



Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 10 ottobre 2024



Rassegna stampa



Prime Pagine

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

Primo Piano

09/10/2024	Informatore Navale	27
Sottoscritto Accordo per il CCNL dei lavoratori dei porti		

09/10/2024	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	28
09/10/2024	PrimoCanale.it		30
09/10/2024	Sea Reporter		31
RISPOSTE TURISMO: conto alla rovescia per la settima edizione di Adriatic Sea Forum - Cruise, Ferry, Sail & Yacht			

Trieste

09/10/2024	Agenparl		36
(ARC) Infrastrutture:Amirante, sistema logistico Fvg strategico per Italia			
10/10/2024	Il Piccolo Pagina 6	<i>VALERIA PACE</i>	38
10/10/2024	Il Piccolo Pagina 6	<i>RICCARDO SANDRE</i>	40
La logistica corre a Nord Est Rispetto al 2017 segna +33%			
10/10/2024	Il Piccolo Pagina 7	<i>DIEGO D'AMELIO</i>	42
Appello degli operatori «Per il vertice del Porto si scelga sul territorio»			
09/10/2024	transportonline.com		44
Trieste: presentato Maritime Ventures, progetto per le filiere navale e logistico portuale.			

Venezia

10/10/2024	Corriere del Veneto Pagina 8	<i>Alberto Zorzi</i>	46
«Fincantieri, tutti usano ancora la paga globale Operai schiavizzati»			
10/10/2024	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	48
L'Autorità portuale e il tentativo sfumato di gestire il Mose			
10/10/2024	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 22	<i>FRANCESCO FURLAN</i>	50
La Zls ora operativa Comitato d'indirizzo convocato per il 24 Sindaci come uditori			
10/10/2024	La Voce di Rovigo Pagina 3		52
Gli interporti fanno squadra			
09/10/2024	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	53
Via a Green Logistics Expo con il Patto per la logistica veneta			
09/10/2024	Veneto News		55
Stati Generali della Logistica del Nord-Est, tra i firmatari del Patto per lo sviluppo del sistema logistico veneto entrano i tre gestori delle reti di infrastrutture di trasporto nel Veneto: Infrastrutture Venete, Veneto Strade e CAV			

Savona, Vado

10/10/2024	La Stampa (ed. Savona) Pagina 32	<i>MAURO CAMOIRANO</i>	56
Funivie , 5 anni di nulla			
10/10/2024	La Stampa (ed. Savona) Pagina 33		58
Un impianto di concezione moderna che vanta oltre cento anni di vita			

Genova, Voltri

10/10/2024	Il Secolo XIX Pagina 5	MARIO DE FAZIO	59
10/10/2024	Il Secolo XIX Pagina 19	MATTEO DELL'ANTICO	61
09/10/2024	Informatore Navale		62
09/10/2024	Shipping Italy		64
09/10/2024	Shipping Italy		66
09/10/2024	Shipping Italy		68

La Spezia

09/10/2024	(Sito) Ansa		69
09/10/2024	Citta della Spezia		70
09/10/2024	Citta della Spezia		71
09/10/2024	Citta della Spezia		73
09/10/2024	FerPress		75
10/10/2024	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 25	MARCO TORACCA M.TOR.	76
10/10/2024	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 25	M.TOR.	78
10/10/2024	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38		79

Ravenna

10/10/2024	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 10		81
10/10/2024	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 37		82

Marina di Carrara

10/10/2024	Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara) Pagina 33	85
Porto, Micheloni: «Scarso rispetto per il territorio»		
10/10/2024	Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara) Pagina 34	86
Fantastichandicap, ecco i vincitori della 24ª edizione		
10/10/2024	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 45	88
Una gara per cento racconti Al via Fantastichandicap		

Livorno

09/10/2024	Il Nautilus	89
A Rotterdam evento clou sulla digitalizzazione, presente l'AdSP di Livorno		
10/10/2024	Il Tirreno Pagina 9	90
Darsena Europa Giani attacca «Il Governo faccia la ferrovia»		
10/10/2024	Il Tirreno Pagina 9	92
E l'Authority vola allo "Smart vision"		
09/10/2024	Informazioni Marittime	93
Grimaldi Lines presenta la nuova stagione		
09/10/2024	Messaggero Marittimo	95
Smart Vision Experience 2024: l'AdSP di Livorno protagonista a Rotterdam		
09/10/2024	Port News	96
Smart Vision 2024, la formazione è innovazione		

Piombino, Isola d' Elba

09/10/2024	Affari Italiani	97
Rigassificatore, torna il problema. Giani: "Via da Piombino nel 2026". Ma in Liguria non lo vogliono più		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/10/2024	Corriere Adriatico Pagina 14	98
Explora I, attracca la nave luxury di Msc Porto boom, arrivati 73mila croceristi		
09/10/2024	vivereancona.it	99
Le storie dell'arte. Luigi Vanvitelli: un convegno, un Arco e una statua del Papa nel posto sbagliato (parte seconda)		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/10/2024	CivOnline	103
Porto crocieristico, Calicchio: «Il progresso non si fa con l'immobilismo»		

