche il dirigente promozione e formazione dell'Ente portuale, Claudio Capuano, ha rimarcato l'importanza dell'accordo di oggi, definendolo come il frutto di un percorso condiviso, un atto amministrativo fondamentale che va a rafforzare ulteriormente il rapporto tra le amministrazioni nella salvaguardia dell'interesse comune.

Piombino, Giani "Rigassificatore è questione nazionale"

FIRENZE (ITALPRESS) - "Il rigassificatore è questione nazionale, non è questione che dialettizza il rapporto fra le Regioni, non prendiamoci in giro: il rigassificatore è essenziale per l'economia nazionale". Lo ha detto il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, a chi gli ha chiesto se tema, stante le dimissioni odierne del governatore della Liguria, che non avvenga più il trasferimento da **Piombino** a Vado Ligure, dopo tre anni dalla sua attivazione, della nave rigassificatrice attualmente al largo del **porto** di **Piombino**. "Se non ci fosse **Piombino** oggi il gas invece che 20 costerebbe 40 in Italia, e noi abbiamo avuto il merito come Regione Toscana di esserci fatti carico di una questione nazionale-ha aggiunto Giani-. Laddove costava 320 il gas oggi costa 20, senza nessun impatto sul territorio, avendo garantito una Toscana che si fa carico di questioni così importanti per tutti i cittadini, perchè se raddoppia il prezzo del gas va nelle bollette di tutti i cittadini; e contemporaneamente di aver fatto tutto senza nessun problema all'interno di un **porto** che sta ospitando nasce la nave di rigassificazione". "Io come commissario ho firmato un'ordinanza di tre anni" per la presenza del rigassificatore a largo del **porto** di **Piombino**, "e quella ordinanza è quella valida e legittima: conseguentemente non c'è da preoccuparsi perchè una regione lo vuole o non lo vuole. Noi siamo stati i più responsabili, e penso che gli italiani e i toscani ce ne rendano merito" ha concluso Giani. foto: Agenzia Fotogramma (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italtpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italtpress.com.



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Protocollo di protezione informatica

ANCONA - È stato sottoscritto ad Ancona il Protocollo d'intesa tra la Polizia di Stato e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale per la prevenzione ed il contrasto dei crimini informatici che hanno per oggetto, nella loro complessità, i sistemi informativi "critici" dell'AdSP. L'accordo, alla presenza del questore della Provincia di Ancona, dottor Cesare Capocasa, è stato siglato dal dirigente del Centro Operativo per la Sicurezza Cibernetica per le Marche, vice questore Agg. dottor Lorenzo Sabatucci, e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ingegner Vincenzo Garofalo. Questo modello di cooperazione, che rafforza il sistema di prevenzione e sicurezza tramite la condivisione di procedure di intervento ed informazioni, nonché la programmazione di incontri formativi, ha l'obiettivo di proteggere in via sinergica ed efficiente le risorse del Sistema Paese a vantaggio dell'intera collettività, contribuendo in tal modo al contenimento dei costi operativi derivanti da interruzioni dei servizi erogati attraverso sistemi informatici e di telecomunicazioni. "La digitalizzazione e la completa informatizzazione delle attività dell'Autorità di Sistema Portuale sono per noi priorità strategiche - ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ingegner Vincenzo Garofalo -. Una necessità dovuta al continuo potenziamento dei servizi offerti alla portualità e alla comunità e ad una migliore organizzazione del lavoro della struttura dell'Ente che ci spingono ad una sempre maggiore tutela delle nostre attività informatiche. È fondamentale il supporto della Polizia di Stato in questo campo, un affiancamento specialistico che ha l'alto valore di una collaborazione istituzionale attuata con scopi comuni, la prevenzione e il contrasto dei crimini informatici". Il questore Capocasa ha aggiunto: "La sicurezza digitale è diventata una 'priorità' per i Paesi UE e per l'Europa stessa. La cybersicurezza appartiene alla strategia del Paese, specie in momenti critici come questo. Con i device la vita è sicuramente più semplice, ma anche più vulnerabile ed il percorso è molto lungo, anche in considerazione del fatto che la condizione delle infrastrutture, sia nel pubblico che nel privato, non è delle migliori. C'è un deficit di forza lavoro specializzata e a ciò si aggiungono anche i nostri comportamenti a volte poco responsabili. È fondamentale implementare la prassi di protezione di sistemi, reti e programmi dagli attacchi digitali e dobbiamo avere la capacità di intercettare precocemente una minaccia, anche se il rischio zero non esiste." In conclusione il dottor Lorenzo Sabatucci: "Nell'ambito del complessivo e articolato quadro di iniziative di prevenzione e contrasto al cyber crime promosse dalla Polizia Postale e nell'ottica di implementazione della rete di cooperazione strategica con le infrastrutture critiche



ANCONA - È stato sottoscritto ad Ancona il Protocollo d'intesa tra la Polizia di Stato e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale per la prevenzione ed il contrasto dei crimini informatici che hanno per oggetto, nella loro complessità, i sistemi informativi "critici" dell'AdSP. L'accordo, alla presenza del questore della Provincia di Ancona, dottor Cesare Capocasa, è stato siglato dal dirigente del Centro Operativo per la Sicurezza Cibernetica per le Marche, vice questore Agg. dottor Lorenzo Sabatucci, e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ingegner Vincenzo Garofalo. Questo modello di cooperazione, che rafforza il sistema di prevenzione e sicurezza tramite la condivisione di procedure di intervento ed informazioni, nonché la programmazione di incontri formativi, ha l'obiettivo di proteggere in via sinergica ed efficiente le risorse del Sistema Paese a vantaggio dell'intera collettività, contribuendo in tal modo al contenimento dei costi operativi derivanti da interruzioni dei servizi erogati attraverso sistemi informatici e di telecomunicazioni. "La digitalizzazione e la completa informatizzazione delle attività dell'Autorità di Sistema Portuale sono per noi priorità strategiche - ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ingegner Vincenzo Garofalo -. Una necessità dovuta al continuo potenziamento dei servizi offerti alla portualità e alla comunità e ad una migliore organizzazione del lavoro della struttura dell'Ente che ci spingono ad una sempre maggiore tutela delle nostre attività informatiche. È fondamentale il supporto della Polizia di Stato in questo campo, un affiancamento specialistico che ha l'alto valore di una collaborazione istituzionale attuata con scopi comuni, la prevenzione e il contrasto dei crimini informatici". Il questore Capocasa ha aggiunto: "La sicurezza digitale è diventata una 'priorità' per i Paesi UE e per l'Europa stessa. La cybersicurezza appartiene alla strategia del Paese, specie in momenti critici come questo. Con i device la vita è sicuramente più semplice, ma

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

regionali, si inserisce il Protocollo siglato oggi quale tassello di fondamentale rilevanza per l'avvio di una proficua ed attiva collaborazione, finalizzata a migliorare il livello di sicurezza dei sistemi informativi dell'**Autorità Portuale** a beneficio della cittadinanza".

Progetto di banchinamento del Molo Clementino, presegue la battaglia del Comitato Porto-Città di Ancona

L'Associazione Verdi Ambiente e Società - VAS APS ONLUS - ha presentato una "Diffida ad adempiere", in merito al progetto di banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino nel **porto** di Ancona attualmente al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per l'autorizzazione VAS + VIA, alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio delle Marche, al Segretariato Regionale MIC per le Marche, alla Direzione Generale ABAP e al Sindaco del Comune di Ancona. L'associazione VAS ha fatto proprie le osservazioni critiche che il Comitato **Porto-Città** di Ancona, recentemente confluito in VAS come Circolo Territoriale, aveva espresse già nel marzo 2023 senza mai ricevere risposta. Il Comitato **Porto-Città** di Ancona esprime grande soddisfazione per il riconoscimento della fondatezza legale delle critiche da sempre espresse al progetto circa l'incoerenza e la scarsa chiarezza dell'autorizzazione rilasciata dalla Soprintendenza di Ancona al progetto di banchinamento del molo Clementino per le grandi navi da crociera, che mai fa riferimento a quanto stabilito dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (art. 21 del D. Lgs 42/04), in area vincolata in ogni sua parte, sottoposta a vincolo monumentale, in presenza di ampie aree di rispetto, in un contesto paesaggistico soggetto a tutela. Luogo assolutamente inadatto ad accogliere una attività che mette a repentaglio proprio tutti i valori storico-artistici-monumentali che il regime vincolistico deve tutelare. Ora, ogni ente in indirizzo ha trenta giorni di tempo per rispondere e per dire alla città per quale motivo sono state così palesemente disattese le disposizioni vigenti in materia. In caso contrario l'Associazione VAS procederà a presentare esposto/denuncia dinanzi alle Autorità Giudiziarie competenti. Il Comitato **Porto-Città** Questo è un comunicato stampa pubblicato il 26-07-2024 alle 13:17 sul giornale del 27 luglio 2024 0 letture Commenti.



Ancona ospita gli Stati Generali per la Rigenerazione dei Territori

La Camera Forense Ambientale (CFA) organizza gli Stati Generali per la Rigenerazione dei Territori, un evento di rilievo nazionale che si terrà dal 29 al 31 luglio 2024 alla Mole Vanvitelliana di Ancona. L'importante appuntamento si aprirà lunedì 29 luglio alle ore 9.30 con il saluto del sindaco di Ancona, Daniele Silvetti e dei rappresentanti delle istituzioni e vedrà, durante la tre giorni, la partecipazione di amministratori ed esperti di rilevanza regionale e nazionale.

La Camera Forense Ambientale (CFA): fondata nel 2015, la CFA è un'organizzazione nazionale costituita da avvocati e giuristi esperti in diritto ambientale. Il suo obiettivo principale è promuovere e qualificare le competenze professionali nel settore ambientale, fornendo formazione tecnico-giuridica sia agli operatori pubblici che privati. La CFA lavora per colmare il deficit formativo nella materia giuridico-ambientale, promuovendo un'azione interdisciplinare tra diritto e scienza per una governance virtuosa dell'ambiente. "Siamo lieti di ospitare un evento di tale portata che conta su prestigiosi contributi - afferma il sindaco di Ancona, Daniele Silvetti -. Il recupero di porzioni di territori e di immobili è un caposaldo della nostra

visione di governo. Principalmente perché ci consente di valorizzare ciò che invece sarebbe vittima di un progressivo degrado, ma non di secondaria importanza il confronto che si apre sugli sviluppi delle città e che nasce dall'incontro di diverse progettualità. L'ambizione - conclude il sindaco Silvetti - è quella di arrivare a progettare dei modelli che possano essere presi come riferimento". "Gli Stati Generali per la rigenerazione dei territori approdano nella loro quarta edizione ad Ancona - afferma l'avvocato Cinzia Pasquale, Presidente Camera Forense Ambientale -. È importante discutere di riqualificazione urbana e rurale, partendo dai territori e dalla conoscenza delle esperienze locali. Per questo motivo, la Camera Forense Ambientale, assieme al Comune di Ancona, alla Regione Marche, all'Università Politecnica delle Marche e ad altre istituzioni e partner locali, intende valorizzare le esperienze positive realizzate sul territorio affinché possano costituire un modello da replicare su scala nazionale". Programma dell'evento: Presentazioni e dibattiti sulle esperienze territoriali di rigenerazione. Tavole rotonde con esperti di settore. Workshop interattivi e laboratori tematici. Gli argomenti: nel corso degli incontri si affronteranno i temi della sostenibilità, recupero dei territori e pianificazione futura; attuazione dei progetti PNRR con contestuale tutela ambientale; rapporto ambiente e paesaggio, economia circolare; bonifica ambientale. La stampa è invitata a partecipare. Per ulteriori informazioni e per confermare la presenza della stampa all'indirizzo email: pucci.comunicazione@gmail.com L'APPUNTAMENTO NEL DETTAGLIO: IL BOARD SCIENTIFICO: Cinzia Pasquale, Giuseppe Vadalà, Maria Serena Chiucchi, Leonardo Pace, Luigia Barbara Lettieri, Silvia Paparella, Pasquale Criscuolo, Ida Leone, PROGRAMMA DEI LAVORI:



La Camera Forense Ambientale (CFA) organizza gli Stati Generali per la Rigenerazione dei Territori, un evento di rilievo nazionale che si terrà dal 29 al 31 luglio 2024 alla Mole Vanvitelliana di Ancona. L'importante appuntamento si aprirà lunedì 29 luglio alle ore 9.30 con il saluto del sindaco di Ancona, Daniele Silvetti e dei rappresentanti delle istituzioni e vedrà, durante la tre giorni, la partecipazione di amministratori ed esperti di rilevanza regionale e nazionale. La Camera Forense Ambientale (CFA): fondata nel 2015, la CFA è un'organizzazione nazionale costituita da avvocati e giuristi esperti in diritto ambientale. Il suo obiettivo principale è promuovere e qualificare le competenze professionali nel settore ambientale, fornendo formazione tecnico-giuridica sia agli operatori pubblici che privati. La CFA lavora per colmare il deficit formativo nella materia giuridico-ambientale, promuovendo un'azione interdisciplinare tra diritto e scienza per una governance virtuosa dell'ambiente. "Siamo lieti di ospitare un evento di tale portata che conta su prestigiosi contributi - afferma il sindaco di Ancona, Daniele Silvetti -. Il recupero di porzioni di territori e di immobili è un caposaldo della nostra visione di governo. Principalmente perché ci consente di valorizzare ciò che invece sarebbe vittima di un progressivo degrado, ma non di secondaria importanza il confronto che si apre sugli sviluppi delle città e che nasce dall'incontro di diverse progettualità. L'ambizione - conclude il sindaco Silvetti - è quella di arrivare a progettare dei modelli che possano essere presi come riferimento". "Gli Stati Generali per la rigenerazione dei territori approdano nella loro quarta edizione ad Ancona - afferma l'avvocato Cinzia Pasquale, Presidente Camera Forense Ambientale -. È importante discutere di riqualificazione urbana e rurale, partendo dai territori e dalla conoscenza delle esperienze locali. Per questo motivo, la Camera Forense Ambientale, assieme al Comune di Ancona, alla Regione Marche, all'Università Politecnica delle Marche e ad altre istituzioni e partner locali, intende

Lunedì 29 luglio: saluti istituzionali a cura di Daniele Silvetti - Sindaco di Ancona, Stefano Laporta - Presidente ISPRA; Maria Serena Chiucchi - Direttore Dipartimento di Management, Università Politecnica delle Marche; Vincenzo Garofalo - Presidente **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale; Paola Pino D'Astorre - Consigliere nazionale SIGEA APS; Cinzia Pasquale - Presidente CFA Camera Forense Ambientale; Silvia Paparella - Consigliere Delegato Ferrara Expo e General Manager REMTECH Expo - Hub Tecnologico Ambientale; Pasquale Criscuolo - Presidente Assoil School; Stefano Aguzzi - Assessore Ambiente Regione Marche ORE 10:30 - 11:00 TERRITORI A CONFRONTO David Piccinini - Dirigente Ambiente e Risorse Idriche del Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile Regione Marche Matteo Campora - Assessore ai Trasporti, Mobilità Integrata, Ambiente, Rifiuti, Energia Comune di Genova ORE 11:00 - 11:45 RELAZIONI TECNICHE Giorgio Centurelli - Direttore Generale dell'Unità di Missione PNRR del MASE **Sistema** di gestione e controllo del PNRR: meccanismi e strumenti per garantire il presidio delle regole e dei principi nazionali ed eurounitari (compreso il DNSH) Elisa Scotti - Professore Ordinario di Diritto amministrativo, Università degli Studi di Macerata; Commissione tecnica PNRR - PNIEC presso il MASE; Coordinatore della Sottocommissione PNRR DNSH e valutazioni ambientali Marco Giuliani - Professore Ordinario di Economia aziendale, Università Politecnica delle Marche Tutela dell'ambiente, principio DNSH e approcci responsabili al business Stefano Pietropaoli - Presidente del Corso di Laurea Magistrale in Diritto delle Sostenibilità e della Sicurezza, Università di Firenze Luigi Ledda - Professore Ordinario di Agronomia e Coltivazioni erbacee, Università Politecnica delle Marche Michele Paternoster - Professore di Geochimica, Dipartimento Scienze di base ed applicate, Università degli Studi della Basilicata Ilaria Bertini - Direttrice Agenzia Nazionale per l'Efficienza Energetica dell'ENEA Ida Leone - Direttore Assoil School Massimo Perari - Direttore Generale ARPA Umbria Cinzia Pasquale - Presidente CFA Camera Forense Ambientale ORE 15:30 - 18:30 AMBIENTE E PAESAGGIO Coordina Marco Gisotti Maria Cristina Borocci - Dirigente Settore Urbanistica Regione Marche ORE 15:45 - 16:45 RELAZIONI TECNICHE Benedetto Nappi - Consigliere TAR Basilicata Ambiente e paesaggio nella Costituzione Giulia Monteleone - Direttrice Dipartimento ENEA Tecnologie Energetiche e Fonti Rinnovabili Transizione ecologica: sfide ed obiettivi nel nuovo modello energetico Gianluigi Mondaini - Professore Ordinario di Composizione Architettonica e Urbana, Università Politecnica delle Marche Strategie e visioni per nuovi habitat urbani. I piani città dell'Agenzia del Demanio per Ancona e Ascoli Piceno ORE 17:00 - 18:30 TRA AMBIENTE E PAESAGGIO: QUALE POSSIBILE SINTESI? Gaia Galassi - Funzionario Settore VIA; Responsabile VAS Regione Marche Fulvio Mamone Capria - Presidente AERO Associazione Energie Rinnovabili Offshore Fabrizio Capaccioli - Presidente Green Building Council Italia Andrea Baroni - Direttore e Procuratore Confindustria Energia Adriatica Andrea Gallarini - Avvocato CFA Camera Forense Ambientale Ilaria Sergi - Agenzia Nazionale per l'Efficienza Energetica dell'ENEA Daniele Mercuri - Consigliere del CNG Consiglio Nazionale dei Geologi Nicola Bertolini - Ambiente S.p.A. Daniele Vadalà - Funzionario architetto del Ministero della Cultura; Autore del

libro "Spaesaggio" MARTEDÌ 30 LUGLIO ORE 10:00 - 13:30 DALLA BONIFICA ALLA RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE Coordina Marco Gisotti Massimo Sbriscia - Dirigente Regione Marche, Settore Fonti Energetiche, Rifiuti, Cave e Miniere Regione Marche ORE 10:15 - 11:00 RELAZIONI TECNICHE Francesco Regoli - Direttore del dipartimento di Scienze della vita e dell'ambiente, Università Politecnica delle Marche L'importanza della ricerca nello sviluppo e applicazione di nuove soluzioni di bonifica e riqualificazione ambientale Marianna Morabito - Ufficio Commissario Unico di Governo Bonifica Discariche Abusive Discariche abusive tra rifunionalizzazione dei siti e restoration law Roberto Tiberi - Avvocato Il reato di omessa bonifica e responsabilità della Pubblica Amministrazione ORE 11:15 - 13:30 RICONNETTERE AMBIENTE E PRODUZIONE Giuseppe Vadalà - Commissario Unico di Governo per la Bonifica delle Discariche Abusive Giovanni Raggi - Presidente AMIU Genova Mariantonietta Laganà - Responsabile Divisione Dragaggi e Ambiente dell'ADSP Rosanna Cintoli - Direttore Generale ARPA Marche Marco Fioravanti - Sindaco di Ascoli Piceno e Presidente ANCI Marche Giancarlo Marchetti - Comitato scientifico REMTECH Expo - Hub Tecnologico Ambientale Silvia Paparella - Consigliere Delegato Ferrara Expo; General Manager REMTECH Expo - Hub Tecnologico Ambientale Michele Garramone - Responsabile tecnico Garramone Group Rossella Muscillo - Responsabile HSE Bufarini Srl Roberto Minerdo - Presidente Osservatorio Nazionale della Tutela del Mare Giovanbattista Pasquariello - Capo Ufficio Tecnico Divisione Unità Tecnico Amministrativa (UTA) Napoli Shirley Mantin - Direttore e Partner di Land Italia Srl Silvia Pennucci - Membro CDA AnconAmbiente Spa ORE 15:00 - 17:30 VISITA TECNICA ALLA SEDE DI BUFARINI SRL NEL COMUNE DI FALCONARA ORE 17:30 - 18:15 MOLE VANVITELLIANA, DIMOSTRAZIONE BATTELLO ECOLOGICO PELIKAN DI GARBAGE GROUP ORE 18:15 TRASFERIMENTO ALLA MARINA DORICA PER VISITARE IL CENTRO DI RICERCA BLUE ECONOMY MERCOLEDÌ 31 LUGLIO ORE 10:00 - 13:30 GESTIONE INTEGRATA DEI RIFIUTI ED ECONOMIA CIRCOLARE Coordina Gabriele Costantini Massimiliano Cenerini - Direttore ATA Rifiuti Ancona Matteo Giantomassi - Responsabile Relazione Esterne ATA Rifiuti Ancona ORE 10:30 - 11:15 RELAZIONI TECNICHE Alessandro Kiniger - Avvocato CFA Camera Forense Ambientale Gerarchia nella gestione dei rifiuti: a che punto siamo? Francesco Fatone - Professore Ordinario di Impianti Chimici, Università Politecnica delle Marche L'economia circolare nella gestione delle acque reflue: sfide ed innovazioni Europee su casi studio marchigiani Giovanni Perillo - Cranfield University (UK) L'intelligenza artificiale può accelerare la transizione dell'economia circolare? ORE 11:30 - 13:30 ECONOMIA CIRCOLARE, VOLANO DI SVILUPPO Luca Proietti - Direttore Generale Bonifiche e Rifiuti MASE Massimo Sbriscia - Dirigente Regione Marche Settore Fonti Energetiche, Rifiuti, Cave e Miniere Regione Marche Angelo Recchi - Responsabile Pianificazione e Attuazione del Ciclo dei Rifiuti, Regione Marche Paola Ranzuglia - Direttore Servizio Territoriale ARPAM di Macerata Antonio Protopapa - Direttore Gestione Operativa COREPLA Lucia Leonessi - Direttore Generale Confindustria Cisambiente Roberto Spera - Direttore Generale Amiu Genova Spa Aldo Iacomelli - ESG Manager ReLife Daniele Carnevali - Presidente Provincia di Ancona e Presidente ATA Ancona Andrea Dotti - Presidente CDA Viva Servizi Annalisa Percoco - Ricercatore

Feem Fondazione Eni Enrico Mattei Leonardo Pace - Avvocato CFA Camera Forense Ambientale Andrea Pavia - Titolare e Direttore Generale di IDEA Holding SpA Paolo Baldoni - CEO Garbage Group È attivo il servizio di notizie in tempo 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 26-07-2024 alle 13:52 sul giornale del 27 luglio 2024 10 letture

Commenti.