09/10/2024	CivOnline	105
Accordo procedimentale: per la Corte dei Conti è nullo		
09/10/2024	CivOnline	106
Accordo nullo, per Piendibene i 35 milioni non sono in discussione		
09/10/2024	Il Nautilus	107
TTG DI RIMINI: Per la prima volta in fiera la sezione dedicata al Turismo Nautico		
09/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	109
Accordo procedimentale: per la Corte dei Conti è nullo		
09/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	110
Porto crocieristico, Calicchio: «Il progresso non si fa con l'immobilismo»		
09/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	112
Accordo nullo, per Piendibene i 35 milioni non sono in discussione		
10/10/2024	La Provincia di Civitavecchia Pagina 2	113
Accordo nullo: per Piendibene i 35 mln non sono in discussione		
09/10/2024	Shipping Italy	114
Salta il finanziamento del Mit all'Adsp di Civitavecchia per Fiumaretta		

Napoli

09/10/2024	lldenaro.it	115
Grimaldi Lines in vetrina al Ttg di Rimini, ecco i collegamenti della prossima stagione		
09/10/2024	Napoli Today	117
Destinazione Napoli: al TTG di Rimini l'esordio del nuovo brand della città		
09/10/2024	Napoli Village	118
Destinazione Napoli, al TTG di Rimini l'esordio del nuovo brand della città		

Bari

09/10/2024	Bari Today	119
Avanti con i lavori del nuovo terminal crociere nel porto di Bari, l'edificio prende forma: completato il solaio		

Brindisi

09/10/2024	Brindisi Report	120
Porto, stop a rinnovo concessione Enel. Pd: "Ora l'azienda decida cosa fare"		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

09/10/2024	(Sito) Ansa	121
Sequestrati 280 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro		

09/10/2024	(Sito) Ansa	122
Porti:Gioia Tauro, Agostinelli incontra Maccarini e Vari		
09/10/2024	(Sito) Ansa	124
Confindustria Cosenza,rinuncia BakerHughes altra occasione persa		
09/10/2024	(Sito) Ansa	125
Porti, a Gioia Tauro arrivate altre 4 nuove gru di banchina		
09/10/2024	Affari Italiani	126
Sequestrati 280 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro		
09/10/2024	Agenparl	127
COMUNICATO STAMPA: SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO 280 KG DI COCAINA		
09/10/2024	Agenparl	128
GDF REGGIO CALABRIA: GUARDIA DI FINANZA E AGENZIA DELLE DOGANE E MONOPOLI: SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO 280 KG DI COCAINA		
09/10/2024	Agenparl	129
Baker Hughes, Urso rassicura Occhiuto: ripreso confronto con azienda per investimento strategico		
09/10/2024	AgenPress	130
Porto di Gioia Tauro. Sequestrati 280 Kg. di cocaina purissima, avrebbe fruttato introiti di oltre 40 milioni di euro		
09/10/2024	Agipress	131
Sequestrati 280 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro		
09/10/2024	CoriglianoCalabro	132
Gli investimenti devono aderire e dialogare col territorio. L'Autorità Portuale faccia gli atti, non i video.		
09/10/2024	Corriere Della Calabria	134
Baker Hughes, il centrosinistra: «Occhiuto non scarichi il suo fallimento su di noi»		
09/10/2024	FerPress	135
Focus sul Porto di Gioia Tauro: Agostinelli incontra Maccarini (TIL) e assessore Vari		
10/10/2024	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro) Pagina 16	137
La fuga annunciata di Baker Hughes		
10/10/2024	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 16	140
E Vibo tenta il rilancio. Il sindaco offi'e «totale disponibilità»		
10/10/2024	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 16	142
Il sindaco Stasi polemizza e non chiude al dialogo		
10/10/2024	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 17	144
Maxisequestro al porto: cocaina purissima per 40 milioni di euro		
10/10/2024	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 20	146
«Alta Velocità in Calabria? È soltanto propaganda»		
10/10/2024	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	148
Processo "Handover", 23 condanne e 6 assoluzioni		
10/10/2024	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	150
Venice Authority-Regione-Mct sul porto		
09/10/2024	Il Nautilus	152
FOCUS SUL PORTO DI GIOIA TAURO AGOSTINELLI INCONTRA MACCARINI (TIL) E L'ASSESSORE VARI'		
09/10/2024	Il Nautilus	154
PORTO DI GIOIA TAURO: ARRIVATE IN PORTO 4 NUOVE GRU DI BANCHINA		
09/10/2024	Informare	155
Quattro nuove gru ship-to-shore sono arrivate nel porto di Gioia Tauro		

09/10/2024	Informazioni Marittime		156
09/10/2024	Italpress		157
09/10/2024	Italpress		158
09/10/2024	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	159
09/10/2024	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	161
09/10/2024	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	163
09/10/2024	Nta Calabria		164
09/10/2024	Primo Magazine		165
10/10/2024	Primo Magazine		166
10/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 2	167
10/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 3 <i>MICHELE ALBANESE</i>	169
10/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 3	172
10/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 10 <i>MICHELE ALBANESE</i>	173
10/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 16	175
10/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 16	176
10/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 18	178
09/10/2024	Rai News		180
09/10/2024	Rai News		181
09/10/2024	Rai News		182
09/10/2024	Rai News		183
09/10/2024	Rai News		184
09/10/2024	Sea Reporter		185

09/10/2024	Sea Reporter	Baker Hughes rinuncia al progetto industriale nel porto di Corigliano Calabro	187
09/10/2024	Sea Reporter	Gioia Tauro, arrivano in porto 4 nuove gru di banchina	188
09/10/2024	Shipping Italy	Nuovo maxi-sequestro di cocaina nel porto di Gioia Tauro	189
09/10/2024	Shipping Italy	Approdate a Gioia Tauro le nuove nuove gru di banchina per Medcenter Container Terminal	190

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

10/10/2024	Gazzetta del Sud Pagina 19	La corsa alla guida dell'Authority	191
10/10/2024	Gazzetta del Sud Pagina 19	Ora basta con le scelte al ribasso	LUCIO D'AMICO 193

Catania

09/10/2024	Informazioni Marittime	In Sicilia agricoltura e pesca spingono l'export: il focus di Fedespedi e Rotary	194
------------	-------------------------------	--	-----

Augusta

10/10/2024	La Sicilia Pagina 9	Investimenti per 30 miliardi	195
10/10/2024	La Sicilia (ed. Regionale) Pagina 13	«Rete ferroviaria ad Augusta fondi per 85 milioni»	197

Focus

09/10/2024	(Sito) Adnkronos	Il TTG Travel Experience accoglie le novità iGrandiViaggi: dai nuovi itinerari allo sviluppo tecnologico per il turismo	198
09/10/2024	(Sito) Adnkronos	Assogasliquidi: "Gnl e BioGnl tecnologie pronte e disponibili, ora accelerare"	200
09/10/2024	Il Nautilus	Al via il progetto di idrogeno verde nei porti dell'Area Atlantica	202
09/10/2024	Messaggero Marittimo	Rixi rassicura: "Nessun rincaro per il costo del gasolio"	Andrea Puccini 204
09/10/2024	Sea Reporter	Assogasliquidi: "GNL e BioGNL tecnologie pronte e disponibili, ora bisogna accelerare"	205

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it



Inchiesta sugli ultrà a San Siro
Inzaghi ascoltato dai pm:
«Non mi hanno minacciato»
di Cesare Giumi e Pierpaolo Lio
a pagina 21



Domani su 7
«Io, prigioniera
in Russia»
di Brittney Griner
nel magazine del Corriere



La continuità

I GOVERNI E LE SCELTE COMUNI

di Sabino Cassese

Con la XIX legislatura repubblicana, aperta il 13 ottobre 2022, il 68° governo dalla proclamazione della Repubblica, in carica dal 22 ottobre dello stesso anno, il primo esecutivo a guida Fratelli d'Italia e presieduto da una donna, si è aperta una fase nuova della storia del secondo Dopoguerra? E quali sono gli elementi di novità e quali quelli di continuità emersi in questo biennio?

Due anni fa, si registrarono, nello stesso tempo, un improvviso ulteriore crollo dei votanti e uno spostamento a destra dell'elettorato, mai così cospicuo. Nonostante questi segni di una cesura, la società italiana appare oggi pacifica, forse apatica. Secondo l'Ocse vi è un suo distacco dalle istituzioni, maggiore che in altri Paesi europei. Ne è un segno il modesto numero di iscritti ai partiti (meno del 2 per cento della popolazione).

L'economia va meglio del previsto. Occupati, esportazioni e produttività crescono, anche in misura più accentuata rispetto agli altri grandi Paesi europei. Pesa, peraltro, l'alto debito pubblico (quasi tremila miliardi), che tuttavia svolge un non inutile ruolo di freno, costringendo il governo a una politica prudente, non tanto per il timore dei richiami di Bruxelles, quanto per evitare il giudizio di un controllore più inflessibile, il mercato.

Nelle istituzioni si nota un inconsueto attivismo normativo, con spostamento della funzione legislativa dal Parlamento al governo, che produce quasi un decreto legge a settimana, purtroppo tutti scritti malissimo.

continua a pagina 28

Alleati divisi su Superbonus e valori catastali. La premier respinge le accuse sul Fisco. Schlein attacca

Casa e tasse, sale la tensione

Meloni: non alziamo le imposte. Giorgetti a Tajani: deragliamento populista

di Marco Cremonesi
Marco Gialluzzo
e Mario Sensi

La presidente del Consiglio Giorgia Meloni interviene con un video sul social per arginare le polemiche sulle nuove misure di bilancio annunciate dal ministro dell'Economia: «Leggo dichiarazioni fantasiose secondo le quali il governo vorrebbe aumentare le tasse: è falso». Ma sul tema casa, catasto, Superbonus e accise sui diesel, ormai è scontro. Con l'opposizione, certo. Ma anche dentro la maggioranza. Schlein attacca. F. Giorgetti a Tajani: «Deragliamento populista».