Musolino, con il Piano Triennale salto qualità dei Porti di Roma

Approvato dal Comitato di Gestione il Piano Operativo Triennale 2024-2026 dell'Adsp-Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Per il Presidente dell'Adsp, Pino Musolino, si tratta di "un piano snello e concreto, ambizioso ma realizzabile che consentirà ai Porti di Roma un ulteriore salto di qualità". Riguardo le linee strategiche di sviluppo "la sfida - afferma Musolino - è anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al Pnrr, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali". Per il **porto** di **Civitavecchia** sarà completata la separazione tra **porto** storico e **porto** commerciale, con il primo "che si aprirà alla città" e per il quale è prevista la realizzazione dell'apertura della bocca a sud, con il collegamento all'antemurale che sarà costruito all'altezza di Molo Vespucci. Si tratta di interventi che sono finanziati con i fondi del Pnrr. Per il **porto** di Fiumicino, sono stati avviati i lavori che comprendono la nuova darsena pescherecci sulla riva destra del **porto** canale, che consentirà la delocalizzazione della flotta peschereccia, "la più importante del Lazio, e della cantieristica, permettendo di riqualificare un'intera area dell'abitato cittadino". A Gaeta sono previsti interventi di ampliamento, completamento, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture portuali. "E' un piano ambizioso ma realizzabile - conclude Musolino - che consentirà ai Porti di Roma di andare oltre gli ottimi risultati già ottenuti per la crocieristica. Il nostro compito ora è anche quello di promuovere il Piano Operativo Triennale a tutti i livelli istituzionali, per spiegare l'importanza del raggiungimento di questi obiettivi non solo per l'ente e per i territori di riferimento, ma per il Lazio e l'intero Sistema Paese".



LAZIO, LA SETTIMANA IN CONSIGLIO REGIONALE (29 LUGLIO - 2 AGOSTO 2024)

(AGENPARL) - ven 26 luglio 2024 LAZIO, LA SETTIMANA IN CONSIGLIO REGIONALE (29 LUGLIO - 2 AGOSTO 2024) COMMISSIONI CONSILIARI PERMANENTI E SPECIALI Martedì 30 luglio Ore 12 - sala Latini XII Commissione - Tutela del territorio, erosione costiera, emergenze e grandi rischi, protezione civile, ricostruzione Tema dell'audizione: Riapertura del Porto Canale Rio Martino (Latina). Sono stati invitati: Matilde Celentano, Sindaco di Latina; Alberto Mosca, Sindaco di Sabaudia, Emanuela Zappone, Commissario del Parco Nazionale del Circeo; Vincenzo Viola, Comandante Capitaneria di Porto di Terracina; Lino Fanzan, rappresentante della categoria pensionati di Borgo Grappa e Porto di Rio Martino; Eros Mariucci, rappresentante della categoria pescatori di Borgo Grappa e Porto di Rio Martino; Maurizio Corelli, rappresentante della categoria commercianti di Borgo Grappa e Porto di Rio Martino; Luigi Petrin, rappresentante della categoria diportista di Borgo Grappa e Porto di Rio Martino. Ore 12 - sala Etruschi XI Commissione - Sviluppo economico e attività produttive, start-up, commercio, artigianato, industria, tutela dei consumatori, ricerca e innovazione Tema dell'audizione: Aggiornamento sulla situazione dello Stabilimento Stellantis di Cassino-Piedimonte San Germano (FR). Sono stati invitati: Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione e assessore allo Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria, Internazionalizzazione; Luca Di Stefano, presidente della Provincia di Frosinone; Enzo Salera, sindaco di Cassino; Gioacchino Ferdinandi, sindaco di Piedimonte San Germano; Raffaele Trequattrini, commissario straordinario del Consorzio industriale del Lazio; Francesco Borgomeo, Unindustria Cassino; Nino Polito, Federlazio Frosinone; Guido D'Amico, Confimpresetalia; Mirko Marsella, Fim-Cisl; Donato Gatti, Fiom-Cgil; Maurizio Stabile, Fismic; Armando Valiani, Ugl Lazio; Francesco Giangrande, Uilm-Uil. Ore 14,30 - sala Etruschi XI Commissione - Sviluppo economico e attività produttive, start-up, commercio, artigianato, industria, tutela dei consumatori, ricerca e innovazione Tema dell'audizione: Problematiche legate alla dismissione definitiva della Centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord sita nel Comune di Civitavecchia. Determinazioni. Sono stati invitati: Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione e assessora allo Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria, Internazionalizzazione; Marco Piendibene, sindaco di Civitavecchia; Amedeo Teti, Capo dipartimento per le politiche per le imprese del Ministero delle Imprese e del Made in Italy; Fabrizio Iaccarino, responsabile Affari istituzionali Italia Enel; **Pino Musolino**, presidente Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrosettentrionale; Paolo Riso, segretario generale Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrosettentrionale; Cristiano Dionisi, presidente Unindustria Civitavecchia; Paolo Sacchetti, Federlazio; Alessio Gismondi, Cna Civitavecchia; Pietro Carrozzo, Legacoop; Stefania Pomante, Segretario generale Cgil Civitavecchia-Roma nord-Viterbo; Enrico



Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Coppotelli, Segretario generale regionale Cisl; Fabiana Attig, Ugl Civitavecchia; Giancarlo Turchetti, Segretario generale Uil Viterbo e Civitavecchia; Roberto Bonomi, Segretario Usb Civitavecchia. Giovedì 1° agosto Ore 10,30 - sala Latini Commissione speciale PNRR e grandi eventi Programmazione attività monitoraggio attuazione Pnrr. Ore 11 - sala Latini Commissione speciale PNRR e grandi eventi Audizione della vicepresidente della Regione Lazio, Roberta Angelilli, in merito alla partecipazione della Regione Lazio ad Expo 2025 ad Osaka (Giappone). Eventuali integrazioni e modifiche successive saranno pubblicate nel corso della settimana sul sito <http://www.consiglio.regione.lazio.it>.

Pot, Musolino: «Piano ambizioso ma realizzabile»

Redazione web CIVITAVECCHIA - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il Direttore Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia Michele Castaldo, Il Comandante della Capitaneria di porto di Fiumicino Silvestro Girgenti, il componente designato dalla Regione Lazio Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. È stata rinviata al prossimo comitato, previsto il 31 luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto. Il presidente Musolino, sottolineando come sia stata rispettata la tempistica prevista dalla norma per approvare il POT, ha illustrato i principi del documento in cui sono contenute le linee strategiche di sviluppo dell'Adsp. Il comitato ha approvato la delibera all'unanimità. «Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di vertice di questa Autorità - ha commentato il presidente Musolino - la sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture necessarie, come quelle relative alla separazione tra porto storico e porto commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire». Nel POT 2024-2026 c'è il layout finale del porto di Civitavecchia. Sarà completata infatti la separazione tra porto storico e porto commerciale, con il primo che si aprirà alla città e per il quale è prevista la realizzazione dell'apertura della bocca a sud, con il collegamento all'antemurale che sarà costruito all'altezza di Molo Vespucci. Si tratta di interventi che sono finanziati con i fondi del PNRR. Un capitolo a sé avrà la Darsena "Mare Nostrum" per la quale possono essere ipotizzati diversi utilizzi, con la possibilità di poter ospitare insediamenti per diversi settori industriali e commerciali, come quello energetico dell'eolico offshore, cantieristico navale e quello relativo alla movimentazione delle merci e container. Per il porto di Fiumicino, sono stati avviati i lavori che comprendono la nuova darsena pescherecci sulla riva destra del porto canale, che consentirà la delocalizzazione della flotta peschereccia, la più importante del Lazio, e della cantieristica, permettendo di riqualificare



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

un'intera area dell'abitato cittadino. A Gaeta sono previsti interventi di ampliamento, completamento, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture portuali per favorire le attività produttive del territorio legate all'economia del mare, quali la cantieristica e la diportistica navale, la pesca e la maricoltura, oltre alle attività legate ai traffici di merci, passeggeri e automezzi. «È un piano ambizioso ma realizzabile - conclude il presidente Musolino - che consentirà ai Porti di Roma di andare oltre gli ottimi risultati già ottenuti per la crocieristica. Il nostro compito ora è anche quello di promuovere il POT a tutti i livelli istituzionali, per spiegare l'importanza del raggiungimento di questi obiettivi non solo per l'ente e per i territori di riferimento, ma per il Lazio e l'intero Sistema Paese».

Adsp e Capitaneria: monitoraggio costante su opere e cantieri in corso

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Quella attuale, per il porto di Civitavecchia, è la stagione dei cantieri e della rivoluzione infrastrutturale. «Siamo uno dei pochissimi porti ad aver rispettato tutte le milestone del Pnrr - ha infatti confermato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino - le gare sono partite e da qui ai prossimi due anni lo scalo cambierà completamente volto. Sarà completata l'apertura a sud del porto che consentirà di separare la parte storica e turistica, da quella commerciale e di restituire alla città tutta l'area del Forte Michelangelo. Già da prossimo autunno sarà ultimato l'ultimo miglio ferroviario e tutte le banchine commerciali avranno binari per il trasporto merce a bordo». Un'opera questa fondamentale; una riorganizzazione completa del sistema ferro che garantirà uno slancio in più al porto di Civitavecchia. E poi il ponte di collegamento ed il prolungamento dell'antemurale, ma anche gli 80 milioni di investimento per il cold ironing che consentirà alle navi di spegnere i motori ed essere alimentate da terra. Opere e cantieri che si traducono necessariamente in un impatto anche sulla viabilità interna portuale e la sua operatività. «C'è piena collaborazione con l'Autorità di sistema portuale per minimizzare i disagi - ha assicurato il comandante del porto Michele Castaldo - il monitoraggio è costante per far sì che l'utenza tutta sia costantemente informata su eventuali disagi che potrebbero derivare dall'apertura dei vari cantieri e sullo stato di avanzamento dei lavori». Una verifica continua quindi per garantire al porto la sua operatività, con eventuali modifiche da mettere in atto per garantire la corretta esecuzione dei lavori ed evitare che sorgano problemi di ogni sorta. Ma l'Adsp guarda ancora avanti. Due i progetti all'orizzonte che Molo Vespucci vuole portare a termine. A partire dal completamento di quella parte di antemurale che garantirebbe di avere a disposizione un ulteriore terminal portuale, già previsto nei piani del 2005. «Se quest'opera venisse completata - ha ricordato il presidente Musolino - Civitavecchia sarebbe l'unico porto nel Mediterraneo e in Europa in grado di gestire contemporaneamente quattro navi della classe Oasis, quelle più grandi al mondo con 10mila persone a bordo tra passeggeri ed equipaggio, in turn around. Questo garantirebbe quindi un posizionamento strategico per Civitavecchia come uno dei principali porti crocieristici al mondo, sfruttando anche il fatto che Barcellona stia andando verso una riduzione dei traffici e del turismo». E poi c'è il progetto legato alla Darsena Mare Nostrum. «Abbiamo proceduto con una rilettura complessiva del progetto, che non è più la vecchia "Darsena energetico grandi masse" - ha ricordato Musolino - e siamo stati l'unico porto tirrenico ad aver risposto al bando del Mase per la realizzazione di un impianto eolico off-shore e ad essere arrivato alla fase finale. Può diventare parte di un disegno nazionale importante.



07/26/2024 17:10 DARIA GEGGI

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Quella attuale, per il porto di Civitavecchia, è la stagione dei cantieri e della rivoluzione infrastrutturale. «Siamo uno dei pochissimi porti ad aver rispettato tutte le milestone del Pnrr - ha infatti confermato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino - le gare sono partite e da qui ai prossimi due anni lo scalo cambierà completamente volto. Sarà completata l'apertura a sud del porto che consentirà di separare la parte storica e turistica, da quella commerciale e di restituire alla città tutta l'area del Forte Michelangelo. Già da prossimo autunno sarà ultimato l'ultimo miglio ferroviario e tutte le banchine commerciali avranno binari per il trasporto merce a bordo». Un'opera questa fondamentale; una riorganizzazione completa del sistema ferro che garantirà uno slancio in più al porto di Civitavecchia. E poi il ponte di collegamento ed il prolungamento dell'antemurale, ma anche gli 80 milioni di investimento per il cold ironing che consentirà alle navi di spegnere i motori ed essere alimentate da terra. Opere e cantieri che si traducono necessariamente in un impatto anche sulla viabilità interna portuale e la sua operatività. «C'è piena collaborazione con l'Autorità di sistema portuale per minimizzare i disagi - ha assicurato il comandante del porto Michele Castaldo - il monitoraggio è costante per far sì che l'utenza tutta sia costantemente informata su eventuali disagi che potrebbero derivare dall'apertura dei vari cantieri e sullo stato di avanzamento dei lavori». Una verifica continua quindi per garantire al porto la sua operatività, con eventuali modifiche da mettere in atto per garantire la corretta esecuzione dei lavori ed evitare che sorgano problemi di ogni sorta. Ma l'Adsp guarda ancora avanti. Due i progetti all'orizzonte che Molo Vespucci vuole portare a termine. A partire dal completamento di quella parte di antemurale che garantirebbe di avere a disposizione un ulteriore terminal portuale, già previsto nei piani del 2005. «Se

Ora però questa sarà una decisione che dovrà essere portata avanti molto più in alto di noi». La nuova darsena prevede, ad esempio, un cantiere navale per la costruzione di megayacht da diporto nautico fino ed oltre i 100 metri di lunghezza, la movimentazione di veicoli nuovi, la movimentazione di traffici Ro-ro esclusivamente cargo e anche Ro-pax (in caso gli accosti portuali attuali e in costruzione risultassero insufficienti) e la movimentazione di project cargo e di contenitori refrigerati su navi multipurpose. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS: resoconto della seduta del Comitato di Gestione

Approvato il Piano Operativo Triennale 2024-2026. Il presidente Musolino: "E' un piano snello e concreto, ambizioso ma realizzabile che consentirà ai Porti di Roma un ulteriore salto di qualità". **CIVITAVECCHIA** - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il Direttore Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia** Michele Castaldo, Il Comandante della Capitaneria di **porto** di Fiumicino Silvestro Girgenti, il componente designato dalla Regione Lazio Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia** Emiliano Scotti. Il Presidente Musolino ha rinviato al prossimo comitato, previsto il 31 luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto. Il presidente Musolino, sottolineando come sia stata rispettata la tempistica prevista dalla norma per approvare il POT, ha illustrato i principi del documento in cui sono contenute le linee strategiche di sviluppo dell'Adsp. Il comitato ha approvato la delibera all'unanimità. "Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di vertice di questa Autorità. La sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture necessarie, come quelle relative alla separazione tra **porto** storico e **porto** commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire". Nel POT 2024-2026 c'è il layout finale del **porto** di **Civitavecchia**. Sarà completata infatti la separazione tra **porto** storico e **porto** commerciale, con il primo che si aprirà alla città e per il quale è prevista la realizzazione dell'apertura della bocca a sud, con il collegamento all'antemurale che sarà costruito all'altezza di Molo Vespucci. Si tratta di interventi che sono finanziati con i fondi del PNRR. Un capitolo a sé avrà la Darsena "Mare Nostrum" per la quale possono essere ipotizzati diversi utilizzi, con la possibilità di poter ospitare insediamenti per diversi settori industriali e commerciali, come quello energetico dell'eolico offshore, cantieristico navale e quello relativo alla movimentazione delle merci e container. Per il **porto** di Fiumicino, sono stati avviati i lavori che comprendono la nuova darsena pescherecci



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

sulla riva destra del **porto** canale, che consentirà la delocalizzazione della flotta peschereccia, la più importante del Lazio, e della cantieristica, permettendo di riqualificare un'intera area dell'abitato cittadino. A Gaeta sono previsti interventi di ampliamento, completamento, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture portuali per favorire le attività produttive del territorio legate all'economia del mare, quali la cantieristica e la diportistica navale, la pesca e la maricoltura, oltre alle attività legate ai traffici di merci, passeggeri e automezzi. "E' un piano ambizioso ma realizzabile - conclude il presidente Musolino - che consentirà ai Porti di Roma di andare oltre gli ottimi risultati già ottenuti per la crocieristica. Il nostro compito ora è anche quello di promuovere il POT a tutti i livelli istituzionali, per spiegare l'importanza del raggiungimento di questi obiettivi non solo per l'ente e per i territori di riferimento, ma per il Lazio e l'intero Sistema Paese".