alle pagine 23 e 5
Pagliuca, Voltattorni

GIANNELLI



LE ASSENZE, IL GELO CON LA PREMIER

Crosetto nega (e va in Cdm)

di Adriana Logroscino

Nessun gelo con la premier Meloni. «Ci sentiamo ogni giorno», dice il ministro della Difesa Crosetto che ha disertato diversi Consigli dei ministri. «Al prossimo andrò». Ieri l'audizione al Copasir.

a pagina 9

TRA TENTAZIONI E RESISTENZE

Patrimoniale, eterno ritorno

di Roberto Gressi

L'operta è corta. Pochi i soldi. Uno spettro si aggira per l'Italia, con Schlein, e pure per l'Europa, con Barnier e Starmer, lo spettro della patrimoniale. Parola magica, croce e delizia dei capi di governo.

a pagina 6

IL COMANDANTE DELL'ARMA

Luzi: «Una legge di cittadinanza per gli stranieri nati in Italia»

di Goffredo Buccini



«Gli stranieri nati in Italia sono italiani». Alla guida dei carabinieri da metà gennaio 2021, Teo Luzi lascia, a novembre, con la stessa attenzione al sociale che l'ha distinto in quasi quattro anni da comandante generale dell'Arma. «La legge del '92 — spiega — è obsoleta».

a pagina 11

L'allarme La Casa Bianca: tempesta del secolo. Il meteorologo in lacrime



Milton, il super uragano

Paura e fuga dalla Florida

di Massimo Gaggi

Avanza verso la Florida, negli Usa, con raffiche di vento a 265 chilometri all'ora. Fa davvero paura l'uragano Milton, classificato fino a forza 5. E sono in migliaia ad avere caricato le cose care in auto per poi mettersi in viaggio verso un luogo sicuro. Tremila i voli cancellati. «Chi resta rischia la vita».

a pagina 18

Guerra L'ipotesi: raid sui siti militari Netanyahu-Biden vertice al telefono Il piano per l'Iran

di Davide Frattini e Viviana Mazza

Colloquio telefonico fra Benjamin Netanyahu e Joe Biden, alla presenza di Kamala Harris, per parlare della risposta israeliana all'Iran. Nel piano discusso ci sarebbe il via libera a Tel Aviv per colpire le strutture militari di Teheran. Il ministro della Difesa israeliano Gallant ha assicurato che l'attacco sarà «letale, preciso e sorprendente».

alle pagine 12 e 13 Olimpia

IL DOSSIER SEGRETO, LE RICHIESTE AI PAESI

La Nato: più armi e soldati

di Paolo Valentini

Per la difesa dei confini, la Nato chiede ai Paesi membri di portare a 131, entro il 2024, le attuali 82 brigate pronte a combattere e ora considerate insufficienti. Un aumento di 49 unità da 5 mila soldati ciascuna, per un totale di almeno 150 mila effettivi in più.

a pagina 17

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

«Mi piace la gnocca e non mi dovrete rompere le balle», sbotta in pubblico il prode Marco Rizzo, già comunista e ora sovranista, ma sempre fieramente anticapitalista. Nessuno ha intenzione di romperglielo: i tempi eroici di Fanzoschi che sconvolge il conformismo del cinesium gridando «la Corazzata Potemkin è una cagata pazzesca» sono lontani. Oggi nulla è più politicamente corretto della critica al politicamente corretto. Vi si esercitano in molti, ricevendo applausi scroscianti, specie se la critica è formulata in modo un po' beceri. Viviamo un periodo in cui la volgarità viene spacciata per spontaneità, addirittura per verità, e non stupisce che la taverna dei social abbia tributato al compagno gnoccofili il più facile dei trionfi. Ma proprio per questo le sue

Mai dire gnocca

parole non risuonano particolarmente coraggiose o rivoluzionarie. Quello che Rizzo sventola come un vessillo di libertà è solo il rigurgito dell'antica cultura patriarcale che nella donna vedeva anzitutto un oggetto di piacere. Ma, anche se quella cultura rimane ancora presente, la sensibilità dominante è diventata un'altra. Per usare il vocabolario di Rizzo, oggi una donna si è guadagnata ampiamente il diritto di potersi sentire una gnocca senza che nessuno si permetta di romperle le balle.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VERSACE
EROS ENERGY



Dopo la finta stangata a chi ha usato i bonus-casa, Giorgetti cerca di nuovo soldi dalle banche e assicurazioni. Ma intanto l'unica tassa sicura è contro il Cinema



Giovedì 10 ottobre 2024 - Anno 16 - n° 280
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione a/b postale DL 353/05 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

NORDIO: "MORI UN EROE"

Le intercettazioni tagliate. E Renzi vota con le destre



○ MASALI A PAG. 2-3

TESTIMONIANZA A ROMA

Mediò fra Genny e Boccia: Rizzoli 3 ore in Procura

○ MACKINSON A PAG. 13

I SOLITI APPELLI USA

Biden dice a Bibi: "Non colpite i siti nucleari dell'Iran"

○ FESTA E ZUNINI A PAG. 8-9

TOUR DI ZELENKY IN UE

Kiev, sale la spinta ai negoziati: "Pace forse a dicembre"

○ IACCARINO A PAG. 9

» BUVETTE EXTRA-LARGE

Gli On. Mangioni hanno 15 cuochi e arruolano 2 chef

» Ilaria Proietti

Pancia mia fatti capanna! La Camera sta per assumere due chef per rendere più ghiottissimi pasti da servire al ristorante interno o durante banchetti e nei catering organizzati per gli inquilini di Palazzo: saranno incaricati di sviluppare menu, creare nuove ricette, supervisionare le cotture. E ancora. Vigileranno sugli ingredienti tenendo in debito conto eventuali allergie.