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia approva il Piano triennale 2024-26

Separazione **porto** storico e commerciale, collegamento all'antemurale all'altezza del Molo Vespucci e darsena "Mare Nostrum". Comitato di gestione approva. Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino che ha approvato il Piano Operativo Triennale (POT) 2024-2026. Il presidente dell'Adsp, Pino Musolino, ha rinviato al prossimo comitato, previsto il 31 luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto. «Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di vertice di questa Autorità. La sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture necessarie, come quelle relative alla separazione tra **porto** storico e **porto** commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire». Nel POT 2024-2026 c'è il layout finale del **porto** di **Civitavecchia**. Sarà completata infatti la separazione tra **porto** storico e **porto** commerciale, con il primo che si aprirà alla città e per il quale è prevista la realizzazione dell'apertura della bocca a sud, con il collegamento all'antemurale che sarà costruito all'altezza di Molo Vespucci. Si tratta di interventi che sono finanziati con i fondi del PNRR. Un capitolo a sé avrà la Darsena "Mare Nostrum" per la quale possono essere ipotizzati diversi utilizzi, con la possibilità di poter ospitare insediamenti per diversi settori industriali e commerciali, come quello energetico dell'eolico offshore, cantieristico navale e quello relativo alla movimentazione delle merci e container. Per il **porto** di Fiumicino sono stati avviati i lavori che comprendono la nuova darsena pescherecci sulla riva destra del **porto** canale, che consentirà la delocalizzazione della flotta peschereccia, la più importante del Lazio, e della cantieristica, permettendo di riqualificare un'intera area dell'abitato cittadino. A Gaeta sono previsti interventi di ampliamento, completamento, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture portuali per favorire le attività produttive del territorio legate all'economia del mare, quali la cantieristica e la diportistica navale, la pesca e la maricoltura, oltre alle attività legate ai traffici di merci, passeggeri e automezzi. "È un piano



Separazione porto storico e commerciale, collegamento all'antemurale all'altezza del Molo Vespucci e darsena "Mare Nostrum". Comitato di gestione approva. Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino che ha approvato il Piano Operativo Triennale (POT) 2024-2026. Il presidente dell'Adsp, Pino Musolino, ha rinviato al prossimo comitato, previsto il 31 luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto. «Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di vertice di questa Autorità. La sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture necessarie, come quelle relative alla separazione tra porto storico e porto commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire». Nel POT 2024-2026 c'è il layout finale del porto di Civitavecchia. Sarà completata infatti la separazione tra porto storico e porto commerciale, con il primo che si aprirà alla città e per il quale è prevista la realizzazione dell'apertura della bocca a sud, con il collegamento all'antemurale che sarà costruito all'altezza di Molo Vespucci. Si tratta di interventi che sono finanziati con i fondi del PNRR. Un capitolo a sé avrà la Darsena "Mare Nostrum" per la quale possono essere ipotizzati diversi utilizzi, con la possibilità di poter ospitare insediamenti per diversi settori

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ambizioso ma realizzabile - conclude il presidente Musolino - che consentirà ai Porti di Roma di andare oltre gli ottimi risultati già ottenuti per la crocieristica. Il nostro compito ora è anche quello di promuovere il POT a tutti i livelli istituzionali, per spiegare l'importanza del raggiungimento di questi obiettivi non solo per l'ente e per i territori di riferimento, ma per il Lazio e l'intero Sistema Paese". Oltre al presidente dell'Adsp e al segretario generale, Paolo Risso, erano presenti il direttore marittimo del Lazio, Michele Castaldo, il comandante della Capitaneria di **porto** di Fiumicino, Silvestro Girgenti, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli, e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Emiliano Scotti. Condividi Tag **civitavecchia** Articoli correlati.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp e Capitaneria: monitoraggio costante su opere e cantieri in corso

CIVITAVECCHIA - Quella attuale, per il porto di Civitavecchia, è la stagione dei cantieri e della rivoluzione infrastrutturale. «Siamo uno dei pochissimi porti ad aver rispettato tutte le milestone del Pnrr - ha infatti confermato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino - le gare sono partite e da qui ai prossimi due anni lo scalo cambierà completamente volto. Sarà completata l'apertura a sud del porto che consentirà di separare la parte storica e turistica, da quella commerciale e di restituire alla città tutta l'area del Forte Michelangelo. Già da prossimo autunno sarà ultimato l'ultimo miglio ferroviario e tutte le banchine commerciali avranno binari per il trasporto merce a bordo». Un'opera questa fondamentale; una riorganizzazione completa del sistema ferro che garantirà uno slancio in più al porto di Civitavecchia. E poi il ponte di collegamento ed il prolungamento dell'antemurale, ma anche gli 80 milioni di investimento per il cold ironing che consentirà alle navi di spegnere i motori ed essere alimentate da terra. Opere e cantieri che si traducono necessariamente in un impatto anche sulla viabilità interna portuale e la sua operatività. «C'è piena collaborazione con l'Autorità di

sistema portuale per minimizzare i disagi - ha assicurato il comandante del porto Michele Castaldo - il monitoraggio è costante per far sì che l'utenza tutta sia costantemente informata su eventuali disagi che potrebbero derivare dall'apertura dei vari cantieri e sullo stato di avanzamento dei lavori». Una verifica continua quindi per garantire al porto la sua operatività, con eventuali modifiche da mettere in atto per garantire la corretta esecuzione dei lavori ed evitare che sorgano problemi di ogni sorta. Ma l'Adsp guarda ancora avanti. Due i progetti all'orizzonte che Molo Vespucci vuole portare a termine. A partire dal completamento di quella parte di antemurale che garantirebbe di avere a disposizione un ulteriore terminal portuale, già previsto nei piani del 2005. «Se quest'opera venisse completata - ha ricordato il presidente Musolino - Civitavecchia sarebbe l'unico porto nel Mediterraneo e in Europa in grado di gestire contemporaneamente quattro navi della classe Oasis, quelle più grandi al mondo con 10mila persone a bordo tra passeggeri ed equipaggio, in turn around. Questo garantirebbe quindi un posizionamento strategico per Civitavecchia come uno dei principali porti crocieristici al mondo, sfruttando anche il fatto che Barcellona stia andando verso una riduzione dei traffici e del turismo». E poi c'è il progetto legato alla Darsena Mare Nostrum. «Abbiamo proceduto con una rilettura complessiva del progetto, che non è più la vecchia "Darsena energetico grandi masse" - ha ricordato Musolino - e siamo stati l'unico porto tirrenico ad aver risposto al bando del Mase per la realizzazione di un impianto eolico off-shore e ad essere arrivato alla fase finale. Può diventare parte di un disegno nazionale importante. Ora però questa sarà una decisione che



CIVITAVECCHIA - Quella attuale, per il porto di Civitavecchia, è la stagione dei cantieri e della rivoluzione infrastrutturale. «Siamo uno dei pochissimi porti ad aver rispettato tutte le milestone del Pnrr - ha infatti confermato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino - le gare sono partite e da qui ai prossimi due anni lo scalo cambierà completamente volto. Sarà completata l'apertura a sud del porto che consentirà di separare la parte storica e turistica, da quella commerciale e di restituire alla città tutta l'area del Forte Michelangelo. Già da prossimo autunno sarà ultimato l'ultimo miglio ferroviario e tutte le banchine commerciali avranno binari per il trasporto merce a bordo». Un'opera questa fondamentale; una riorganizzazione completa del sistema ferro che garantirà uno slancio in più al porto di Civitavecchia. E poi il ponte di collegamento ed il prolungamento dell'antemurale, ma anche gli 80 milioni di investimento per il cold ironing che consentirà alle navi di spegnere i motori ed essere alimentate da terra. Opere e cantieri che si traducono necessariamente in un impatto anche sulla viabilità interna portuale e la sua operatività. «C'è piena collaborazione con l'Autorità di sistema portuale per minimizzare i disagi - ha assicurato il comandante del porto Michele Castaldo - il monitoraggio è costante per far sì che l'utenza tutta sia costantemente informata su eventuali disagi che potrebbero derivare dall'apertura dei vari cantieri e sullo stato di avanzamento dei lavori». Una verifica continua quindi per garantire al porto la sua operatività, con eventuali modifiche da mettere in atto per garantire la corretta esecuzione dei lavori ed evitare che sorgano problemi di ogni sorta. Ma l'Adsp guarda ancora avanti. Due i progetti all'orizzonte che Molo Vespucci vuole portare a termine. A partire dal completamento di quella parte di antemurale che garantirebbe di avere a disposizione un ulteriore terminal portuale, già previsto nei piani del 2005. «Se

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

dovrà essere portata avanti molto più in alto di noi». La nuova darsena prevede, ad esempio, un cantiere navale per la costruzione di megayacht da diporto nautico fino ed oltre i 100 metri di lunghezza, la movimentazione di veicoli nuovi, la movimentazione di traffici Ro-ro esclusivamente cargo e anche Ro-pax (in caso gli accosti portuali attuali e in costruzione risultassero insufficienti) e la movimentazione di project cargo e di contenitori refrigerati su navi multipurpose. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pot, Musolino: «Piano ambizioso ma realizzabile»

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il Direttore Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia Michele Castaldo, il Comandante della Capitaneria di Porto di Fiumicino Silvestro Girgenti, il componente designato dalla Regione Lazio Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. È stata rinviata al prossimo comitato, previsto il 31 luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto. Il presidente Musolino, sottolineando come sia stata rispettata la tempistica prevista dalla norma per approvare il POT, ha illustrato i principi del documento in cui sono contenute le linee strategiche di sviluppo dell'Adsp. Il comitato ha approvato la delibera all'unanimità. «Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di vertice di questa Autorità - ha commentato il presidente Musolino - la sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture necessarie, come quelle relative alla separazione tra porto storico e porto commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire». Nel POT 2024-2026 c'è il layout finale del porto di Civitavecchia. Sarà completata infatti la separazione tra porto storico e porto commerciale, con il primo che si aprirà alla città e per il quale è prevista la realizzazione dell'apertura della bocca a sud, con il collegamento all'antemurale che sarà costruito all'altezza di Molo Vespucci. Si tratta di interventi che sono finanziati con i fondi del PNRR. Un capitolo a sé avrà la Darsena "Mare Nostrum" per la quale possono essere ipotizzati diversi utilizzi, con la possibilità di poter ospitare insediamenti per diversi settori industriali e commerciali, come quello energetico dell'eolico offshore, cantieristico navale e quello relativo alla movimentazione delle merci e container. Per il porto di Fiumicino, sono stati avviati i lavori che comprendono la nuova darsena pescherecci sulla riva destra del porto canale, che consentirà la delocalizzazione della flotta peschereccia, la più importante del Lazio, e della cantieristica, permettendo di riqualificare



CIVITAVECCHIA - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il Direttore Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia Michele Castaldo, il Comandante della Capitaneria di Porto di Fiumicino Silvestro Girgenti, il componente designato dalla Regione Lazio Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. È stata rinviata al prossimo comitato, previsto il 31 luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto. Il presidente Musolino, sottolineando come sia stata rispettata la tempistica prevista dalla norma per approvare il POT, ha illustrato i principi del documento in cui sono contenute le linee strategiche di sviluppo dell'Adsp. Il comitato ha approvato la delibera all'unanimità. «Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di vertice di questa Autorità - ha commentato il presidente Musolino - la sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture necessarie, come quelle relative alla separazione tra porto storico e porto commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire». Nel POT 2024-2026 c'è il layout finale del porto di Civitavecchia. Sarà completata infatti la separazione

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

un'intera area dell'abitato cittadino. A Gaeta sono previsti interventi di ampliamento, completamento, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture portuali per favorire le attività produttive del territorio legate all'economia del mare, quali la cantieristica e la diportistica navale, la pesca e la maricoltura, oltre alle attività legate ai traffici di merci, passeggeri e automezzi. «È un piano ambizioso ma realizzabile - conclude il presidente Musolino - che consentirà ai Porti di Roma di andare oltre gli ottimi risultati già ottenuti per la crocieristica. Il nostro compito ora è anche quello di promuovere il POT a tutti i livelli istituzionali, per spiegare l'importanza del raggiungimento di questi obiettivi non solo per l'ente e per i territori di riferimento, ma per il Lazio e l'intero Sistema Paese». Commenti.

Come saranno i porti di Roma del futuro?

Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA Messa da parte fino al prossimo Comitato di gestione previsto il 31 Luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto, il presidente dell'AdSp del mare Tirreno centro settentrionale Pino Musolino ha illustrato i principi del Pot. Nel sottolineare come sia stata rispettata la tempistica prevista dalla norma per approvare il documento in cui sono contenute le linee strategiche di sviluppo dell'AdSp, Musolino ha commentato così: Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di vertice di questa Autorità. La sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture necessarie, come quelle relative alla separazione tra porto storico e porto commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire. Il Pot 2024-2026 approvato all'unanimità dal Comitato indica il layout finale del porto di Civitavecchia. Sarà completata infatti la separazione tra porto storico e porto commerciale, con il primo che si aprirà alla città e per il quale è prevista la realizzazione dell'apertura della bocca a sud, con il collegamento all'antemurale che sarà costruito all'altezza di Molo Vespucci, interventi finanziati con i fondi del PNRR. Un capitolo a sé avrà la Darsena Mare Nostrum per la quale possono essere ipotizzati diversi utilizzi, con la possibilità di poter ospitare insediamenti per diversi settori industriali e commerciali, come quello energetico dell'eolico offshore, cantieristico navale e quello relativo alla movimentazione delle merci e container. Per il porto di Fiumicino, sono stati avviati i lavori che comprendono la nuova darsena pescherecci sulla riva destra del porto canale, che consentirà la delocalizzazione della flotta peschereccia, la più importante del Lazio, e della cantieristica, permettendo di riqualificare un'intera area dell'abitato cittadino. A Gaeta sono previsti interventi di ampliamento, completamento, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture portuali per favorire le attività produttive del territorio legate all'economia del mare, quali la cantieristica e la diportistica navale, la pesca e la maricoltura, oltre alle attività legate ai traffici di merci, passeggeri e automezzi. E' un piano ambizioso ma realizzabile -ha concluso il presidente- che consentirà ai Porti di Roma di andare oltre gli ottimi risultati già ottenuti per la crocieristica. Il nostro compito



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ora è anche quello di promuovere il POT a tutti i livelli istituzionali, per spiegare l'importanza del raggiungimento di questi obiettivi non solo per l'ente e per i territori di riferimento, ma per il Lazio e l'intero Sistema Paese.

AdSP MTCS, Comitato di Gestione: approvato il POT 2024-2026

Lug 26, 2024 **Civitavecchia** - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il Direttore Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia** Michele Castaldo, Il Comandante della Capitaneria di **porto** di **Fiumicino** Silvestro Girgenti, il componente designato dalla Regione Lazio Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia** Emiliano Scotti. Il Presidente Musolino ha rinviato al prossimo comitato, previsto il 31 luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto. Il presidente Musolino, sottolineando come sia stata rispettata la tempistica prevista dalla norma per approvare il POT, ha illustrato i principi del documento in cui sono contenute le linee strategiche di sviluppo dell'Adsp. Il comitato ha approvato la delibera all'unanimità. "Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di

vertice di questa Autorità. La sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture necessarie, come quelle relative alla separazione tra **porto** storico e **porto** commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire". Nel POT 2024-2026 c'è il layout finale del **porto** di **Civitavecchia**. Sarà completata infatti la separazione tra **porto** storico e **porto** commerciale, con il primo che si aprirà alla città e per il quale è prevista la realizzazione dell'apertura della bocca a sud, con il collegamento all'antemurale che sarà costruito all'altezza di Molo Vespucci. Si tratta di interventi che sono finanziati con i fondi del PNRR. Un capitolo a sé avrà la Darsena "Mare Nostrum" per la quale possono essere ipotizzati diversi utilizzi, con la possibilità di poter ospitare insediamenti per diversi settori industriali e commerciali, come quello energetico dell'eolico offshore, cantieristico navale e quello relativo alla movimentazione delle merci e container. Per il **porto** di **Fiumicino**, sono stati avviati i lavori che comprendono la nuova darsena pescherecci sulla riva destra del **porto** canale, che consentirà la delocalizzazione della flotta peschereccia, la



Lug 26, 2024 Civitavecchia - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il Direttore Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia Michele Castaldo, Il Comandante della Capitaneria di porto di Fiumicino Silvestro Girgenti, il componente designato dalla Regione Lazio Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. Il Presidente Musolino ha rinviato al prossimo comitato, previsto il 31 luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto. Il presidente Musolino, sottolineando come sia stata rispettata la tempistica prevista dalla norma per approvare il POT, ha illustrato i principi del documento in cui sono contenute le linee strategiche di sviluppo dell'Adsp. Il comitato ha approvato la delibera all'unanimità. "Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di vertice di questa Autorità. La sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture necessarie, come quelle relative alla separazione tra porto storico e porto commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire". Nel POT 2024-2026 c'è il layout finale del porto di Civitavecchia. Sarà completata infatti la separazione tra porto storico e

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

più importante del Lazio, e della cantieristica, permettendo di riqualificare un'intera area dell'abitato cittadino. A Gaeta sono previsti interventi di ampliamento, completamento, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture portuali per favorire le attività produttive del territorio legate all'economia del mare, quali la cantieristica e la diportistica navale, la pesca e la maricoltura, oltre alle attività legate ai traffici di merci, passeggeri e automezzi. "E' un piano ambizioso ma realizzabile - conclude il presidente Musolino - che consentirà ai Porti di Roma di andare oltre gli ottimi risultati già ottenuti per la crocieristica. Il nostro compito ora è anche quello di promuovere il POT a tutti i livelli istituzionali, per spiegare l'importanza del raggiungimento di questi obiettivi non solo per l'ente e per i territori di riferimento, ma per il Lazio e l'intero Sistema Paese".

Legambiente torna a Brindisi per parlare ancora di 'eolico offshore'

38esima edizione di Goletta Verde, la storica campagna estiva di Legambiente. Il futuro energetico della Puglia deve puntare sulle rinnovabili, superando la dipendenza dalle fossili. Ad un anno esatto dall'incontro sull'eolico offshore, Legambiente torna a parlare di rinnovabili a Brindisi con l'incontro "L'eolico offshore per la decarbonizzazione del sistema energetico" pensato in attesa dell'arrivo di Goletta Verde in Puglia (previsto dal 26 al 28 a Manfredonia). Obiettivo dell'incontro di quest'anno rimane lo stesso: per Legambiente la strada da percorrere in Puglia è rinnovabile. Bisogna iniziare a pensare all'energia da fonti rinnovabili come un'opportunità di crescita, che deve per forza passare dal superamento delle fonti fossili. Facendo riferimento ai dati del 2022 la Puglia ha consumato 15.937 GWh di energia elettrica a fronte di una capacità produttiva di 34.398 GWh. Di queste 24.836, pari al 72,2% arrivano da centrali termoelettriche, grazie ad una capacità installata di 12.545 MW. Della produzione totale il 51,6% viene prodotto da centrali a gas fossile, con 12.614 GWh, seguita dal carbone con 6.967 GWh. Un contributo, quello delle fonti fossili, che va velocemente sostituito con quello delle rinnovabili, che, al 2022, hanno contribuito con il 27% dell'energia totale prodotta e con il 59% rispetto ai consumi interni regionali, grazie a 6.486 MW di installazioni, cresciute di 214 MW nel 2023, arrivando a quota 6.700 MW. Tra le diverse tecnologie il maggior contributo arriva dall'eolico, grazie a 2.990 MW di impianti installati (3.000 nel 2023) in grado di produrre 5.361 GWh di energia, pari al 15% della produzione totale, seguita dal solare fotovoltaico con 3.054 MW di capacità installata al 2022 (3.300 MW al 2023) e una produzione di 4.190 GWh pari al 12% di quella totale. Numeri che dovranno crescere di almeno altri 4.990 MW entro il 2030, secondo il decreto aree idonee, con un ritmo di 712 MW l'anno, ma che riteniamo possano essere molto più alti, pensando al potenziale che questa Regione, grazie alle sue caratteristiche, può dare al sistema energetico nazionale. Un potenziale in grado non solo di valorizzare i territori, ma anche di portare innovazione, posti di lavoro e sviluppo di filiere industriali a partire da quella dell'eolico offshore, senza dimenticare la valorizzazione dei porti, come quello di Brindisi e Taranto. Occasioni importanti considerando che l'Italia, secondo il Global Wind Council, è il terzo mercato mondiale per lo sviluppo di eolico offshore galleggiante, con un potenziale di 207,3 GW per il solo eolico offshore galleggiante, rappresentando più del 60% del potenziale di energia rinnovabile complessiva, con Sardegna, Sicilia e Puglia tra le aree di maggiore potenzialità. Un potenziale che porterebbe alla nascita di almeno 27.000 nuovi posti di lavoro. Di questi temi ne hanno discusso: Giorgio Zampetti, Direttore generale di Legambiente, Alice De Marco, Portavoce di Goletta Verde, Doretto Marinazzo, Responsabile energia di Legambiente Puglia, Daniela Salzedo, Presidente Legambiente Puglia,



Affari Italiani

Brindisi

Luigi Amitrano, Capitano di Vascello Della Capitaneria di Porto di Brindisi, Salvatore Zarcone , Presidente Lega Navale Italiana Brindisi, Nanni Palmisano , Direttore Legambiente Puglia, Giuseppe Marchionna , Sindaco Brindisi, Anna Maria D'Agnano , Dirigente ARPA Puglia, Ksenia Balandà , General manager JV Nadara-BlueFloat Energy per l'Italia. "La Puglia non può più investire sulle fonti fossili, ma deve puntare all'energia pulita da fonti rinnovabili - ha dichiarato Daniela Salzedo , presidente Legambiente Puglia. C'è un grande fermento sul piano delle rinnovabili in Puglia, solo parlando di eolico offshore, infatti, sono infatti 38 le richieste di connessione alla rete fatte a Terna, per un totale di quasi 28 GWh. Numeri che non rappresentano i progetti che verranno realizzati, ma raccontano opportunità di sviluppo importante , soprattutto pensando anche alle filiere che si possono sviluppare. Ma per condurre la giusta transizione energetica è necessario che i progetti vengano guidati attraverso percorsi di partecipazione in grado di coinvolgere i territori nella direzione di una Regione 100% rinnovabile". "Ci sono voluti 14 anni per realizzare il primo parco eolico d'Italia e il più grande del Mediterraneo a Taranto, ma non possiamo permetterci di aspettare altrettanti anni per far vedere la luce ad altri progetti - ha detto Giorgio Zampetti , Direttore di Legambiente - purtroppo, anche con il Decreto Aree Idonee del giugno 2024 il Governo aumenta le barriere per lo sviluppo delle rinnovabili in Italia, con una delega in bianco alle Regioni che consente di rivedere le regole anche in modo retroattivo. Così il Governo rinuncia a fare sistema e sceglie di non tutelare gli investimenti rinnovabili in Italia , che ammontano a più di 40 miliardi, destinati ad aumentare significativamente in vista degli obiettivi al 2030. La chiave deve essere un percorso partecipato che veda come attori le istituzioni, le imprese e la cittadinanza, per acquisire la consapevolezza necessaria del potenziale di queste tecnologie in questo territorio, e garantire impianti fatti bene per la produzione di energie da fonti pulite e rinnovabili." La regione Puglia ad oggi ha tutte le carte in regola per diventare leader del settore , basti pensare alle 38 richieste di connessione alla rete fatte a Terna, che seppur non rappresentano i numeri di realizzazione o presentazione dei progetti veri e propri testimoniano un grande interesse e fermento verso queste tecnologie e verso la Regione. Numeri confermati dai 22 progetti presentati al MASE e in valutazione, per complessivi 21,3 GW di potenza. Parliamo di 20 progetti galleggianti, con distanze dalla costa tra gli 8 e i 42 km, e due con tecnologie fissa con distanze di 8 e 10,5 km. Progetti che vedono ad oggi il protagonismo di almeno 20 diverse imprese e che richiedono l'avvio di una discussione e di un confronto tra istituzioni, comunità e imprese che governi questa transizione verso l'obiettivo di produzione di energia elettrica 100% rinnovabile. Sono diversi i vantaggi portati dall'eolico offshore , che vanno dall'importante contributo in termini energetici, di indipendenza dalle fossili e dalle importazioni portando di conseguenza ad una maggiore sicurezza energetica. Inoltre, Legambiente ricorda nel suo report Finalmente offshore , che gli impianti se ben progettati e gestiti - come dimostrano tanti casi nel nostro Paese - sono un alleato per contrastare la crisi climatica e le sue conseguenze anche in termini di perdita della biodiversità e di impatto sul paesaggio. La loro realizzazione va

Affari Italiani

Brindisi

quindi vista in un quadro più complesso e la valutazione sulla loro efficacia, sia rispetto al contributo contro l'emergenza climatica sia in termini di occasioni di sviluppo locale. Per questo è fondamentale che l'attenzione sia posta in tutte le fasi di sviluppo di un impianto, che va dalla fase preliminare alla sua rimozione, passando per la costruzione dell'impianto, il suo funzionamento e l'eventuale repowering. Fondamentale però che il Governo italiano concluda le procedure per la Pianificazione degli Spazi Marittimi, tema che vede il nostro Paese già in procedura di infrazione. E che questo sia accompagnato da una cabina di regia che permetta di organizzare meglio le richieste di connessione e prevedere un costante dialogo tra Terna, gli operatori del settore eolico offshore e il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, per rendere possibile una migliore gestione delle domande anche rispetto alle autorizzazioni rilasciate. Ad oggi, infatti, non esiste alcuna integrazione tra il sistema che raccoglie le richieste di connessione alla rete elettrica e il sistema che raccoglie le richieste per le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). "L'eolico offshore galleggiante è molto più che una fonte di energia green in aggiunta a quelle esistenti. Rappresenta infatti, e primariamente, una grande opportunità di reindustrializzazione e un volano importantissimo per la crescita economica del Paese, in particolare per le regioni del Mezzogiorno", ha sottolineato Ksenia Balanda, general manager JV Nadara - BlueFloat Energy per l'Italia, che sta sviluppando due parchi eolici offshore galleggianti in Puglia, Kailia in provincia di Brindisi, e Odra, in provincia di Lecce. "Sviluppare eolico offshore - una tecnologia che siamo orgogliosi che Legambiente abbia sin dal principio sostenuto e che ne rispecchia i valori - significa creare una filiera che va dalla produzione dei materiali in loco, allo sviluppo delle infrastrutture locali, fino alla gestione e manutenzione degli impianti da parte di addetti specializzati. Solo per i nostri progetti pugliesi questo si traduce in circa 8 miliardi di euro di investimenti privati e un potenziale occupazionale di 4700 posti di lavoro nelle fasi di costruzione e assemblaggio, che potranno arrivare a 8000 nei periodi di picco". "I risultati in quest'ottica cominciano a vedersi: abbiamo accolto con grande favore la candidatura congiunta dei porti di Brindisi e Taranto per diventare, insieme, un hub per l'industria eolica marina nel Sud Italia, che rappresenterebbe una grande opportunità di rilancio per i due porti, di lavoro per le aziende pugliesi e di formazione qualificata per tantissimi giovani". Giunta alla 38esima edizione, Goletta Verde ha come partner principali ANEV, CONOU, Novamont e Renexia, partner della tappa pugliese Nadara-BlueFloat Energy e la media partnership de La Nuova Ecologia. Info su: <https://golettaverde.legambiente.it/> PROGRAMMA GOLETTA VERDE A MANFREDONIA 26 luglio ore 18.30 presso il Teatro Comunale Lucio Dalla, in via della Croce 14, Manfredonia Incontro Arte e spettacolo dal vivo per un futuro sostenibile Incontro aperto alla città, ai suoi adolescenti, alla sua comunità educante, agli operatori del settore culturale e a tutti i cittadini che hanno a cuore uno stile di vita sostenibile. L'incontro sarà occasione per la presentazione della mappatura sulla conoscenza e l'applicazione dei CAM da parte degli operatori culturali, realizzata dall'ente di formazione campano FORM&ATP e dall'Università Pegaso. ore 21.30 | presso il Centro di Recupero delle Tartarughe

Affari Italiani

Brindisi

Marine di Manfredonia, Molo di Ponente Concerto di benvenuto per l'arrivo di Goletta Verde "Com'è profondo il mare con FestambienteSud" con Luca Pugliese. Ingresso libero 27 luglio ore 10.00 | presso Centro Velico Gargano, Molo di Ponente Incontro Conservazione della Biodiversità Marina: Sfide e Soluzioni per la Salvaguardia delle Specie, degli habitat e per la protezione delle tartarughe marine" Saluti Alice De Marco , Portavoce di Goletta Verde Domenico la Marca , Sindaco di Manfredonia Francesco Brunetti , Presidente Lega Navale Luigi Pompa , Presidente Centro Velico Modera Daniela Salzedo , Presidente Legambiente Puglia Intervengono Francesco Schiuma , Tenente Comandante Guardia di Finanza comando sezione operativa navale di Manfredonia * Giovanni Furi , Responsabile CRTM Antonio Cilento , Comandante Capitaneria di Porto di Manfredonia Serena Triggiani, Assessore all'ambiente della Regione Puglia Stefano Raimondi , Responsabile biodiversità Legambiente Giorgio Zampetti, Direttore generale di Legambiente Francesco Papeo, responsabile AED San Severo Ore 18.00 | presso il Centro di Recupero delle Tartarughe Marine di Manfredonia, Molo di Ponente Anche quest'anno la Goletta Verde ospita i laboratori di educazione ambientale per ragazzi e ragazze, bambini e bambine. Salite a bordo per un viaggio alla scoperta del nostro mare, delle specie che vi abitano e dei rischi per la biodiversità. Grazie al progetto Life Turtlenest, scopriremo come tutelare i nidi e le uova di tartarughe marine, impareremo come aiutare i loro piccoli a raggiungere il mare in sicurezza, e come recuperare e curare gli esemplari in difficoltà! Durante il laboratorio si terrà un contest per dare il nome ad una tartaruga ospite del Centro di recupero, che verrà poi liberata in mare il giorno seguente. I laboratori sono gratuiti e aperti a tutti e tutte! 28 luglio Ore 7.00 | presso la spiaggia libera Diomede Tartadog alla ricerca dei nidi di tartaruga con l'equipaggio di Goletta Verde Simulazione nell'ambito del progetto LIFE Turtlenest per consentire di assistere in diretta all'unità cinofila al lavoro, in spiaggia, per la ricerca attiva e la segnalazione passiva dei nidi di tartaruga marina. ore 10.00 | presso il Centro di Recupero delle Tartarughe Marine di Manfredonia, Molo di Ponente Visite al centro aperte al pubblico ore 11.00 | presso il Centro di Recupero delle Tartarughe Marine di Manfredonia, Molo di Ponente Tartadog alla scoperta dell'odore target: simulazione di attività formativa in unità cinofile da detection Ore 11.30 rilascio di una tartaruga marina Caretta caretta ospite del centro di recupero (I posti riservati alla stampa sui gommoni sono limitati, il resto dei giornalisti e delle giornaliste potrà partecipare fino all'accompagnamento della tartaruga con il tartadog alla banchina da cui parte il gommone. Occorre accreditarsi lasciando un recapito telefonico alla mail golettaverde@legambiente.it) Ore 18.00 | presso la Lega Navale Italiana, Molo di Tramontana Visite a bordo di Goletta Verde Martedì 30, Bari Ore 10.00 | presso sede Legambiente Puglia a Bari in via Amendola 45 Conferenza stampa di presentazione dei dati del monitoraggio di Goletta Verde lungo le coste pugliesi e di Goletta dei Laghi sui laghi pugliesi. Intervengono: Alice De Marco , Portavoce Goletta Verde Daniela Salzedo , Presidente Legambiente Puglia Vito Bruno , Direttore generale Arpa **Vincenzo Leone** , direttore Marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica

Affari Italiani

Brindisi

Contrammiraglio (CP) Serena Triggiani Assessore all'ambiente della Regione Puglia Francesca Portincasa , direttrice generale di Acquedotto Pugliese Michela Presta , Stakeholder manager Puglia della JV Nadara-BlueFloat Energy Marco Paolilli Treonze , Responsabile Coordinamento dell'Area 3 CONOU (gelormini@gmail.com).

Brindisi Report

Brindisi

Edison, scontro Consorzio Asi - Autorità portuale: fissata l'udienza al Consiglio di Stato

Contenzioso sulla distanza che dovrebbe intercorrere fra deposito Gnl e binari: il 28 agosto sarà discusso il ricorso dell'Asi contro la sentenza del Tar del Lazio. Ascolta questo articolo ora... **BRINDISI** - Il prossimo round del contenzioso fra **Autorità di Sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale e Consorzio Asi di Brindisi è in programma il prossimo 29 agosto. Per quella data è stata calendarizzata l'udienza del Consiglio di Stato sul ricorso presentato dall'Asi contro la sentenza del Tar del Lazio dello scorso giugno, sul caso Edison. La questione ha a che fare con la distanza che dovrebbe intercorrere fra il deposito costiero di Gnl previsto presso il sito di Costa Morena Est e la rete ferroviaria che sfocia sul molo industriale. Il tribunale amministrativo, a seguito dell'udienza dello scorso 21 giugno, ha dato ragione all'ente **portuale**, che sostiene la legittimità della distanza di cinque metri prevista dal progetto autorizzato con decreto interministeriale del 22 agosto 2022. I giudici hanno dichiarato la nullità di due note del presidente del Consorzio, Vittorio Rina, tramite le quali si chiede il rispetto di una distanza minima di almeno 30 metri, sulla base del Dpr n. 753 del 1980. Tutte le eccezioni sollevate dall'Asi sono state bocciate, in quanto l'ente, secondo i giudici, avrebbe inteso "inibire l'avvio dei lavori", andando oltre il perimetro delle proprie competenze. Ma i legali del Consorzio contestano questa chiave di lettura. Il decreto interministeriale, negli articoli 2 e 3, fa riferimento alle prescrizioni degli enti interessati al progetto. E tenuto conto che l'Asi ha partecipato alla conferenza dei servizi, proprio sulla base del decreto, avrebbe voce in capitolo sull'osservanza delle prescrizioni. Ora toccherà ai giudici del Consiglio di Stato dirimere la questione. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguiaci gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



07/27/2024 06:17 Gia Gre

Contenzioso sulla distanza che dovrebbe intercorrere fra deposito Gnl e binari: il 28 agosto sarà discusso il ricorso dell'Asi contro la sentenza del Tar del Lazio. Ascolta questo articolo ora... **BRINDISI** - Il prossimo round del contenzioso fra Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale e Consorzio Asi di Brindisi è in programma il prossimo 29 agosto. Per quella data è stata calendarizzata l'udienza del Consiglio di Stato sul ricorso presentato dall'Asi contro la sentenza del Tar del Lazio dello scorso giugno, sul caso Edison. La questione ha a che fare con la distanza che dovrebbe intercorrere fra il deposito costiero di Gnl previsto presso il sito di Costa Morena Est e la rete ferroviaria che sfocia sul molo industriale. Il tribunale amministrativo, a seguito dell'udienza dello scorso 21 giugno, ha dato ragione all'ente portuale, che sostiene la legittimità della distanza di cinque metri prevista dal progetto autorizzato con decreto interministeriale del 22 agosto 2022. I giudici hanno dichiarato la nullità di due note del presidente del Consorzio, Vittorio Rina, tramite le quali si chiede il rispetto di una distanza minima di almeno 30 metri, sulla base del Dpr n. 753 del 1980. Tutte le eccezioni sollevate dall'Asi sono state bocciate, in quanto l'ente, secondo i giudici, avrebbe inteso "inibire l'avvio dei lavori", andando oltre il perimetro delle proprie competenze. Ma i legali del Consorzio contestano questa chiave di lettura. Il decreto interministeriale, negli articoli 2 e 3, fa riferimento alle prescrizioni degli enti interessati al progetto. E tenuto conto che l'Asi ha partecipato alla conferenza dei servizi, proprio sulla base del decreto, avrebbe voce in capitolo sull'osservanza delle prescrizioni. Ora toccherà ai giudici del Consiglio di Stato dirimere la questione. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua

Brindisi Report

Brindisi

Un polo nautico presso il porto di Brindisi: nuova riunione in Provincia

BRINDISI - Il presidente della Provincia di **Brindisi** Toni Matarrelli ha convocato il terzo tavolo tecnico per la realizzazione di un nuovo polo nautico presso il **porto** di **Brindisi**. L'obiettivo è dare continuità ai lavori già intrapresi nei due precedenti appuntamenti, l'ultimo dei quali si è svolto l'8 febbraio scorso alla presenza dell'assessore regionale Sebastiano Leo, per mettere in campo azioni condivise. L'incontro sarà utile a definire un quadro delle fattibilità e delle opportunità progettuali come condizione di sviluppo per tutto il territorio regionale e per le prospettive di occupazione dei giovani pugliesi. Sono stati invitati l'onorevole Mauro D'Attis, il sindaco di **Brindisi** Giuseppe Marchionna, il presidente Camera di Commercio **Brindisi** - Taranto Vincenzo Cesareo, il commissario straordinario Autorità sistema portuale mare Adriatico Meridionale Vincenzo Leone, il presidente del Consorzio Asi di **Brindisi** Vittorio Rina, il presidente Salone Nautico di Puglia Giuseppe Meo, l'assessore regionale Sebastiano Leo e i consiglieri regionali Mauro Vizzino, Fabiano Amati, Maurizio Bruno, Luigi Caroli e Alessandro Leoci. Il tavolo tecnico si riunirà mercoledì 31 luglio, alle ore 10.00, nel salone di rappresentanza della Provincia di **Brindisi**. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Considerevole ulteriore riduzione del traffico delle merci nel porto di Taranto

Se il primo trimestre di quest'anno era stato negativo per il **porto di Taranto** quanto a volumi di merci movimentati sulle banchine, che erano calati del -15,1% sullo stesso periodo del 2023, il trimestre successivo è stato assai peggiore con sole 2,73 milioni di tonnellate movimentate, in diminuzione del -30,7% sul periodo aprile-giugno dello scorso anno. L'unico settore merceologico che nel secondo trimestre del 2024 è risultato in crescita è quello dei container che, tuttavia, è del tutto marginale rispetto all'attività complessiva dello scalo e che ha totalizzato appena 67mila tonnellate (+21,3%), aumento che non è tale se il traffico è valutato in contenitori da venti piedi movimentati essendo stato pari a quasi 6mila teu, con una flessione del -50,4% sul secondo trimestre del 2023 quando era consistente la quota di container vuoti. Rilevante è stato il decremento degli altri volumi di traffico a partire dalle altre merci varie scese a 414mila tonnellate (-40,4%). Rinfuse solide e liquide, rispettivamente con 1,38 milioni di tonnellate e 871mila tonnellate, hanno registrato flessioni del -33,7% e -21,7%. Nel segmento dei passeggeri i crocieristi sono aumentati del +27,9% salendo a 41mila unità. Nei primi sei mesi del 2024 lo scalo portuale pugliese ha movimentato complessivamente 5,39 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -23,8% sulla prima metà dello scorso anno, di cui 2,82 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-30,9%) e 2,57 milioni di tonnellate all'imbarco (-14,1%).



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

IL PRESIDENTE ANDREA AGOSTINELLI HA INCONTRATO IL NEO SINDACO DI VIBO VALENTIA ENZO ROMEO

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha fatto visita al neosindaco di Vibo Valentia, Enzo Romeo, nella sede del Municipio di Vibo Valentia. In un'atmosfera di grande cordialità, l'incontro ha consentito di instaurare un proficuo rapporto di sinergia istituzionale. È stata anche l'occasione per approfondire le tematiche relative allo sviluppo del porto di Vibo Valentia Marina, con al centro le misure infrastrutturali necessarie a garantire lo sviluppo dello scalo portuale vibonese. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha informato il sindaco Enzo Romeo della mancanza di disponibilità di fondi per la riqualificazione delle banchine, che invece necessitano di interventi specifici. Il presidente Agostinelli ha, quindi, assicurato il Sindaco Romeo della volontà dell'Ente di intervenire con fondi propri per assicurare almeno i lavori considerati necessari, fino alla disponibilità delle somme presenti nell'avanzo di bilancio dell'Ente. L'incontro si è concluso con un rinnovato e cordiale scambio di cooperazione, al fine di mantenere alte le funzionalità dello scalo portuale, con la certezza di una proficua sinergia istituzionale da mettere in atto, anche, nella fase di redazione del nuovo Piano regolatore portuale dello scalo di Vibo Valentia Marina per la quale sarà richiesta opportuna collaborazione dell'Amministrazione comunale.



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio - Modifica composizione del Comitato di gestione

Antonio Guerrieri, membro del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, ha rassegnato le proprie dimissioni da delegato del Comune di Gioia Tauro, ruolo ricoperto da luglio 2021, con nota 21034 del 24 luglio 2024, anche sulla scorta del fatto che il Comune di Gioia Tauro ha provveduto ad indicare un nuovo designato nella persona del Prof. Avv. Natale Polimeni, Dal canto suo, il presidente **Andrea Agostinelli**, nell'esprimere il suo sincero ringraziamento al dott. Guerrieri, ha sottolineato il suo fattivo contributo in seno al Comitato di Gestione nella discussione e nell'adozione di scelte anche strategiche dell'Ente. <>. A tale proposito, l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha provveduto con decreto 163/24 a modificare la composizione del Comitato di gestione la cui prossima riunione si terrà il prossimo 31 luglio.

Informatore Navale

Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio
- Modifica composizione del Comitato di gestione



07/26/2024 12:51

Antonio Guerrieri, membro del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, ha rassegnato le proprie dimissioni da delegato del Comune di Gioia Tauro, ruolo ricoperto da luglio 2021, con nota 21034 del 24 luglio 2024, anche sulla scorta del fatto che il Comune di Gioia Tauro ha provveduto ad indicare un nuovo designato nella persona del Prof. Avv. Natale Polimeni. Dal canto suo, il presidente Andrea Agostinelli, nell'esprimere il suo sincero ringraziamento al dott. Guerrieri, ha sottolineato il suo fattivo contributo in seno al Comitato di Gestione nella discussione e nell'adozione di scelte anche strategiche dell'Ente. <<In questi anni - ha evidenziato il Presidente - ho avuto modo di apprezzare il suo proficuo apporto alla determinazione di atti strategici per la crescita del nostro porto, attraverso documentate riflessioni, sempre approfondite e puntuali, offerte al confronto interno all'Organo con l'obiettivo di determinare il concreto sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro>>. A tale proposito, l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha provveduto con decreto 163/24 a modificare la composizione del Comitato di gestione la cui prossima riunione si terrà il prossimo 31 luglio.