A PAG. 15



SERVIZI Il gruppo guidato da Saladino, suo padrone di casa

Aisi stoppa il contratto da 10 milioni all'amico di Crosetto

■ L'ipotesi che abbiano influito un accertamento fiscale o i rapporti col ministro a cui affitta l'appartamento. L'imprenditore: "Siamo un gruppo serio: con la Difesa non lavoriamo"

○ LILLO E PACELLI A PAG. 6-7



IMPUTATA PER TRUFFA LA SUA EX-AZIENDA PATTEGGIA LA PENA

Santanchè inguaiata da Inps e da Visibilia



FINTA CASSA COVID
LA SOCIETÀ, NON PIÙ AMMINISTRATA DALLA MINISTRA, VUOL USCIRE RIMBORSANDO I DANNI. E L'INPS SARÀ PARTE CIVILE CONTRO DI LEI

○ BORZI A PAG. 3

MELONI IN MEZZO ALLE LITI A DESTRA
Le due bombe nella maggioranza: Musumeci attacca l'Autonomia. Fi e Lega contro Fdi sulla Consulta

○ GIARELLI E SALVINI A PAG. 2 E 5

SOS CORTE DEI CONTI

Veleni: crescono morti, bonifiche "ferme al 56%"



○ PALOMBI A PAG. 14

LE NOSTRE FIRME

- Fini La democrazia ormai è parodia a pag. 16
- Sachs Israele, bugie contro i 2 Stati a pag. 17
- Orsini Kiev senza porta del Donbass a pag. 11
- Truzzi Ecco la presa della Consulta a pag. 11
- Caselli Maggioranza 'giusta' cercasi a pag. 20
- Sottosopra Pizzo e voto di scambio a pag. 11

DANTE SPINOTTI

"Io, fra De Niro Spielberg e B., amo Tornatore"

○ PONTIGIA A PAG. 18-19

La cattiveria

Arrivano gli aerei a decollo automatico. Novità pure per l'atterraggio automatico: "Se sentono un applauso, esplodono"

LA PALESTRA/SILVIO PERFETTI

Bella mia

» Marco Travaglio

Quando ho letto che al Parlamento, per (non) rispondere alle parole di Orbán sull'Ucraina, parte delle opposizioni ha intonato *Bella mia*, mi sono sentito edificato. Che bello, ritornano i partigiani (che peraltro non hanno mai cantato *Bella mia*): quelli che speravano di aver combattuto l'ultimo conflitto in Europa e contribuirono a scrivere l'articolo 11 della Costituzione. Poi ho letto le parole di Orbán che hanno scatenato le ire canore: "In Ungheria c'è un detto: 'Se vuoi vincere devi avere il coraggio di ammettere che stai perdendo'. Noi in Ucraina stiamo perdendo, ma voi vi comportate come se non fosse così. Se vogliamo vincere dobbiamo cambiare la strategia, che è perdente. Riflettete: serve un'azione diplomatica, una comunicazione diretta o indiretta. Se si trascina il conflitto ci saranno sempre più morti, a migliaia. Con questa strategia non ci sarà la pace: dovete schierarvi per il cessate il fuoco".

C'era da attendersi che le presidentesse Roberta Metsola e Ursula von der Leyen gli rispondessero che invece stiamo vincendo, che Zelensky con le nostre armi sta riconquistando tutte e cinque le regioni annesse dai russi, basta lasciarlo fare un altro po' e riavrà i confini pre-2014. Mascappava da ridere o da piangere a entrambe, visto che i russi hanno praticamente completato la presa del Lugansk e ora finiscono il lavoro nel Donetsk, con la conquista di Vuhledar, l'ingresso a Toretsk e l'avanzata su Pokrovsk. Così la Metsola ha fatto una battuta su *Bella mia* e l'Eurovision. E la Von der Leyen ha spiegato che "la colpa della guerra è dell'invasore e non dell'invaso", come se Orbán avesse sostenuto che l'Ucraina ha invaso la Russia (cosa che peraltro ha fatto su mille kmq di suolo russo vicino Kursk). E che "pace non è sinonimo di resa", come se Orbán avesse chiesto la resa, e non il negoziato. Lo stesso negoziato con Mosca che ora invocano un giorno sì e l'altro pure Zelensky, Biden, Macron, Scholz, Meloni & C. e non si vede dov'è il problema se lo chiede e lo agevola anche Orbán, presidente di turno del Consiglio Europeo. Forse le gemelline di *Shining*, Roberta e Ursula, se lo sono scordato, ma Orbán non è un fascista su Marte: è stato a lungo un loro compagno di banco nel Ppe (di cui fu anche vicepresidente) dal 2000 al 2021, poi se ne andò con le sue gambe. Eppure in quei 21 anni aveva già fatto e detto tutto ciò per cui ora è considerato un violentatore dello stato di diritto. Tutto tranne una cosa: non aveva ancora detto la verità sulla guerra in Ucraina. L'ha fatto ieri e la verità, in quel covo di ipocriti che si fa chiamare Europa, ha avuto l'effetto dell'aglio sui vampiri. Solo che i vampiri, davanti all'aglio, si limitano a fuggire. Gli euro-tartufi, davanti alla verità, cantano *Bella mia*.



La pesca a strascico è la regola, non l'eccezione, del nostro sistema giudiziario. Andare oltre Crosetto per capire l'Italia dei dossieraggi infiniti

Il ministro della Difesa Guido Crosetto ieri è stato accolto dal Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica, il Copasir, per offrire ulteriori approfondimenti su uno scandalo che continua a far discutere per le ragioni sbagliate. Lo scandalo in questione è quello che riguarda una storia che ormai tutti conoscono. Due anni fa, Crosetto ha presentato un esposto alla procura di Roma, in seguito a un articolo del quotidiano Domani che conteneva dati sensibili del ministro della Difesa. Una volta conclusi i primi accertamenti, è risultato chiaro che quei dati sensibili erano stati estrapolati attraverso una cosiddetta attività "Sos", segnalazioni di operazioni sospette. Una volta scoperta che ad avere la responsabilità dell'estrapolazione di quei dati era anche un magistrato, l'indagine passa da Roma a Perugia, che è la procura competente per i reati che coinvolgono i magistrati in servizio nella capitale.

Con il passare del tempo si scopre che le attenzioni riservate a Crosetto non riguardano solo Crosetto ma riguardano numerosi soggetti attenzionati in modo di screderlo. Secondo una ricostruzione della procura di Perugia, dagli archivi della Direzione nazionale antimafia Dna e da altre banche dati riservate e collegate, i soggetti responsabili dell'estrapolazione delle Sos avrebbero scaricato oltre 200 mila documenti in due anni, fra il 2019 e il 2020. A questo numero vanno aggiunti 30 mila documenti del biennio successivo, avvenuti dietro lo scudo della direzione nazionale antimafia e dell'antiterrorismo. Il procuratore di Perugia, Raffaele Cantone, ha definito questi accessi "non autorizzati e quindi abusivi", aggiungendo, in un'audizione alla commissione antimafia, che "i numeri sono molto più preoccupanti di quelli che sono emersi" e che in effetti "si tratta di

numeri inquietanti, davvero mostruosi". Il procuratore nazionale antimafia, Giovanni Melillo, arrivato alla Dna dopo fatti contestati, ha ammesso che i fatti in questione sono "estremamente gravi", ha detto che i fatti emersi "paiono difficilmente compatibili con la logica della deviazione inidonea", ha detto che visto che "molti elementi che confluiscono con l'idea di un'azione concepita e organizzata da un singolo ufficiale ipoteticamente infedele". Questi i fatti finora. Fatti a cui va aggiunta la ragione per cui ieri Crosetto è stato auditato dal Copasir: il ministro, sentito in procura a Perugia, ha detto a Raffaele Cantone di avere rapporti "non particolarmente buoni con l'Asie", i servizi segreti interni, e loro aveva contestato "in più di un'occasione mancate informazioni che avrebbero potuto anche creare problemi alla sicurezza nazionale". La storia è evidentemente densa, succosa, ricca

di sfumature e può essere studiata attraverso tre chiavi di lettura diverse. Le prime due sono quelle più note. Primo punto: esiste o non esiste una regola che ha spinto funzionari di stato zelanti a utilizzare con modalità "mostruose" il sistema delle Sos per costruire sistematici dossieraggi? Secondo punto: esiste o non esiste la maggioranza la consapevolezza che le accuse di Crosetto, ieri calibrate davanti al Copasir, scorrono davanti al presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, a dover scegliere da che parte stare, a considerare cioè le accuse di Crosetto in sfondate, e dunque molto gravi per Crosetto, o viceversa a considerare le accuse di Crosetto veritiere, e dunque molto gravi per i servizi italiani? La terza chiave di lettura, quella meno raccontata, riguarda un punto difficile da inquadrare, che però è il vero e l'elemento centrale della storia dei presunti dossieraggi.

Il colloquio
Fazzolari: "Se vince Trump, sosterrà Kyiv. Dossier contro di noi"

Il sottosegretario: "Sul voto del giudice costituzionale le opposizioni mancano di rispetto al Quirinale"

"E' vero: non sono elastico"

Roma. Alla fine, dopo trenta minuti di chiacchierata, ammette: "Per fare il mio lavoro bisogna essere poco elastici. Non è questione di ruvidezza, ma di realismo". Giovanbattista Fazzolari, la maschera di ferro del governo Meloni, l'uomo che consiglia la premier, studia strategie, sceglie cosa far dire, o non dire, al parlamento e ai Fratelli d'Italia, citato in tutte le trame di Palazzo Chigi, apologeto e poco incline alle interviste, si concede in Senato a una pioggia di domande. Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dice che anche con la vittoria di Donald Trump l'America continuerà a sostenere l'Ucraina, che sul giudice della Consulta le opposizioni fanno uno sbarco al Quirinale e che con queste opposizioni loro, cioè la centrodestra, governeranno a vita. Fazzolari giudica "curioso" il dossieraggio del finanziere Pasquale Striano nei confronti di Guido Crosetto: "Ci sono stati accessi anche nei miei confronti". Meglio procedere per piccoli passi.