Automar assume ancora

GIOIA TAURO Automar S.p.A., leader nel settore della logistica integrata per l'automotive, ha annunciato l'assunzione di dieci nuovi operatori portuali provenienti dalla ex Port Agency di **Gioia Tauro**. Questa iniziativa sottolinea il terminal rientra nell'impegno continuo dell'azienda a supportare l'occupazione locale e a potenziare i propri servizi logistici. Con l'anticipo di nove mesi rispetto ai termini previsti, Automar ha confermato a tempo indeterminato quindici operatori portuali ex Port Agency, portando a trentasei il numero totale di assunzioni di ex operatori portuali della Port Agency negli ultimi nove mesi. Questa mossa testimonia l'impegno dell'azienda nel fornire stabilità lavorativa e opportunità di crescita professionale ai lavoratori del settore portuale. La sede di **Gioia Tauro** ha visto quindi quasi raddoppiato il proprio personale: grazie anche all'assunzione di nuovi autisti, le risorse sono passate dalle 45 del 2023 a oltre 90 nel 2024. Questo ampliamento non solo rafforza la capacità operativa di Automar ma contribuisce anche allo sviluppo economico della regione. È con grande orgoglio che annunciamo queste nuove assunzioni, che rappresentano un passo importante per il futuro di Automar e per la comunità di **Gioia Tauro**, ha dichiarato Costantino Baldissara, presidente di Automar S.p.A. Continueremo a investire nel nostro personale e nelle infrastrutture per garantire servizi di alta qualità ai nostri clienti.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Un grazie ad Agostinelli

Nella foto: L'ammiraglio Agostinelli e il sindaco Gaetano. **GIOIA TAURO** - Anche il sindaco di San Ferdinando, Luca Gaetano, ha espresso grande soddisfazione per il completamento di due significative opere infrastrutturali all'interno del suo Comune, situate nel cluster portuale di **Gioia Tauro**: il collegamento ferroviario tra la stazione di San Ferdinando e quella di Rosarno e la nuova banchina di ponente. Due risultati che fanno parte di un lungo elenco di obiettivi centrati e di progetti in fase di sviluppo tra cui il cold ironing in banchina o la nuova "Casa del Portuale." La prima opera riguarda l'operatività ferroviaria del **porto** grazie alla connessione tra le stazioni di San Ferdinando e Rosarno e la possibilità di assemblare convogli di 750 metri, realizzando un collegamento utile a rafforzare l'intermodalità e a migliorare la logistica del Mezzogiorno, visto il raccordo con la Campania - che è l'hub centrale dell'intermodalità al Sud - e l'inserimento nel corridoio Ten-T Core Scandinavo - Mediterraneo. La possibilità di operare anche in orari notturni, inoltre, favorisce la produttività e l'efficienza grazie a una ottimale flessibilità operativa. Il sindaco Gaetano ha dichiarato: "Il collegamento ferroviario tra la stazione di San Ferdinando e quella di Rosarno rappresenta un passo avanti cruciale per la nostra comunità. Questa infrastruttura migliora l'efficienza del trasporto merci e dà un nuovo impulso all'intermodalità accrescendo tale vocazione nell'area. È un chiaro esempio di come la cooperazione tra enti possa portare a risultati concreti e benefici diffusi, visto che introduce nuove opportunità economiche e occupazionali per il comprensorio definito "Città del **Porto**." Parallelamente, è stata inaugurata la nuova banchina di ponente a San Ferdinando realizzata grazie al finanziamento di 12 milioni e mezzo di euro erogato dalla Regione Calabria attraverso il Fondo di Sviluppo e Coesione. Questa infrastruttura diversifica i servizi portuali del più grande hub di transhipment del Paese e apre nuove possibilità per il rimessaggio e le attività manutentive delle navi, aumentando così i livelli occupazionali e aprendo scenari ottimistici per la crescita economica del territorio. "È inoltre doveroso, - ha detto ancora - da parte di chiunque abbia a cuore le sorti delle città incluse nel cluster portuale di **Gioia Tauro** e sia dotato di uno sguardo oggettivo, riconoscere il monumentale lavoro svolto dall'Autorità di Sistema Portuale guidata dall'ammiraglio Andrea Agostinelli. Egli, assieme alle eccezionali competenze e alla stazione di San Ferdinando costituisce un impianto di appoggio per i raccordi terminali a servizio del **porto** di **Gioia Tauro**." "A lui vanno i sentimenti di gratitudine della comunità sanferdinandese, dell'amministrazione comunale e miei personali: è indiscutibile l'apporto decisivo dell'ammiraglio Agostinelli per rendere il **Porto** di **Gioia Tauro** una realtà attrattiva nello scenario globale e player di primo livello nel



Nella foto: L'ammiraglio Agostinelli e il sindaco Gaetano. **GIOIA TAURO** - Anche il sindaco di San Ferdinando, Luca Gaetano, ha espresso grande soddisfazione per il completamento di due significative opere infrastrutturali all'interno del suo Comune, situate nel cluster portuale di Gioia Tauro: il collegamento ferroviario tra la stazione di San Ferdinando e quella di Rosarno e la nuova banchina di ponente. Due risultati che fanno parte di un lungo elenco di obiettivi centrati e di progetti in fase di sviluppo tra cui il cold ironing in banchina o la nuova "Casa del Portuale." La prima opera riguarda l'operatività ferroviaria del porto grazie alla connessione tra le stazioni di San Ferdinando e Rosarno e la possibilità di assemblare convogli di 750 metri, realizzando un collegamento utile a rafforzare l'intermodalità e a migliorare la logistica del Mezzogiorno, visto il raccordo con la Campania - che è l'hub centrale dell'intermodalità al Sud - e l'inserimento nel corridoio Ten-T Core Scandinavo - Mediterraneo. La possibilità di operare anche in orari notturni, inoltre, favorisce la produttività e l'efficienza grazie a una ottimale flessibilità operativa. Il sindaco Gaetano ha dichiarato: "Il collegamento ferroviario tra la stazione di San Ferdinando e quella di Rosarno rappresenta un passo avanti cruciale per la nostra comunità. Questa infrastruttura migliora l'efficienza del trasporto merci e dà un nuovo impulso all'intermodalità accrescendo tale vocazione nell'area. È un chiaro esempio di come la cooperazione tra enti possa portare a risultati concreti e benefici diffusi, visto che introduce nuove opportunità economiche e occupazionali per il comprensorio definito "Città del Porto." Parallelamente, è stata inaugurata la nuova banchina di ponente a San Ferdinando realizzata grazie al finanziamento di 12 milioni e mezzo di euro erogato dalla Regione Calabria attraverso il Fondo di Sviluppo e Coesione. Questa infrastruttura diversifica i servizi portuali del più grande hub di transhipment del Paese e apre nuove possibilità per il rimessaggio e le attività manutentive delle navi, aumentando così i livelli occupazionali e aprendo

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

comparto della logistica internazionale. In assenza dalla sua determinazione, caparbia e visione, oggi non potremmo parlare di infrastruttura strategica che sta suscitando grande interesse presso i governi, le istituzioni e gli imprenditori di tutto il mondo. Alla politica resta il compito di realizzare l'agognato obiettivo di creare quelle relazioni economiche, urbanistiche, sociali, culturali e produttive tra territorio e infrastruttura, per trasformare il **porto** da "non luogo" a elemento organico del tessuto urbano e produttivo. Il prossimo, fondamentale passo da compiere è quello di impegnare tutte le migliori energie per passare dalla logistica pura, ovvero l'agire esclusivamente sugli attributi delle merci nello spazio e nel tempo, alle trasformazioni intrinseche e qualitative di queste ultime, facendo planare sul territorio una nuova fetta della catena del valore."

Vibo Valentia: incontro tra il sindaco e il presidente Agostinelli

Giulia Sarti

VIBO VALENTIA Prima visita ufficiale del presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, al neosindaco di Vibo Valentia, Enzo Romeo, nella sede del Municipio della città. L'incontro ha consentito di instaurare un proficuo rapporto di sinergia istituzionale, ma è stato anche l'occasione per approfondire le tematiche relative allo sviluppo del porto di Vibo Valentia Marina, al centro del quale ci sono le misure infrastrutturali necessarie a garantire lo sviluppo dello scalo portuale vibonese. A tale proposito, il presidente Agostinelli ha informato il sindaco della mancanza di disponibilità di fondi per la riqualificazione delle banchine, che invece necessitano di interventi specifici. Ha però assicurato della volontà dell'Ente di intervenire con fondi propri per garantire almeno i lavori considerati necessari, fino alla disponibilità delle somme presenti nell'avanzo di bilancio dell'Authority. L'incontro si è concluso con un rinnovato e cordiale scambio di cooperazione, al fine di mantenere alte le funzionalità dello scalo portuale, con la certezza di una sinergia istituzionale da mettere in atto, anche, nella fase di redazione del nuovo Piano regolatore portuale dello scalo di Vibo Valentia Marina per la quale sarà richiesta opportuna collaborazione dell'Amministrazione comunale.



Nuovo membro del Comitato di gestione di Gioia Tauro

Giulia Sarti

GIOIA TAURO Antonio Guerrieri, membro del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, ha rassegnato le proprie dimissioni da delegato del Comune di Gioia Tauro, ruolo ricoperto da Luglio 2021, anche sulla scorta del fatto che il Comune di Gioia Tauro ha provveduto ad indicare un nuovo designato nella persona del Prof. Avv. Natale Polimeni. Dal canto suo, il presidente Andrea Agostinelli, nell'esprimere il suo sincero ringraziamento al dott. Guerrieri, ha sottolineato il suo fattivo contributo in seno al Comitato di Gestione nella discussione e nell'adozione di scelte anche strategiche dell'Ente. In questi anni -ha evidenziato il presidente- ho avuto modo di apprezzare il suo proficuo apporto alla determinazione di atti strategici per la crescita del nostro porto, attraverso documentate riflessioni, sempre approfondite e puntuali, offerte al confronto interno all'Organo con l'obiettivo di determinare il concreto sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro. A tale proposito, l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha provveduto con decreto 163/24 a modificare la composizione del Comitato di gestione la cui prossima riunione si terrà il prossimo 31 Luglio.



Il presidente Agostinelli ha incontrato il neo sindaco Enzo Romeo

Lug 26, 2024 In un'atmosfera di grande cordialità, l'incontro ha consentito di instaurare un proficuo rapporto di sinergia istituzionale. È stata anche l'occasione per approfondire le tematiche relative allo sviluppo del porto di **Vibo Valentia** Marina, con al centro le misure infrastrutturali necessarie a garantire lo sviluppo dello scalo portuale vibonese. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha informato il sindaco Enzo Romeo della mancanza di disponibilità di fondi per la riqualificazione delle banchine, che invece necessitano di interventi specifici. Il presidente Agostinelli ha, quindi, assicurato il Sindaco Romeo della volontà dell'Ente di intervenire con fondi propri per assicurare almeno i lavori considerati necessari, fino alla disponibilità delle somme presenti nell'avanzo di bilancio dell'Ente. L'incontro si è concluso con un rinnovato e cordiale scambio di cooperazione, al fine di mantenere alte le funzionalità dello scalo portuale, con la certezza di una proficua sinergia istituzionale da mettere in atto, anche, nella fase di redazione del nuovo Piano regolatore portuale dello scalo di **Vibo Valentia** Marina per la quale sarà richiesta opportuna collaborazione dell'Amministrazione comunale.



AdSP Mare di Sardegna: nuova rimodulazione investimenti infrastrutturali e spazi per diportismo nautico

(FERPRESS) Cagliari, 26 LUG Più investimenti per opere nel corso del 2024, budget complessivo pluriennale per le infrastrutture in crescita e nuova pianificazione per l'utilizzo delle aree destinate alla nautica. Sono alcuni dei principali argomenti sottoposti, questa mattina, all'approvazione del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Seduta nel corso della quale è stato approvato l'aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024-2026 che prevede, appunto, per l'anno in corso e rispetto alla prima versione del documento del mese di aprile, una rimodulazione, in incremento, di circa 60 milioni di euro di somme a disposizione per l'infrastrutturazione. Il nuovo importo, pari a circa 145 milioni, prevede una cospicua redistribuzione per la prima tranche di realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro nel Porto canale di Cagliari e l'inserimento di nuove opere da progettare e appaltare entro l'anno, come la ristrutturazione della sede del Molo Dogana dell'AdSP, la realizzazione del Centro servizi polifunzionale per la logistica alimentare ad Oristano e di un nuovo edificio ad uso uffici nello scalo di Arbatax. In tutto, nel pluriennio prossimo, lo stanziamento complessivo per i porti di sistema salirà ad oltre 577 milioni di euro. Somme destinate ad opere strategiche e consistenti come, appunto, il terminal Ro-Ro e l'infrastrutturazione delle aree retrostanti ai banchinamenti del terminal rinfuse; l'escavo del bacino del porto di Olbia (il cui importo è lievitato ad oltre 94 milioni di euro), la pavimentazione di un'ampia area sterrata nel porto industriale olbiese (altri 12 milioni di euro) e la manutenzione dei fondali del porto commerciale di Porto Torres (altri 7 milioni di euro). Interventi ai quali si aggiungono opere come l'antemurale dello scalo turritano e l'elettificazione delle banchine dei porti di Sistema. In materia di pianificazione, nel corso della riunione odierna sono stati esaminati i punti relativi all'aggiornamento del vigente Piano attuativo delle zone frontemare comprese tra la Banchina Garau, il pennello di Bonaria e la passeggiata della Calata dei Trinitari di Cagliari; la riedizione a seguito di specifica richiesta di integrazioni da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici della delibera di adozione dell'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Olbia per l'area compresa tra il molo Bosazza e il lungomare di via Poltu Ezzu. Aree a terra e specchi acquei che saranno destinati a nautica da diporto e attività connesse al comparto. Sempre in tema di diporto, il Comitato di Gestione ha approvato la delibera, a ratifica dell'ordinanza presidenziale del 18 giugno scorso, per l'individuazione delle aree e degli specchi acquei destinati al comparto nautico diportistico nel Porto di Arbatax. Il nuovo provvedimento regola e riordina, nel dettaglio, gli spazi da destinare alla realizzazione e gestione, rispettivamente, di: strutture per la nautica da diporto per l'ormeggio di unità private; strutture per unità da diporto adibite allo svolgimento di attività



sportive e ricreative senza fini di lucro; strutture per attività di locazione e noleggio. Punto a parte della delibera riguarda, infine, la ratifica della regolamentazione transitoria, e fino al mese di ottobre, dei criteri di distribuzione dei posti barca nel campo ormeggi individuato, straordinariamente per la sola stagione 2024, negli specchi acquei antistanti al Molo di Levante. Passaggio, questo, a salvaguardia delle attività stagionali legate al noleggio e al charter, nelle more della procedura ad evidenza pubblica che individuerà il nuovo concessionario degli spazi del molo di Levante. La riunione odierna del Comitato di Gestione introduce un secondo semestre di particolare impegno, in termini infrastrutturali ed economici per il nostro Ente spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Occorre accelerare su opere strategiche per le nuove sfide del commercio marittimo globale e massimizzare la spendita dei fondi PNRR per rispettare il rigido scadenziario previsto dal pacchetto di finanziamenti. Così come, nel frattempo, occorre dare risposte concrete agli operatori con una pianificazione razionale, trasparente e ordinata degli spazi a terra e a mare per il diportismo nautico del sistema Sardegna.

Uil : sembra prossima la nomina di un commissario straordinario per la realizzazione del porto di Tremestieri

Nonostante il sensibile ritardo con il quale si è assunta questa importante decisione "E' imminente e pressoché scontata l'approvazione di un decreto legge in materia di infrastrutture, al quale il governo ha posto il voto di fiducia, che, a seguito dell'accoglimento di uno specifico emendamento presentato da sei deputati leghisti, prevede la nomina di un commissario straordinario per la realizzazione del **porto di Tremestieri**. Nonostante il sensibile ritardo con il quale si è assunta questa importante decisione e al netto della "faida politica" che presumibilmente ha portato a questa tardiva decisione, si tratta di una soluzione che, da oltre due anni, proprio la Uil messinese, in maniera solitaria, lanciò pubblicamente proponendola alla rappresentanza parlamentare e, più in generale, alla classe politica espressioni del territorio. Si tratta di una proposta che, sull'esempio di quanto avvenuto nella ricostruzione del ponte Morandi di Genova, mirava a sbloccare i lavori per la costruzione di un'opera che, nei fatti, si erano fermati ed impantanati con i concreti rischi di realizzare l'ennesima opera incompiuta. Pertanto, la decisione parlamentare fa piena giustizia nei confronti di coloro i quali, responsabili unici del disastro odierno di **Tremestieri**, avevano ironizzato e derubricato la nostra proposta come inutile ed irrealizzabile. Pertanto, auspichiamo che, a strettissimo giro, si proceda alla nomina di un commissario straordinario competente ed all'altezza della sfida epocale. E' indispensabile una figura che si apra e discuta con la città e, contestualmente, che si confronti con le forze sociali al fine di dare risposte concrete sul piano occupazionale attraverso il pieno coinvolgimento delle maestranze del nostro territorio" lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale della Uil Messina, Pasquale De Vardo, segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Nino Di Mento, segretario generale UILTrasporti. "Il **porto di Tremestieri** rappresenta un'opera fondamentale e strategica per il futuro di Messina e del suo territorio; un'opera che, nonostante gli inutili roboanti e annunci che negli anni scorsi caratterizzarono i vertici della stazione appaltante, è rimasta impantanata nelle sabbie mobili ed è già costata decine di milioni di euro della collettività a fronte di uno stato dei lavori ben al di sotto del 20% sul totale. Nei mesi scorsi l'impresa appaltante, la Nuova Coedamar di Chioggia, ha ceduto, dopo una lunghissima "gestazione", il ramo d'azienda alla subentrante Bruno Teodoro spa. Contestualmente vi è stato un sensibile rifinanziamento dell'opera attraverso ingenti impegni finanziari da parte del Ministero, della Regione e dell'Autorità di sistema portuale che porterà il costo finale previsto per l'appalto dell'opera da 72 milioni a oltre 113 milioni di euro. La nomina del commissario straordinario non consente più alibi a nessuno. Il tempo delle parole è finito e Messina, stanca di questa patetica telenovela, pretende che il **porto di Tremestieri** venga realmente ultimato nei 24 mesi annunciati al fine di ripensare



07/26/2024 10:10

Nonostante il sensibile ritardo con il quale si è assunta questa importante decisione "E' imminente e pressoché scontata l'approvazione di un decreto legge in materia di infrastrutture, al quale il governo ha posto il voto di fiducia, che, a seguito dell'accoglimento di uno specifico emendamento presentato da sei deputati leghisti, prevede la nomina di un commissario straordinario per la realizzazione del porto di Tremestieri. Nonostante il sensibile ritardo con il quale si è assunta questa importante decisione e al netto della "faida politica" che presumibilmente ha portato a questa tardiva decisione, si tratta di una soluzione che, da oltre due anni, proprio la Uil messinese, in maniera solitaria, lanciò pubblicamente proponendola alla rappresentanza parlamentare e, più in generale, alla classe politica espressioni del territorio. Si tratta di una proposta che, sull'esempio di quanto avvenuto nella ricostruzione del ponte Morandi di Genova, mirava a sbloccare i lavori per la costruzione di un'opera che, nei fatti, si erano fermati ed impantanati con i concreti rischi di realizzare l'ennesima opera incompiuta. Pertanto, la decisione parlamentare fa piena giustizia nei confronti di coloro i quali, responsabili unici del disastro odierno di Tremestieri, avevano ironizzato e derubricato la nostra proposta come inutile ed irrealizzabile. Pertanto, auspichiamo che, a strettissimo giro, si proceda alla nomina di un commissario straordinario competente ed all'altezza della sfida epocale. E' indispensabile una figura che si apra e discuta con la città e, contestualmente, che si confronti con le forze sociali al fine di dare risposte concrete sul piano occupazionale attraverso il pieno coinvolgimento delle maestranze del nostro territorio" lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale della Uil Messina, Pasquale De Vardo, segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Nino Di Mento, segretario generale UILTrasporti. "Il porto di Tremestieri rappresenta un'opera fondamentale e strategica per il futuro di Messina e del suo

il suo assetto urbanistico, a partire dal waterfront. La Uil, come sempre, farà la sua parte con serietà e zelo mettendo al centro le persone, il lavoro e l'occupazione: elementi che, in tempi recenti, hanno caratterizzato l'impegno sindacale per rimettere ordine e legalità nella giungla contrattuale che caratterizzava i lavoratori del **porto** di **Tremestieri**" hanno così concluso Tripodi, De Vardo e Di Mento. In questo articolo: [LEGGI ANCHE](#).

Blufferries attiverà da lunedì 29 luglio nuovi collegamenti fra Villa San Giovanni e Messina Porto Storico

A supporto di viaggiatori e turisti che arrivano o partono dalla Sicilia nella stagione estiva **Messina**, 26 luglio 2024 - Blufferries, società del Polo Logistica del Gruppo FS, attiverà da lunedì 29 luglio nuovi collegamenti fra **Villa San Giovanni** e **Messina Porto Storico** dedicati a viaggiatori e turisti che arrivano o partono dalla Sicilia nella stagione estiva. In tutto saranno 32 le corse fra i due porti, 16 verso **Villa San Giovanni** e altrettanti verso **Messina Porto Storico** che permetteranno in 30 minuti di muoversi nello Stretto di **Messina** con autovetture, camper, roulotte, motoveicoli. La prima partenza è prevista alle 7.45, l'ultima alle 22.30 per entrambi i porti. Le corse al **Porto Storico** si affiancano alle sedici coppie di corse che invece uniscono **Villa San Giovanni** e il **porto** di Tremestieri nella zona sud della città dello Stretto, in 50 minuti, dedicate prevalentemente al gommato pesante. I nuovi orari saranno attivi sino al 15 settembre. Maggiori informazioni sul sito www.blufferries.it In questo articolo: LEGGI ANCHE.



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Un Commissario per il Porto di Tremestieri, soddisfatta Uil

venerdì 26 Luglio 2024 - 11:21 A risolvere l'annosa questione del Porto di Tremestieri dovrebbe essere la nomina di un Commissario straordinario nominato dal Governo guidato da Giorgia Meloni. A divulgare la notizia è la Uil di Messina, che da tempo chiede che venisse attuata questa soluzione. "E' imminente e pressoché scontata l'approvazione di un decreto legge in materia di infrastrutture, al quale il governo ha posto il voto di fiducia, che, a seguito dell'accoglimento di uno specifico emendamento presentato da sei deputati leghisti, prevede la nomina di un commissario straordinario per la realizzazione del porto di Tremestieri. Nonostante il sensibile ritardo con il quale si è assunta questa importante decisione e al netto della "faida politica" che presumibilmente ha portato a questa tardiva decisione, si tratta di una soluzione che, da oltre due anni, proprio la Uil messinese, in maniera solitaria, lanciò pubblicamente proponendola alla rappresentanza parlamentare e, più in generale, alla classe politica espressioni del territorio. Si tratta di una proposta che, sull'esempio di quanto avvenuto nella ricostruzione del ponte Morandi di Genova, mirava a sbloccare i lavori per la costruzione di un'opera che, nei fatti, si erano fermati ed impantanati con i concreti rischi di realizzare l'ennesima opera incompiuta. Pertanto, la decisione parlamentare fa piena giustizia nei confronti di coloro i quali, responsabili unici del disastro odierno di Tremestieri, avevano ironizzato e derubricato la nostra proposta come inutile ed irrealizzabile. Pertanto, auspichiamo che, a strettissimo giro, si proceda alla nomina di un commissario straordinario competente ed all'altezza della sfida epocale. E' indispensabile una figura che si apra e discuta con la città e, contestualmente, che si confronti con le forze sociali al fine di dare risposte concrete sul piano occupazionale attraverso il pieno coinvolgimento delle maestranze del nostro territorio" lo hanno dichiarato Ivan Tripodi , segretario generale della Uil Messina, Pasquale De Vardo , segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Nino Di Mento , segretario generale UILTrasporti. "Il porto di Tremestieri rappresenta un'opera fondamentale e strategica per il futuro di Messina e del suo territorio; un'opera che, nonostante gli inutili roboanti e annunci che negli anni scorsi caratterizzarono i vertici della stazione appaltante, è rimasta impantanata nelle sabbie mobili ed è già costata decine di milioni di euro della collettività a fronte de uno stato dei lavori ben al di sotto del 20% sul totale. Nei mesi scorsi l'impresa appaltante, la Nuova Coedamar di Chioggia, ha ceduto, dopo una lunghissima "gestazione", il ramo d'azienda alla subentrante Bruno Teodoro spa. Contestualmente vi è stato un sensibile rifinanziamento dell'opera attraverso ingenti impegni finanziari da parte del Ministero, della Regione e dell'Autorità di sistema portuale che porterà il costo finale previsto per l'appalto dell'opera da 72 milioni a oltre 113 milioni di euro. La nomina del commissario straordinario non consente più alibi



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

a nessuno. Il tempo delle parole è finito e Messina, stanca di questa patetica telenovela, pretende che il porto di Tremestieri venga realmente ultimato nei 24 mesi annunciati al fine di ripensare il suo assetto urbanistico, a partire dal waterfront. La Uil, come sempre, farà la sua parte con serietà e zelo mettendo al centro le persone, il lavoro e l'occupazione: elementi che, in tempi recenti, hanno caratterizzato l'impegno sindacale per rimettere ordine e legalità nella giungla contrattuale che caratterizzava i lavoratori del porto di Tremestieri" hanno così concluso Tripodi, De Vardo e Di Mento.

Commissario straordinario per il Porto di Tremestieri, UIL Messina: "serve una figura che si apra alla città"

La nota di UIL Messina in merito all'imminente nomina di un Commissario straordinario per la realizzazione del porto di Tremestieri "E' imminente e pressoché scontata l'approvazione di un decreto legge in materia di infrastrutture, al quale il governo ha posto il voto di fiducia, che, a seguito dell'accoglimento di uno specifico emendamento presentato da sei deputati leghisti, prevede la nomina di un commissario straordinario per la realizzazione del porto di Tremestieri . Nonostante il sensibile ritardo con il quale si è assunta questa importante decisione e al netto della "faida politica" che presumibilmente ha portato a questa tardiva decisione, si tratta di una soluzione che, da oltre due anni, proprio la Uil messinese , in maniera solitaria, lanciò pubblicamente proponendola alla rappresentanza parlamentare e, più in generale, alla classe politica espressioni del territorio" . Lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale della Uil Messina, Pasquale De Vardo, segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Nino Di Mento, segretario generale UILTrasporti. "Si tratta di una proposta che, sull'esempio di quanto avvenuto nella ricostruzione del ponte Morandi di Genova, mirava a sbloccare i lavori

per la costruzione di un'opera che, nei fatti, si erano fermati ed impantanati con i concreti rischi di realizzare l'ennesima opera incompiuta . Pertanto, la decisione parlamentare fa piena giustizia nei confronti di coloro i quali, responsabili unici del disastro odierno di Tremestieri, avevano ironizzato e derubricato la nostra proposta come inutile ed irrealizzabile. Pertanto, auspichiamo che, a strettissimo giro, si proceda alla nomina di un commissario straordinario competente ed all'altezza della sfida epocale" , si legge ancora. " E' indispensabile una figura che si apra e discuta con la città e, contestualmente, che si confronti con le forze sociali al fine di dare risposte concrete sul piano occupazionale attraverso il pieno coinvolgimento delle maestranze del nostro territorio. Il porto di Tremestieri rappresenta un'opera fondamentale e strategica per il futuro di Messina e del suo territorio; un'opera che, nonostante gli inutili roboanti e annunci che negli anni scorsi caratterizzarono i vertici della stazione appaltante, è rimasta impantanata nelle sabbie mobili ed è già costata decine di milioni di euro della collettività a fronte de uno stato dei lavori ben al di sotto del 20% sul totale", continuano i componenti UIL. "Nei mesi scorsi l'impresa appaltante, la Nuova Coedamar di Chioggia, ha ceduto, dopo una lunghissima "gestazione", il ramo d'azienda alla subentrante Bruno Teodoro spa. Contestualmente vi è stato un sensibile rifinanziamento dell'opera attraverso ingenti impegni finanziari da parte del Ministero, della Regione e dell'Autorità di sistema portuale che porterà il costo finale previsto per l'appalto dell'opera da 72 milioni a oltre 113 milioni di euro. La nomina del commissario straordinario non consente più alibi a nessuno. Il tempo delle parole è finito e Messina, stanca di questa patetica telenovela,



La nota di UIL Messina in merito all'imminente nomina di un Commissario straordinario per la realizzazione del porto di Tremestieri "E' imminente e pressoché scontata l'approvazione di un decreto legge in materia di infrastrutture, al quale il governo ha posto il voto di fiducia, che, a seguito dell'accoglimento di uno specifico emendamento presentato da sei deputati leghisti, prevede la nomina di un commissario straordinario per la realizzazione del porto di Tremestieri . Nonostante il sensibile ritardo con il quale si è assunta questa importante decisione e al netto della "faida politica" che presumibilmente ha portato a questa tardiva decisione, si tratta di una soluzione che, da oltre due anni, proprio la Uil messinese , in maniera solitaria, lanciò pubblicamente proponendola alla rappresentanza parlamentare e, più in generale, alla classe politica espressioni del territorio" . Lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale della Uil Messina, Pasquale De Vardo, segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Nino Di Mento, segretario generale UILTrasporti. "Si tratta di una proposta che, sull'esempio di quanto avvenuto nella ricostruzione del ponte Morandi di Genova, mirava a sbloccare i lavori per la costruzione di un'opera che, nei fatti, si erano fermati ed impantanati con i concreti rischi di realizzare l'ennesima opera incompiuta . Pertanto, la decisione parlamentare fa piena giustizia nei confronti di coloro i quali, responsabili unici del disastro odierno di Tremestieri, avevano ironizzato e derubricato la nostra proposta come inutile ed irrealizzabile. Pertanto, auspichiamo che, a strettissimo giro, si proceda alla nomina di un commissario straordinario competente ed all'altezza della sfida epocale" , si legge ancora . E' indispensabile una figura che si apra e discuta con la città e

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

pretende che il porto di Tremestieri venga realmente ultimato nei 24 mesi annunciati al fine di ripensare il suo assetto urbanistico, a partire dal waterfront. La Uil, come sempre, farà la sua parte con serietà e zelo mettendo al centro le persone, il lavoro e l'occupazione: elementi che, in tempi recenti, hanno caratterizzato l'impegno sindacale per rimettere ordine e legalità nella giungla contrattuale che caratterizzava i lavoratori del porto di Tremestieri" hanno così concluso Tripodi, De Vardo e Di Mento.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Trasporti nello Stretto, nuove corse dei traghetti Blufferries tra Villa San Giovanni e Messina per l'esodo estivo | DETTAGLI

La prima partenza è prevista alle 7.45, l'ultima alle 22.30 per entrambi i porti Blufferries, società del Polo Logistica del Gruppo FS, attiverà da lunedì 29 luglio nuovi collegamenti fra **Villa San Giovanni** e **Messina Porto Storico** dedicati a viaggiatori e turisti che arrivano o partono dalla Sicilia nella stagione estiva. In tutto saranno 32 le corse fra i due porti, 16 verso **Villa San Giovanni** e altrettanti verso **Messina Porto Storico** che permetteranno in 30 minuti di muoversi nello Stretto di **Messina** con autovetture, camper, roulotte, motoveicoli. La prima partenza è prevista alle 7.45, l'ultima alle 22.30 per entrambi i porti. Le corse al **Porto Storico** si affiancano alle sedici coppie di corse che invece uniscono **Villa San Giovanni** e il **porto** di Tremestieri nella zona sud della città dello Stretto, in 50 minuti, dedicate prevalentemente al gommato pesante. I nuovi orari saranno attivi sino al 15 settembre. Maggiori informazioni sul sito www.blufferries.it.



Porto Tremestieri, tutti si prendono i meriti: dalle vittorie e battaglie di Germanà e Siracusano alle parole di Basile

Sulla vicenda Porto di Tremestieri un po' tutti si prendono i meriti. Da Germanà a Basile passando per Siracusano La vicenda legata al Porto di Tremestieri , e alla nomina del Commissario Straordinario, sta catalizzando oggi l'attenzione a Messina . Da quanto emerge, però, un po' tutti si prendono i meriti . Da Germanà a Basile passando per Siracusano, ecco tutte le dichiarazioni. "Non si comprende in che modo la notizia del commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri - dichiara in una nota il Sindaco Federico Basile - dovrebbe rappresentare una notizia positiva per la città di Messina. Oggi, se non siamo di fronte all'ennesima opera incompiuta, è merito solo dell'impegno dell'Amministrazione De Luca prima, e della mia Amministrazione dopo". Il Sindaco ripercorre i fatti "Serve rinfrescare la memoria per ricordare cosa è successo. Al momento del suo insediamento nel 2018, il sindaco Cateno De Luca ha trovato un appalto bloccato, con procedure di esproprio mai concluse correttamente ed edifici da demolire che ostacolavano l'inizio dei lavori. È stata l'Amministrazione De Luca a dare l'avvio concreto alle opere, che poi, a causa delle vicende societarie del consorzio vincitore dell'appalto, si sono dovute fermare. Alla mia Amministrazione - prosegue Basile - è toccato rimettere in ordine i numeri e i soggetti interessati per ottenere le somme necessarie tramite una perizia di variante obbligatoria, essenziale anche per compensare l'aumento dei prezzi nel frattempo intervenuto". "Ho portato avanti un'azione di sintesi e raccordo con vari enti , contattando insistentemente tutti, dal ministro Salvini all'**Autorità di sistema** dello Stretto, fino alla Regione Siciliana, per confermare i finanziamenti che fino a quel momento erano stati solo promessi. Basta ricercare anche gli articoli di stampa sul tema per ricostruire come sia stato decisivo il mio intervento per consentire ad un ulteriore operatore economico privato di mantenere la promessa di interesse e rilevare il ramo d'azienda dell'impresa originaria". "Questo è avvenuto attraverso deliberazioni di giunta e ripetuti incontri, nei quali ho costantemente assicurato il nuovo operatore economico sulla bontà delle soluzioni prospettate. Infatti, si è arrivati alla sottoscrizione degli atti da parte del Comune di Messina, che ha permesso la ripresa dei lavori il 6 giugno 2024. Attualmente, il cantiere sta proseguendo secondo programma. Questo commissariamento, dunque, è sostanzialmente inutile, perché tardivo ed inefficace. Il vero commissario è stato il Comune di Messina che, con poteri ordinari, ha sbloccato un cantiere che rischiava di diventare l'ennesima opera infrastrutturale incompiuta in Sicilia. Troppo facile arrivare oggi per mettersi le medaglie al petto", conclude il sindaco Basile. Germanà: "un'altra vittoria della Lega a Messina" A parlare con toni trionfalistici è anche il senatore messinese della Lega Nino Germanà , segretario in commissione Trasporti a Palazzo Madama e



Sulla vicenda Porto di Tremestieri un po' tutti si prendono i meriti. Da Germanà a Basile passando per Siracusano La vicenda legata al Porto di Tremestieri , e alla nomina del Commissario Straordinario, sta catalizzando oggi l'attenzione a Messina . Da quanto emerge, però, un po' tutti si prendono i meriti . Da Germanà a Basile passando per Siracusano, ecco tutte le dichiarazioni. "Non si comprende in che modo la notizia del commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri - dichiara in una nota il Sindaco Federico Basile - dovrebbe rappresentare una notizia positiva per la città di Messina. Oggi, se non siamo di fronte all'ennesima opera incompiuta, è merito solo dell'impegno dell'Amministrazione De Luca prima, e della mia Amministrazione dopo". Il Sindaco ripercorre i fatti "Serve rinfrescare la memoria per ricordare cosa è successo. Al momento del suo insediamento nel 2018, il sindaco Cateno De Luca ha trovato un appalto bloccato, con procedure di esproprio mai concluse correttamente ed edifici da demolire che ostacolavano l'inizio dei lavori. È stata l'Amministrazione De Luca a dare l'avvio concreto alle opere, che poi, a causa delle vicende societarie del consorzio vincitore dell'appalto, si sono dovute fermare. Alla mia Amministrazione - prosegue Basile - è toccato rimettere in ordine i numeri e i soggetti interessati per ottenere le somme necessarie tramite una perizia di variante obbligatoria, essenziale anche per compensare l'aumento dei prezzi nel frattempo intervenuto". "Ho portato avanti un'azione di sintesi e raccordo con vari enti , contattando insistentemente tutti, dal ministro Salvini all'Autorità di sistema dello Stretto, fino alla Regione Siciliana, per confermare i finanziamenti che

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

commissario regionale del partito. " Un'altra vittoria della Lega per Messina , una mia battaglia personale affinché la piattaforma logistica di Tremestieri non rimanesse un'incompiuta. Si tratta di un'opera strategica per la Città ma anche in previsione dell'imminente realizzazione del Ponte sullo Stretto. Il provvedimento è stato assegnato alla Camera e ho fatto presentare l'emendamento al collega siciliano Anastasio Carrà, vicesegretario regionale della Lega in Sicilia. Mi stupisce, invece, come un parlamentare di lungo corso come Barbagallo, possa dire una simile sciocchezza sulle tempistiche. Dovrebbe sapere che l'opera non poteva essere commissariata senza l'adeguata copertura. Quindi, abbiamo prima trovato le risorse necessarie alla sua realizzazione e poi provveduto al commissariamento nei tempi giusti e previsti. Avanti tutta per lo sviluppo della nostra meravigliosa Isola" Siracusano: "finalmente un commissario per Tremestieri, premiati anni di battaglie per Messina" Prima ancora era intervenuta Matilde Siracusano , sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia. "Con il decreto Infrastrutture, in discussione alla Camera dei deputati, arriva una decisione che Messina attendeva da anni: ci sarà, finalmente, il commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri. Vengono premiati anni di battaglie, di lavori parlamentari, di interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti: un'attività che ho portato avanti per il bene della mia città e con il supporto del mio partito, Forza Italia " "Il provvedimento, sul quale il governo porrà la questione di fiducia, verrà approvato nelle prossime ore: il commissariamento imprimerà uno sprint decisivo ed un'accelerazione indispensabile per riprendere i lavori di quest'opera e per concluderli nel più breve tempo possibile. Già negli scorsi mesi il Mit - e per questo ringrazio il ministro Salvini e il sottosegretario Ferrante - aveva riconosciuto il porto di Tremestieri come opera strategica e - a valle di un tavolo tecnico con Comune di Messina, Regione Siciliana e **Autorità** Portuale - aveva stanziato i 42 milioni di euro necessari per la realizzazione di questa infrastruttura. Adesso, con la decisione di commissariare le opere, arriva un'altra positiva accelerazione per la città di Messina e per tutta la Sicilia orientale".

"Un commissario per i lavori del porto di Tremestieri", emendamento leghista venerdì 26 Luglio 2024 - 07:26 L'attesa infinita del porto di Tremestieri ma il commissariamento avrebbe avuto un senso in caso di paralisi Articoli correlati 0 commenti Lascia un commento

La proposta alla Camera. Il sindaco Basile non avrebbe più un ruolo, scavalcando il Comune MESSINA - Commissariare i lavori per il porto di Tremestieri. Lo chiedono in un emendamento sei deputati leghisti. Si tratta della conversione in legge di un decreto in tema di "Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport". E i parlamentari Carrà, Furgiuele, Benvenuto, Bof, Montemagni e Zinzi propongono un commissario straordinario, che di fatto toglierebbe ogni ruolo al Comune di Messina. Il motivo? "Garantire la celere realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri". Si legge nell'emendamento: "Con decreto del presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (Matteo Salvini, n.d.r.), di concerto con il ministro dell'Economia e delle Finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario straordinario (). Quest'ultimo entro sessanta giorni dall'adozione del decreto di nomina invia al ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti e al ministero dell'economia e delle finanze un cronoprogramma aggiornato dell'intervento. Al commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Il Commissario straordinario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture delle amministrazioni territoriali interessate". Lo scorso 30 gennaio è stata definita la cessione del ramo d'azienda dalla veneziana "Coedmar" alla messinese "Bruno Teodoro". Sono serviti altri quattro mesi per perfezionare l'iter e poi è avvenuta la conclusione con la firma da parte del sindaco Federico Basile, del vice Salvatore Mondello, e del direttore tecnico dell'impresa, Giuseppe Buzzanca. I lavori erano stati consegnati una prima volta a novembre 2018 e sarebbero dovuti durare due anni e quattro mesi, quindi concludersi a marzo 2021. Si sono fermati a maggio 2022, invece, con una percentuale di realizzazione del 26%. Ha più volte sottolineato il sindaco: "Ci sono volute azioni con i vari enti per reperire i fondi. Ricordiamo che il Comune è stazione appaltante senza portafoglio. Mi auguro che entro fine mandato (cioè entro i prossimi tre anni, n.d.r.) i lavori siano completati". Un'attesa infinita, insomma. E Basile ha spesso sottolineato che la strada del commissariamento non era la soluzione. Oggi l'emendamento leghista, in un'ottica politica, potrebbe essere letto come un attacco proprio al primo cittadino, esautorandolo. Da tempo le polemiche tra il senatore Germanà e il sindaco Basile, ex alleati, sono all'ordine del giorno. Di certo, il commissariamento avrebbe avuto un senso maggiore in un'altra fase, quando la situazione non si sbloccava, o in caso di paralisi.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Esodo estivo, Blufferries: "Più navi tra Messina e Villa San Giovanni"

Dal 29 luglio e fino al 15 settembre ci saranno 32 corse, oltre alle 16 coppie tra la Calabria e Tremestieri. L'ultima corsa alle 22.30 **MESSINA** - In vista dei classici esodo e controesodo di agosto e inizio settembre, Blufferries ha deciso di attivare, già da lunedì 29 luglio, nuovi collegamenti tra **Villa San Giovanni** e **Messina** - **porto** storico. In tutto, ha spiegato la società del polo logistica del gruppo FS, ci saranno 32 corse tra i due porti, 16 verso **Villa San Giovanni** e altrettanti verso **Messina**, con tempo di percorrenza di 30 minuti. La prima partenza prevista è per le 7.45, l'ultima alle 22.30 verso entrambi i porti. Le corse al **Porto** Storico si affiancano alle sedici coppie di corse che invece uniscono **Villa San Giovanni** e il **porto** di Tremestieri nella zona sud della città dello Stretto, in 50 minuti, dedicate prevalentemente al gommato pesante. I nuovi orari saranno attivi sino al 15 settembre.