Vita da Crosetto

Prima va al Copasir a parlare dell'Aise poi da Meloni per testimoniare sinistria

Roma. Smentisce, spiega, parla al Copasir sapendo che le sue parole saranno secrete, poi eccolo da Giorgia Meloni per dimostrare che loro due, "fratello e sorella", vanno d'amore e d'accordo e oggi sarà ancora a Palazzo Chigi, non mancherà il Consiglio dei ministri. Guido Crosetto, il ministro della Difesa al centro di dossieraggi da parte del finanziere Pasquale Striano, forse vittima di trame oscure. Chissà cosa ne pensa dei servizi segreti. Chissà se ritiene che Alfredo Mantovano, il sottosegretario che ha la delega ai rapporti con gli Ogr, "sia troppo una brava persona" per districarsi in quel mondo. Chissà. E' un ministro in trincea, forse tormentato, di sicuro convinto che qualcosa non torni. Tanto che si stupisce che il suo caso non abbia favorito una commissione d'inchiesta parlamentare sugli spioni. Crosetto dei sospiri. Ma anche dei complotti della magistratura e di un pezzo di Aise. Motivo dell'audizione di ieri.

ZELENSKY VENERDI DAL PAPA CERCANDO IL DISGelo
editoriale a pagina tre

Andrea's Version
Recep Tayyip Erdogan ha detto che Ankara "lavorerà con il popolo palestinese per impedire la giudeizzazione di Gerusalemme", ha proseguito invitando "i musulmani di tutto il mondo a recarsi in massa a visitare la moschea di Al Aqsa, perché ogni giorno di occupazione rappresenta per noi un insulto", ha concluso la giornata accusando Israele "di giungere quando uccide bambini". Erdogan, sull'antisemitismo e sul trasporto umano per i compagni di Hamas, è affine all'Europa più di quanto si pensi. Forse appena appena biondo si direbbe svedese.

Quanto manovra è stata chiusa in redazione alle 20.33

Sinistra catastale

Per i progressisti il richiamo di Giorgetti alla legalità è una "vendetta" contro il Superbonus

Roma. Giancarlo Giorgetti ci mette del suo con un linguaggio a volte enigmatico, che si presta a fraintendimenti e a molteplici letture. Ma stavolta è stato molto chiaro, anzi: cristallino. Eppure l'opposizione si è scagliata a difesa del sacro focolare al grido di "la casa non si tocca". Repubblica, nella nuova versione battagliera, parla di una "vendetta" di Giorgetti contro chi ha usato il Superbonus e titola a tutta pagina: "Bonus casa, arriva la tassa". Tecnicamente una fake news. Alcune reazioni a sinistra sono surreali. Notti Ricciardi, del Pd, dice in Parlamento che voler aggredire il valore catastale degli immobili beneficiari del Superbonus è "come se un amministratore invadisse i cittadini a fare la raccolta differenziata e poi li punisse". Su tutti spicca Angelo Bonelli, leader dei Verdi-Avs: "Il governo si accinge a tassare la casa di 15 milioni di persone, colpevoli di aver rispettato le leggi ed essere virtuosi nel tutelare l'ambiente". Ma cos'ha detto di preciso il ministro dell'Economia?

Conte: "Il dem sono io!"

"Sono più democratico del Pd, non prendo ordini da Trump. M5s e Avs insieme...". Colloquio

Roma. Il Conte Harris: "Il vero democratico sono io". Segretario Schein, Giuseppe Conte adesso vuole il nome. E' pronto (anche) per Kamala Harris. Presidente, cosa è questa storia? "Caro Foglio, il Pd ammalia. Il Pd accarezza, ma il solo leader democratico, l'autentico, sono io". E al Pd cosa rimane? "Volete saperla tutta?". Intera, presenzia, intera. "Il Pd è un sistema ramificato, università, informazione... Io, da professore, conosco l'abbraccio, la capacità di intormentare la sinistra. L'uscita è un lavoro lungo che hanno fatto negli anni. Ma i veri dem sono altri". Professor Conte, ma non è lei che sta inciuciando con Meloni? "Io". Lei. "Non scherziamo. La Caporetto di Meloni, sulla Consulta, è merito del M5s". Con Frattolanni sembrerebbe Minnie e Topolino. Vi federate? "Se ci somigliamo, M5s e Avs...". Raggiungete il Pd? "Direi proprio di sì". In Transatlantico, con Conte, a braccetto. "Facciamo una vasca?".