Porto di Tremestieri, "il vero commissario è stato il Comune"

Tag: venerdì 26 Luglio 2024 - 18:39 Il sindaco polemizza col centrodestra: "La scelta del commissariamento tardiva e inefficace. i meriti sono delle amministrazioni De Luca e Basile". Esultano Siracusano e Germanà MESSINA - Commissariare i lavori per il porto di Tremestieri. Lo chiedono in un emendamento sei deputati leghisti. Si tratta della conversione in legge di un decreto. E subito Matilde Siracusano, la sottosegretaria messinese e parlamentare di Forza Italia, e il senatore leghista Nino Germanà hanno salutato con favore, ma anche la Uil, l'imminente commissariamento. Ma che ne pensa il sindaco Federico Basile, ancora una volta in contrapposizione con il centrodestra? Ecco la sua risposta: "Oggi, se non siamo di fronte all'ennesima opera incompiuta, è merito solo dell'impegno dell'amministrazione De Luca, prima, e della mia amministrazione dopo. Infatti, si è arrivati alla sottoscrizione degli atti da parte del Comune di Messina, che ha permesso la ripresa dei lavori il 6 giugno 2024. Attualmente, il cantiere sta proseguendo secondo programma. Questo commissariamento, dunque, è sostanzialmente inutile, perché tardivo e inefficace. Il vero commissario è stato il Comune di

Messina che, con poteri ordinari, ha sbloccato un cantiere che rischiava di diventare l'ennesima opera infrastrutturale incompiuta in Sicilia. Troppo facile arrivare oggi per mettersi le medaglie al petto". Ribadisce il sindaco: "Non si comprende in che modo la notizia del commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri dovrebbe rappresentare una notizia positiva per la città di Messina. Serve rinfrescare la memoria per ricordare cosa è successo. Al momento del suo insediamento nel 2018, il sindaco Cateno De Luca ha trovato un appalto bloccato, con procedure di esproprio mai concluse correttamente ed edifici da demolire che ostacolavano l'inizio dei lavori". Continua Basile: "È stata l'amministrazione De Luca a dare l'avvio concreto alle opere, che poi, a causa delle vicende societarie del consorzio vincitore dell'appalto, si sono dovute fermare. Alla mia amministrazione - prosegue Basile - è toccato rimettere in ordine i numeri e i soggetti interessati per ottenere le somme necessarie tramite una perizia di variante obbligatoria, essenziale anche per compensare l'aumento dei prezzi nel frattempo intervenuto. Ho portato avanti un'azione di sintesi e raccordo con vari enti, contattando insistentemente tutti, dal ministro Salvini all'Autorità di sistema dello Stretto, fino alla Regione siciliana, per confermare i finanziamenti che fino a quel momento erano stati solo promessi". Basile: "Decisivo il mio intervento per il porto di Tremestieri" E ancora: "Basta ricercare anche gli articoli di stampa sul tema per ricostruire come sia stato decisivo il mio intervento per consentire a un ulteriore operatore economico privato di mantenere la promessa di interesse e rilevare il ramo d'azienda dell'impresa originaria. Questo è avvenuto attraverso deliberazioni di Giunta e ripetuti incontri, nei quali ho costantemente



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

rassicurato il nuovo operatore economico sulla bontà delle soluzioni prospettate". Siracusano: "Messina attendeva da anni il commissariamento" Di parere opposto Matilde Siracusano, sottosegretaria ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia: "Con il decreto Infrastrutture, in discussione alla Camera dei deputati, arriva una decisione che Messina attendeva da anni: ci sarà, finalmente, il commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri. Vengono premiati anni di battaglie, di lavori parlamentari, di interlocuzioni con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: un'attività che ho portato avanti per il bene della mia città e con il supporto del mio partito, Forza Italia". Insiste Siracusano: "Il provvedimento, sul quale il governo porrà la questione di fiducia, verrà approvato nelle prossime ore: il commissariamento imprimerà uno sprint decisivo e un'accelerazione indispensabile per riprendere i lavori di quest'opera e per concluderli nel più breve tempo possibile. Già negli scorsi mesi il Mit - e per questo ringrazio il ministro Salvini e il sottosegretario Ferrante - aveva riconosciuto il porto di Tremestieri come opera strategica e - a valle di un tavolo tecnico con Comune di Messina, Regione Siciliana e **Autorità** Portuale - aveva stanziato i 42 milioni di euro necessari per la realizzazione di questa infrastruttura. Adesso, con la decisione di commissariare le opere, arriva un'altra positiva accelerazione per la città di Messina e per tutta la Sicilia orientale". Germanà: "Un'altra vittoria della Lega per Messina anche in choave ponte" Ed ecco il I senatore messinese della Lega Nino Germanà, segretario in commissione Trasporti a Palazzo Madama e commissario regionale del partito: "Un'altra vittoria della Lega per Messina, una mia battaglia personale affinché la piattaforma logistica di Tremestieri non rimanesse un'incompiuta. Si tratta di un'opera strategica per la città ma anche in previsione dell'imminente realizzazione del ponte sullo Stretto. Il provvedimento è stato assegnato alla Camera e ho fatto presentare l'emendamento al collega siciliano Anastasio Carrà, vicesegretario regionale della Lega in Sicilia. Abbiamo prima trovato le risorse necessarie alla sua realizzazione e poi provveduto al commissariamento nei tempi giusti e previsti. Avanti tutta per lo sviluppo della nostra meravigliosa Isola". Il commissariamento avrebbe avuto un senso prima Di certo, il commissariamento avrebbe avuto un senso maggiore in un'altra fase, quando la situazione non si sbloccava, o in caso di paralisi. Così sa più di scontro politico, più che di attenzione reale alla città. Quest'ultima assiste, e non a torto, con scetticismo a queste manovre. Servono più fatti e meno giochi di palazzo. Nella foto la firma per la consegna dei lavori del porto di Tremestieri.

Molo Trapezoidale, perde il biglietto del parcheggio e paga 180 euro: "Cifra eccessiva"

La disavventura capitata a un automobilista postata sui social dal consigliere comunale Antonino Randazzo (M5S). Ma la "penale" è prevista dal regolamento. All'aeroporto, in casi come questo, è previsto un pagamento di 15 euro oltre alla tariffa per la sosta. Ascolta questo articolo ora... Smarrisce il biglietto del parcheggio al Molo Trapezoidale e per uscire con l'auto paga 180 euro. E' la disavventura capitata a un cittadino palermitano e raccontata in sintesi in un post su Facebook da Antonino Randazzo, consigliere comunale del Movimento 5 Stelle, che ha anche pubblicato la foto del tagliando. "Ora si comprende che c'è un regolamento e chi ha perso il biglietto ha certamente delle responsabilità, ma la cifra richiesta è davvero eccessiva", ha scritto Randazzo. In realtà, il regolamento come si legge, Operazioni servizi portuali, la società che si occupa dei servizi a terra nei porti di Palermo, Termini Imerese e Trapani, "è stato approvato il 15 marzo scorso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, che ha condiviso condizioni e tariffe". Il parcheggio del Molo Trapezoidale oltre che per la sosta breve viene utilizzato anche da chi è in partenza dal porto con traghetti e aliscafi. Nella stessa pagina si legge che "le tariffe in vigore partono da 2 euro per ora o frazione di ora per le autovetture e 1,50 euro per ora o frazione di ora per motocicli e ciclomotori". E ancora che "il costo dell'abbonamento mensile è di 180 euro per le auto". Lo stesso prezzo pagato dall'automobilista che ha perso il biglietto. Ma anche questo aspetto viene chiarito nel regolamento: "In caso di smarrimento del biglietto sarà applicata la tariffa massima, ovvero 180 euro". Diversa la formula utilizzata all'aeroporto Falcone e Borsellino, come si evince dal regolamento presente, la società che gestisce lo scalo di Punta Raisi. "L'utente che smarrisce il titolo d'accesso - si legge - può contattare, attraverso una qualsiasi delle casse automatiche, la postazione di supervisione dei parcheggi. La stessa provvederà, dopo aver effettuato le relative verifiche sulla targa dell'utente che ha smarrito il titolo, a emettere - previo pagamento della sosta e del pagamento della penale per lo smarrimento del titolo di accesso pari a 15 euro - un nuovo titolo valido per l'uscita".



La disavventura capitata a un automobilista postata sui social dal consigliere comunale Antonino Randazzo (M5S). Ma la "penale" è prevista dal regolamento. All'aeroporto, in casi come questo, è previsto un pagamento di 15 euro oltre alla tariffa per la sosta. Ascolta questo articolo ora... Smarrisce il biglietto del parcheggio al Molo Trapezoidale e per uscire con l'auto paga 180 euro. E' la disavventura capitata a un cittadino palermitano e raccontata in sintesi in un post su Facebook da Antonino Randazzo, consigliere comunale del Movimento 5 Stelle, che ha anche pubblicato la foto del tagliando. "Ora si comprende che c'è un regolamento e chi ha perso il biglietto ha certamente delle responsabilità, ma la cifra richiesta è davvero eccessiva", ha scritto Randazzo. In realtà, il regolamento come si legge, Operazioni servizi portuali, la società che si occupa dei servizi a terra nei porti di Palermo, Termini Imerese e Trapani, "è stato approvato il 15 marzo scorso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, che ha condiviso condizioni e tariffe". Il parcheggio del Molo Trapezoidale oltre che per la sosta breve viene utilizzato anche da chi è in partenza dal porto con traghetti e aliscafi. Nella stessa pagina si legge che "le tariffe in vigore partono da 2 euro per ora o frazione di ora per le autovetture e 1,50 euro per ora o frazione di ora per motocicli e ciclomotori". E ancora che "il costo dell'abbonamento mensile è di 180 euro per le auto". Lo stesso prezzo pagato dall'automobilista che ha perso il biglietto. Ma anche questo aspetto viene chiarito nel regolamento: "In caso di smarrimento del biglietto sarà applicata la tariffa massima, ovvero 180 euro". Diversa la formula utilizzata all'aeroporto Falcone e Borsellino, come si evince dal

Prosegue il tour mondiale dell'Amerigo Vespucci è a Honolulu

Arrivata dopo 18 giorni e 2.500 miglia percorse Nave Amerigo Vespucci, storico veliero e nave scuola della Marina Militare, è arrivato alle Hawaii e, dopo 18 giorni di navigazione e 2.500 miglia percorse dalla precedente tappa a Los Angeles, si trova ora presso il **porto** di Honolulu per la ventunesima tappa del suo tour mondiale. Ad accogliere il Vespucci, già ambasciatore dell'Italia nel mondo e custode delle più antiche tradizioni navali e marinare da oltre novant'anni, presso il **porto** di Honolulu il sindaco della città Rick Blangiardi che ha dato il benvenuto al capitano di Vascello Giuseppe Lai, comandante di nave Amerigo Vespucci, durante una cerimonia che ha visto anche la presenza del console generale dell'Italia a San Francisco Sergio Strozzi (competente anche per le Hawaii) e del console onorario nelle Hawaii Michele Carbone. L'evento è stato seguito da un incontro del comandante Lai con i rappresentanti della stampa nazionale e internazionale con base nelle Hawaii. Per la sua seconda visita nella capitale delle Hawaii (la precedente è avvenuta nel 2002 durante il suo primo tour mondiale) Nave Vespucci resterà ormeggiata presso il Molo 9 vicino alla Aloha Tower fino al 28 luglio e ogni giorno sarà visitabile da tutti gratuitamente e senza bisogno di prenotazione. L'iniziativa del "tour mondiale" Vespucci, fortemente voluta dal ministro della Difesa Guido Crosetto, coniuga la tradizionale attività formativa degli allievi ufficiali e la promozione delle eccellenze del Made in Italy. Il Vespucci è l'emblema della Marina Militare e dell'Italia stessa: nel solco delle tradizioni marinare, negli anni ha contribuito alla crescita del prestigio del Paese. La nave è partita il primo luglio del 2023 dal **Porto** di **Genova** per compiere il giro del mondo della durata di circa 2 anni e porta con sé la cultura, la storia, l'innovazione, la scienza, la ricerca, la tecnologia, che fanno dell'Italia un grandissimo Paese, apprezzato da tutto il mondo.



GNV pubblica il proprio Rapporto di Comunità 2023

Catani: generiamo annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi sull'economia italiana. È di 1,36 miliardi di euro la ricaduta sull'economia nazionale dell'attività in Italia della GNV, la compagnia di traghetti del gruppo MSC. Lo sottolinea il Rapporto di Comunità 2023 redatto dalla stessa GNV in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza, in occasione dei 30 anni di operatività della compagnia di navigazione che ha una flotta di 25 navi ro-pax. Evidenziando che GNV oggi è presente oggi in sette nazioni e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili e terza al mondo per entrambe le categorie, conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta, il rapporto specifica che il mercato principale della compagnia rimane però quello italiano: «GNV - ha precisato Matteo Catani, amministratore delegato della società di navigazione, in occasione della presentazione odierna del rapporto - opera in otto porti in Italia, ciascuno di questi non solo è oggi parte integrante della nostra identità e della nostra storia, ma vogliamo che sia la base anche per il nostro sviluppo futuro in un'ottica di maggiore responsabilità economica e sociale verso tutti gli stakeholder coinvolti, a qualunque livello e in qualunque territorio, sottolineando il sempre più stretto legame che intercorre tra noi e le città di mare che colleghiamo». Illustrando il contenuto del rapporto, Catani ha evidenziato che «il traghettista rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori contribuendo, al contempo, al loro benessere. Per dare un'idea concreta - ha spiegato - secondo le rielaborazioni relative al 2023, con la sua attività d'impresa GNV genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo che ammonta a oltre 800 milioni di euro. Inoltre, GNV ha la responsabilità di trasportare ogni anno sulle sue navi circa 7,4 miliardi di euro di controvalore di merci distribuite (pari allo 0,35% del Pil nazionale) che a loro volta costituiscono un volano per i territori. Sommando i due dati emersi dal rapporto, possiamo quindi assumere che GNV agisce come infrastruttura capace di generare scambi interni per circa 8,2 miliardi di euro per l'economia del nostro Paese».

Informare

GNV pubblica il proprio Rapporto di Comunità 2023

07/26/2024 10:47

Catani: generiamo annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi sull'economia italiana. È di 1,36 miliardi di euro la ricaduta sull'economia nazionale dell'attività in Italia della GNV, la compagnia di traghetti del gruppo MSC. Lo sottolinea il Rapporto di Comunità 2023 redatto dalla stessa GNV in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza, in occasione dei 30 anni di operatività della compagnia di navigazione che ha una flotta di 25 navi ro-pax. Evidenziando che GNV oggi è presente oggi in sette nazioni e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili e terza al mondo per entrambe le categorie, conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta, il rapporto specifica che il mercato principale della compagnia rimane però quello italiano: «GNV - ha precisato Matteo Catani, amministratore delegato della società di navigazione, in occasione della presentazione odierna del rapporto - opera in otto porti in Italia, ciascuno di questi non solo è oggi parte integrante della nostra identità e della nostra storia, ma vogliamo che sia la base anche per il nostro sviluppo futuro in un'ottica di maggiore responsabilità economica e sociale verso tutti gli stakeholder coinvolti, a qualunque livello e in qualunque territorio, sottolineando il sempre più stretto legame che intercorre tra noi e le città di mare che colleghiamo». Illustrando il contenuto del rapporto, Catani ha evidenziato che «il traghettista rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori contribuendo, al contempo, al loro benessere. Per dare un'idea concreta - ha spiegato - secondo le rielaborazioni relative al 2023, con la sua attività d'impresa GNV genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo che ammonta a oltre 800 milioni di euro. Inoltre, GNV ha la responsabilità di trasportare ogni anno sulle sue navi circa 7,4 miliardi di euro di controvalore di merci distribuite (pari allo 0,35% del Pil nazionale) che a loro volta costituiscono un volano per i territori. Sommando i due dati emersi dal rapporto, possiamo quindi assumere che GNV agisce come infrastruttura capace di generare scambi interni per circa 8,2 miliardi di euro per l'economia del nostro Paese».

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico nei porti marittimi cinesi è cresciuto del +3,1%

I soli carichi con l'estero sono aumentati del +8,4% e i container sono saliti del +7,5%. Nel primo semestre di quest'anno i porti cinesi hanno movimentato complessivamente 8,56 miliardi di tonnellate di merci, con un incremento del +4,6% sulla prima metà del 2023, di cui 5,56 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+4,4%) e 3,00 miliardi di tonnellate dai porti interni (+4,9%). Nei primi sei mesi del 2024 il solo traffico internazionale delle merci è ammontato a 2,69 miliardi di tonnellate (+8,8%), di cui 2,42 miliardi di tonnellate passate attraverso i porti marittimi (+9,0%) e 269 milioni di tonnellate attraverso i porti interni (+6,5%). Nel solo terzo trimestre del 2024 il traffico complessivo delle merci è stato di 4,47 miliardi di tonnellate, con una progressione del +3,2% sul periodo aprile-giugno dello scorso anno, di cui 2,87 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+3,1%) e 1,60 miliardi di tonnellate dagli inland port (+3,3%). Il traffico totale da e per l'estero si è attestato a 1,38 miliardi di tonnellate (+8,1%), incluse 1,24 miliardi movimentate dai porti marittimi (+8,4%) e 139,0 milioni dai porti interni (+5,8%). Nella prima metà del 2024 il traffico containerizzato nei porti cinesi è stato pari a 161,8 milioni di teu (+8,5%), di cui 142,1 milioni di teu movimentati nei porti marittimi (+8,6%) e 19,7 milioni di teu nei porti interni (+7,7%). Nel periodo aprile-giugno di quest'anno il traffico dei container ha totalizzato 85,1 milioni di teu (+7,1%), inclusi 74,6 milioni di teu nei porti marittimi (+7,5%) e 10,5 milioni di teu negli inland port (+4,5%). Nel solo mese di giugno del 2024 i porti marittimi cinesi hanno movimentato 960,3 milioni di tonnellate di merci, in crescita del +3,2% sul giugno dello scorso anno, di cui 418,4 milioni di tonnellate di merci con l'estero (+8,3%). Lo scorso mese il traffico containerizzato nei porti marittimi è stato pari a 25,6 milioni di teu (+8,0%).

Informare

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico nei porti marittimi cinesi è cresciuto del +3,1%

07/26/2024 14:09

I soli carichi con l'estero sono aumentati del +8,4% e i container sono saliti del +7,5%. Nel primo semestre di quest'anno i porti cinesi hanno movimentato complessivamente 8,56 miliardi di tonnellate di merci, con un incremento del +4,6% sulla prima metà del 2023, di cui 5,56 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+4,4%) e 3,00 miliardi di tonnellate dai porti interni (+4,9%). Nei primi sei mesi del 2024 il solo traffico internazionale delle merci è ammontato a 2,69 miliardi di tonnellate (+8,8%), di cui 2,42 miliardi di tonnellate passate attraverso i porti marittimi (+9,0%) e 269 milioni di tonnellate attraverso i porti interni (+6,5%). Nel solo terzo trimestre del 2024 il traffico complessivo delle merci è stato di 4,47 miliardi di tonnellate, con una progressione del +3,2% sul periodo aprile-giugno dello scorso anno, di cui 2,87 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+3,1%) e 1,60 miliardi di tonnellate dagli inland port (+3,3%). Il traffico totale da e per l'estero si è attestato a 1,38 miliardi di tonnellate (+8,1%), incluse 1,24 miliardi movimentate dai porti marittimi (+8,4%) e 139,0 milioni dai porti interni (+5,8%). Nella prima metà del 2024 il traffico containerizzato nei porti cinesi è stato pari a 161,8 milioni di teu (+8,5%), di cui 142,1 milioni di teu movimentati nei porti marittimi (+8,6%) e 19,7 milioni di teu nei porti interni (+7,7%). Nel periodo aprile-giugno di quest'anno il traffico dei container ha totalizzato 85,1 milioni di teu (+7,1%), inclusi 74,6 milioni di teu nei porti marittimi (+7,5%) e 10,5 milioni di teu negli inland port (+4,5%). Nel solo mese di giugno del 2024 i porti marittimi cinesi hanno movimentato 960,3 milioni di tonnellate di merci, in crescita del +3,2% sul giugno dello scorso anno, di cui 418,4 milioni di tonnellate di merci con l'estero (+8,3%). Lo scorso mese il traffico containerizzato nei porti marittimi è stato pari a 25,6 milioni di teu (+8,0%).

Informazioni Marittime

Focus

Rinnovato il Ccnl Guardie ai fuochi nei porti

Nell'ambito delle assemblee sindacali per il rinnovo del Ccnl Armatori, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti approvano un aumento di 180 euro in tre tranches. Le assemblee dei sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno firmato unitariamente l'ipotesi di accordo del Ccnl Guardie ai fuochi che interessa i lavoratori addetti ai servizi sostitutivi antincendio all'interno dei **porti** italiani. La firma ieri sera, nel corso dell'approvazione (al 90 per cento) del nuovo Contratto Collettivo Nazionale del settore privato dell'industria armatoriale, rinnovato un paio di settimane fa dalle parti. Dal punto di vista economico, il Ccnl Guardie ai fuochi include circa il 16 per cento di aumento economico complessivo attraverso un aumento dei minimi contrattuali di 180 euro suddivisi in tre tranches e un aumento dell'assistenza sanitaria. Dal punto di vista normativo, spiega Uiltrasporti, l'accordo «innova in maniera significativa questo contratto superando il regime dei turni minimi garantiti, mensilizzando la retribuzione e migliorando il trattamento di malattia». Quello delle guardie ai fuochi è il primo contratto per il quale è stato raggiunto un accordo all'interno dei sedimi portuali in questa stagione di rinnovi. «Nonostante l'importante risultato - commenta Uiltrasporti - confermiamo il nostro impegno a lavorare sin da subito per eliminare la deroga al decreto legislativo 63/03, che abbassa le ore di riposo tra un turno e l'altro a 8 ore, visti gli impatti che ha sulla sicurezza. Ora la parola alle lavoratrici e ai lavoratori che saranno chiamati a votare per sciogliere la riserva sull'ipotesi di rinnovo». «Le assemblee - spiegano le tre organizzazioni sindacali - si sono svolte in tutto il territorio nazionale e sulle navi, in un settore complesso, che va dai servizi di rimorchio, ai traghetti, al lungo corso e coinvolge sia personale di terra che di bordo. Il rinnovo è stato accolto con grande favore nelle varie assemblee e ora lavoratrici e lavoratori potranno godere dei benefici economici e normativi già a partire da questo mese di luglio. Abbiamo registrato alcune criticità in un settore particolare come quello del rimorchio che ci spingono a porre maggior attenzione sulle problematiche sollevate». Condividi Tag marittimi lavoro Articoli correlati.



MSC vara "classe Yacht Club"

Nella foto: Locali esclusivi per gourmet selezionati a terra. GINEVRA - MSC Crociere, per la prima volta, ha pensato di offrire agli ospiti dell'MSC Yacht Club una selezione di escursioni esclusive, per impreziosire ancora di più l'esperienza del viaggio. L'MSC Yacht Club è un'autentica "nave nella nave", che offre maggiore privacy ed esclusività in eleganti suite in un'area accessibile solo agli ospiti dell'area. L'area è esclusiva e dispone di strutture dedicate, con il proprio solarium e piscina, ristorante e lounge, oltre a un servizio personalizzato, con un maggiordomo disponibile 24 ore su 24 e il servizio di concierge, offrendo ai suoi ospiti un'esperienza di lusso in un'atmosfera rilassata ed elegante. Disponibile su molte delle navi della flotta, l'MSC Yacht Club offre ai suoi ospiti un rifugio riservato senza rinunciare alle innumerevoli strutture e possibilità di intrattenimento disponibili nel resto della nave. L'MSC Yacht Club, esclusiva area di privilegi, qualità e servizi personalizzati, ha ora introdotto più di 90 escursioni a terra appositamente progettate per i suoi ospiti in diversi **porti** dei Caraibi, del Mediterraneo e del Nord Europa, con ulteriori destinazioni previste in altre regioni entro la fine dell'anno. Per porre ancora maggiore attenzione ai dettagli le escursioni sono organizzate in piccoli gruppi, consentendo agli ospiti di esplorare le loro destinazioni in modo più intimo. Dall'MSC Yacht Club, gli ospiti potranno usufruire dello sbarco prioritario per poi muoversi con trasferimenti privati godendo di un comfort extra durante il viaggio per un totale relax.



Arrivano i traghetti full electric

Anche la Scozia ha scelto di mettere in linea per i collegamenti con le isole Ebridi, un traghetto totalmente elettrico che sarà messo in gara per la costruzione entro l'anno prossimo. Il progetto di massima è in fase di elaborazione da parte degli specialisti della "Transport Scotland". È stato calcolato che dopo il primo esemplare ne saranno ordinati altri sei, sempre per i servizi di continuità territoriale con le isole del mare del nord. Secondo il rapporto diffuso in questi giorni, sono stati già messi in programma 175 milioni di sterline sia per i traghetti - come cifra iniziale - sia per i necessari approntamenti sui **porti**, con impianti di cold ironing per il rifornimento di energia. Il governo scozzese ha anche comunicato che l'elettrificazione della rete dei traghetti con le isole proseguirà fino a raggiungere tutte le nove rotte attualmente servite con navi a propulsione tradizionale, sia per le Ebridi che per le Clyde. I nuovi traghetti - scrive la nota del governo scozzese - rappresentano anche l'impegno per migliorare la qualità dell'aria sia nei **porti** che per i passeggeri.



L'agenzia di Viaggi

Focus

Msc Crociere aggiunge tre ulteriori rotazioni in autunno per Splendida

L'appel estivo delle crociere di Msc Splendida - con partenza da **Trieste** e da Bari e itinerario di 10 giorni e 9 notti verso Grecia e Turchia - porta Msc Crociere ad arricchire la sua programmazione con altre tre rotazioni. Le nuove partenze sono previste per il 29 ottobre e 30 ottobre, il 7 e l'8 novembre e il 16 e il 17 novembre da Bari e **Trieste**. «La crescente domanda, unita all'enorme successo che sta avendo l'itinerario di Msc Splendida tra i nostri passeggeri, ci ha convinto ad aggiungere altre tre rotazioni da **Trieste** e da Bari. Intercettiamo così la fatta di viaggiatori che preferisce andare in vacanza in periodi meno affollati e godere di temperature più miti a prezzi più vantaggiosi», ha dichiarato Leonardo Massa, vice president Sud Europa della divisione crociere del gruppo Msc. La partenza è prevista, a ottobre e novembre, sia dal **porto** di Bari che dal **porto** di **Trieste** verso Spalato in Croazia. Dopo un giorno di navigazione, si arriverà in Grecia, al Pireo, **porto** di Atene. Qui sarà possibile visitare l'Acropoli, dedicata alla dea Atena, oltre alle rovine del Partenone, patrimonio mondiale Unesco. Dopo Atene, Msc Splendida si dirigerà verso Kusadasi, città turca che affaccia sul Mar Ionio, la principale porta d'ingresso per l'antica città di Efeso, famosa per il Tempio di Artemide, una delle Sette Meraviglie del Mondo Antico. A Kusadasi sarà possibile fare una passeggiata in riva al mare fino all'Isola dei Piccioni e da qui ammirare il Castello con vista sulla città. Prossima tappa sarà Istanbul, città che si estende su due continenti e che vanta il primato di essere stata la capitale di imperi cristiani e islamici. Oggi è il centro economico e culturale più importante della Turchia. Dopo un giorno di navigazione, si ritorna in Grecia, nell'isola greca di Corfù, con l'acqua cristallina, le stradine strette, la spiaggia bianca, i giardini fioriti e l'architettura veneziana. Vista la crescente domanda verso Grecia e Turchia dal prossimo 16 novembre da Bari partirà inoltre ogni settimana Msc Sinfonia.



L'appel estivo delle crociere di Msc Splendida - con partenza da Trieste e da Bari e itinerario di 10 giorni e 9 notti verso Grecia e Turchia - porta Msc Crociere ad arricchire la sua programmazione con altre tre rotazioni. Le nuove partenze sono previste per il 29 ottobre e 30 ottobre, il 7 e l'8 novembre e il 16 e il 17 novembre da Bari e Trieste. «La crescente domanda, unita all'enorme successo che sta avendo l'itinerario di Msc Splendida tra i nostri passeggeri, ci ha convinto ad aggiungere altre tre rotazioni da Trieste e da Bari. Intercettiamo così la fatta di viaggiatori che preferisce andare in vacanza in periodi meno affollati e godere di temperature più miti a prezzi più vantaggiosi», ha dichiarato Leonardo Massa, vice president Sud Europa della divisione crociere del gruppo Msc. La partenza è prevista, a ottobre e novembre, sia dal porto di Bari che dal porto di Trieste verso Spalato in Croazia. Dopo un giorno di navigazione, si arriverà in Grecia, al Pireo, porto di Atene. Qui sarà possibile visitare l'Acropoli, dedicata alla dea Atena, oltre alle rovine del Partenone, patrimonio mondiale Unesco. Dopo Atene, Msc Splendida si dirigerà verso Kusadasi, città turca che affaccia sul Mar Ionio, la principale porta d'ingresso per l'antica città di Efeso, famosa per il Tempio di Artemide, una delle Sette Meraviglie del Mondo Antico. A Kusadasi sarà possibile fare una passeggiata in riva al mare fino all'Isola dei Piccioni e da qui ammirare il Castello con vista sulla città. Prossima tappa sarà Istanbul, città che si estende su due continenti e che vanta il primato di essere stata la capitale di imperi cristiani e islamici. Oggi è il centro economico e culturale più importante della Turchia. Dopo un giorno di navigazione, si ritorna in Grecia, nell'isola greca di Corfù, con l'acqua cristallina, le stradine

Tour mondiale Amerigo Vespucci, la nave raggiunge le Hawaii

Ormeggiata ora al **porto** di Honolulu, sarà visitabile al pubblico fino al 28 luglio. Il tour mondiale della Nave Amerigo Vespucci è giunto alla ventunesima tappa. L'imbarcazione ha attraccato alle Hawaii dopo essere partita il 1° luglio 2023 dal **Porto** di **Genova** per compiere il giro del mondo della durata di circa 2 anni. La nave è ormeggiata al **porto** di Honolulu e sarà visitabile al pubblico fino al 28 luglio. La tappa successiva sarà in Giappone, a Tokyo. © Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata.



Guardie ai fuochi: accordo tra i sindacati per il Ccnl

Giulia Sarti

ROMA Dopo il rinnovo del contratto dei marittimi, e in attesa di quello per i portuali, altro accordo raggiunto per gli scali italiani con il rinnovo Ccnl guardie ai fuochi. È stata firmata unitariamente con Filt Cgil e Fit Cisl, l'ipotesi di accordo del Ccnl guardie a fuochi che interessa i lavoratori addetti ai servizi sostitutivi antincendio all'interno dei porti italiani spiega Uiltrasporti. Si tratta di un risultato importante per questa categoria di lavoratori che dal punto di vista economico traguarda circa il 16% di aumento economico complessivo attraverso un aumento dei minimi contrattuali di 180 euro suddivisi in 3 tranches e un aumento dell'assistenza sanitaria e dal punto di vista normativo tra le altre cose innova in maniera significativa questo contratto superando il regime dei turni minimi garantiti, mensilizzando la retribuzione e migliorando il trattamento di malattia. Nonostante l'importante risultato -continua Uiltrasporti- confermiamo il nostro impegno a lavorare sin da subito per eliminare la deroga al decreto legislativo 63/03, che abbassa le ore di riposo tra un turno e l'altro a 8 ore, visti gli impatti che ha sulla sicurezza. Ora la parola alle lavoratrici e ai lavoratori che saranno chiamati a votare per sciogliere la riserva sull'ipotesi di rinnovo.



Shipping Italy

Focus

Romeo: "Il piano d'investimenti di Nova Marine Carriers non si ferma con la cementiera da record"

Interviste L'amministratore della shipping company svizzera rivela altre due opzioni per mini bulker esercitate ed esalta le caratteristiche tecniche della new building appena commissionata per Nova Algoma di Nicola Capuzzo. Fra altre opzioni esercitate e nuovi ambiziosi programmi di sviluppo, il piano d'investimenti di Nova Marine Carriers non si ferma alla nave cementiera appena ordinata al cantiere cinese Xinle di Ningbo. Ad annunciarlo in questa intervista a SHIPPING ITALY è Vincenzo Romeo, amministratore delegato della shipping company svizzera partecipata dalla sua famiglia e dal gruppo Duferco di Antonio Gozzi. "Al momento abbiamo una flotta composta da un centinaio di navi, circa 70 di proprietà e il resto in charter. Oltre alla cementiera appena commissionata, l'orderbook è in progress perché abbiamo anche esercitato due opzioni per mini-bulker più piccole e ci rimangono ancora 6+6 opzioni sempre con il cantiere Xinle di Ningbo a cui avevamo originariamente ordinato una serie di nuove bulker da 6.800 e 8.800 tonnellate di portata lorda" afferma il giovane armatore originario, così come suo padre Giovanni, di Monte di Procida (Napoli). Le rimanenti opzioni con il cantiere andranno

probabilmente rinegoziate perché riguardavano la costruzione di mezzi con apparati propulsivi che oggi sono superati alla luce delle innovazioni in atto sul fronte delle emissioni e dei nuovi fuel. Romeo, specificando che determinante sarà il team di sorveglianza a cui affideranno il compito di seguire l'ultima nuova costruzione appena commissionata (con opzione anche in questo caso per una seconda unità), sottolinea con orgoglio che è un loro conterraneo l'ing. Biagio Pugliese, colui che ha guidato il team del Rina con cui Nova Marine Carriers ha per lungo tempo studiato il progetto della cementiera più grande del mondo appena ordinata. "Ci sono voluti due anni di tempo ma siamo arrivati al progetto di una nave che sarà innovativo e perfino quasi ridondante per la tecnologia di cui sarà dotata. Avrà due motori, due eliche, due dinamo assi; l'elica di prua consentirà una manovrabilità da yacht, potremo scaricare anche a Oslo nel vecchio porto storico" spiega Romeo. Che sottolinea anche la predisposizione al cold ironing per alimentare la nave da terra ma anche l'installazione a bordo di un apparato di 'Air lubrication system', ossia un sistema di pompaggio di aria ad alta pressione che attraverso microfori nello scafo, consentirà di ridurre la resistenza dello scafo al mare abbattendo sia i consumi che le emissioni. "Le nostre navi cementiere - prosegue l'a.d. di Nova Marine Carriers - hanno un sistema pneumatico di carico e scarico che sfrutta l'aria e la stessa aria viene impiegata per migliorare l'idrodinamica dello scafo; oltre a ciò sarà dotata di un Waste heat recovery system, ovvero un sistema di riutilizzo dei gas di scarico del motore principale della nave e dei generatori che, anziché essere 'emessi' nell'aria vengono convogliati in questo apparato in grado di produrre 250 Kw di energia elettrica a disposizione della nave". Quale rotta servirà la nuova ammiraglia



Interviste L'amministratore della shipping company svizzera rivela altre due opzioni per mini bulker esercitate ed esalta le caratteristiche tecniche della new building appena commissionata per Nova Algoma di Nicola Capuzzo. Fra altre opzioni esercitate e nuovi ambiziosi programmi di sviluppo, il piano d'investimenti di Nova Marine Carriers non si ferma alla nave cementiera appena ordinata al cantiere cinese Xinle di Ningbo. Ad annunciarlo in questa intervista a SHIPPING ITALY è Vincenzo Romeo, amministratore delegato della shipping company svizzera partecipata dalla sua famiglia e dal gruppo Duferco di Antonio Gozzi. "Al momento abbiamo una flotta composta da un centinaio di navi, circa 70 di proprietà e il resto in charter. Oltre alla cementiera appena commissionata, l'orderbook è in progress perché abbiamo anche esercitato due opzioni per mini-bulker più piccole e ci rimangono ancora 6+6 opzioni sempre con il cantiere Xinle di Ningbo a cui avevamo originariamente ordinato una serie di nuove bulker da 6.800 e 8.800 tonnellate di portata lorda" afferma il giovane armatore originario, così come suo padre Giovanni, di Monte di Procida (Napoli). Le rimanenti opzioni con il cantiere andranno probabilmente rinegoziate perché riguardavano la costruzione di mezzi con apparati propulsivi che oggi sono superati alla luce delle innovazioni in atto sul fronte delle emissioni e dei nuovi fuel. Romeo, specificando che determinante sarà il team di sorveglianza a cui affideranno il compito di seguire l'ultima nuova costruzione appena commissionata (con opzione anche in questo caso per una seconda unità), sottolinea con orgoglio che è un loro conterraneo l'ing. Biagio Pugliese, colui che ha guidato il team del Rina con cui Nova Marine Carriers ha per lungo tempo studiato il progetto della cementiera più grande del mondo appena ordinata. "Ci sono voluti due anni di tempo ma siamo arrivati al progetto di una nave che sarà innovativo e perfino quasi ridondante per la tecnologia di cui sarà

Shipping Italy

Focus

di Nova Algoma è ancora presto per dirlo perché il noleggiatore opera worldwide e la nave, "molto versatile geograficamente", è in grado di servire praticamente qualsiasi direttrice potendo entrare e manovrare anche in specchi acquei limitati. A proposito della sfida futura imposta dai nuovi carburanti, Romeo ricorda che la nuova cementiera avrà propulsione dual fuel a metanolo e potrà quindi utilizzare sia il combustibile tradizionale che, appunto, il nuovo carburante pulito. "Tre cementiere da 8.000 tonnellate di portata della nostra flotta - spiega - sono dotate di propulsione dual fuel ma con Gnl, parlo di quelle impiegate dalla nostra joint venture norvegese JT Cement sulle rotte fra Germania, Polonia e paesi scandinavi, e possiamo dire con tranquillità che, laddove c'è disponibilità di approvvigionamento, il gas a bordo funziona bene come tecnologia. Ora vedremo il metanolo ma la tecnologia necessaria dovrebbe essere meno critica; quello che semmai mi preoccupa maggiormente è l'approvvigionamento. Ci sarà abbastanza metanolo green per soddisfare la domanda del trasporto marittimo?". Parlando di numeri e di risultati, dopo aver mandato in archivio un altro esercizio particolarmente ricco per Nova Marine carriers, "nel 2024 il business appare costante, previsioni ancora non ne abbiamo fatte, ma posso dire che l'attività industriale e la logistica a terra ci garantiscono grande stabilità nei numeri" aggiunge ancora l'a.d., esprimendo soddisfazione anche per i risultati della joint venture costituita recentemente con Sapir a **Ravenna** ("abbiamo esteso la movimentazione anche ad altri materiali"), così come per il lavoro svolto dalla joint venture con Repetto e Montanari nel segmento delle navi bulk carrier di taglia maggiore. Procede bene, e potrebbe presto riservare ulteriori affari, pure lo sviluppo sul fronte nordeuropeo a terra dove l'azienda un paio d'anni fa aveva già rilevato un terminal portuale a Rotterdam. Un'ultima riflessione Vincenzo Romeo la dedica ad Assarmatori, l'associazione di cui è vicepresidente e di cui tiene a evidenziare "il lavoro eccellente fatto dal presidente Stefano Messina insieme a tutta la squadra", oltre che "l'armonia e la determinazione di portare avanti un progetto in cui crediamo fermamente. Sono davvero fiero di farne parte".