Silenzio ipocrita

La condanna dei pm milanesi passa in sordina. "Non mi si dica che Toti fosse più pericoloso", dice Pecorella

Roma. "Siamo di fronte a un caso di estrema importanza, perché mostra come magistrati di alto livello possano essere condannati per aver nascosto prove a favore della difesa, una condotta che ritengo più grave della corruzione perché riguarda il buon funzionamento della stessa giustizia. Insomma, si tratta di un caso emblematico che dovrebbe avere un spazio nel dibattito pubblico che invece non sta assolutamente avendo". Gaetano Pecorella, avvocato, giurista ed ex parlamentare, esprime al Foglio la sua perplessità sul silenzio (o quasi) che ha avvolto la notizia della condanna dei pm milanesi. Fatti De Pasquale e Sergio Spadaro, per aver occultato prove a favore degli imputati, poi comunque assolti, del processo Eni-Nigeria.

La domanda del nuovo medio oriente

Sarà la liberazione o la morte degli ostaggi a ricucire o spaccare la società israeliana. La politica inizia a pensare a come rispondere quando un principio fondativo diventa un pericolo per il paese intero. Intervista

Tel Aviv, dalla nostra inviata. Yair Golan si è ritrovato ritratto su un muro di Tel Aviv con addosso gli abiti da supereroe. Il generale ha guadagnato l'onore di essere protagonista di un murale quando a bordo della sua scassata Toyota Yaris era corso verso i kibbutz dei satte attaccati da Hamas per salvare quanto più persone riuscisse a eucariare in macchina. Il primo che portò via dalla zona del massacro era un ragazzo. "Sua madre mi aveva mandato la posizione. L'ho trovato arrampicato su un albero". Golan è stato parte dell'esercito israeliano per trentotto anni, è arrivato a ricoprire la carica di vice capo di stato maggiore, "ho avuto a che fare con molte cose terribili nella mia vita, ma nulla di simile: mai avevo visto tanti corpi di giovani uccisi da assassini". Golan è stato rispettato per la vita e mai vorranno costruire qualcosa di buono in questa parte tormentata di medio oriente? "Il 7 ottobre sta trasformando il panorama politico israeliano, contribuendo a innescare nella politica personaggi che ne erano rimasti ai margini, che avevano militato senza troppe aspirazioni, o che di aspirazioni li avevano molte, ma non erano riusciti a trovare il momento giusto. Se i corridori, vittime, famiglie di rapiti, tutti iniziano a pensare di essere pronti a prestare il loro voto alla politica, non ci sono più limiti".

La elezione non sono questione di giorni, né di pochi mesi, ma si prepara un terreno diverso, in cui ognuno inizia a scrivere la sua ricetta per guarire Israele dal suo trauma. Yair Golan è il primo ad avere riscattato politicamente il suo eroismo e ha vinto in una competizione senza troppi contendenti le primarie del partito di maggioranza, il sionista, il socialdemocratico HaAvoda fondato da Levi Eshkol. Dopo la vittoria, Golan ha traghettato i suoi verso la fusione con Meretz, l'altro storico partito di sinistra, che è alle ultime elezioni non era riuscito neppure a entrare nella Knesset. Il generale si è così messo a capo di un nuovo progetto chiamato HaDem, una fusione di partiti, che ha l'obiettivo di far recedere la sinistra israeliana, quella delle origini, che si è divisa in rivoli, ha trovato altre case, fino a non riconoscersi più nei suoi partiti storici. Gli israeliani parlano molto di politica, e anche se non ci sono elezioni, si preparano a un voto che avrà anche il compito di vedersela con le conseguenze del 7 ottobre, con i suoi fallimenti, con le responsabilità e la richiesta dei cittadini di sapere perché non ci fosse nessuno a proteggerli dai terroristi. "Il trauma - dice Golan - è ancora difficile da capire, siamo in guerra".

ni in vista, si preparano a un voto che avrà anche il compito di vedersela con le conseguenze del 7 ottobre, con i suoi fallimenti, con le responsabilità e la richiesta dei cittadini di sapere perché non ci fosse nessuno a proteggerli dai terroristi. "Il trauma - dice Golan - è ancora difficile da capire, siamo in guerra".

Quanto è protetto il nucleare d'Iran
L'America non ha mai dato a Israele le bombe che potrebbero sfondarlo

Roma. Due anni fa l'intelligence americana e quella israeliana si accorsero che i sudanesi stavano scavando tunnel dentro una montagna accanto al sito atomico di Natanz, dove Teheran custodisce gran parte delle sue centrifughe per l'arricchimento dell'uranio: era la dimostrazione che gli iraniani stavano prendendo precauzioni per proteggersi dalle bombe antibunker. La vecchia centrale di Natanz è costruita su un piano molto basso, il rifugio di Hezbollah a Beirut dove alla fine di settembre è stato recuperato il cadavere di Hassan Nasrallah era due piani sotto terra. Anche Natanz, come il quartier generale del

Partito di Dio, era un bersaglio alla portata delle bombe da mille chili che gli americani forniscono a Bush. Ma i pasdaran, consapevoli del rischio, si erano messi a scavare le montagne per tempo per proteggere meglio il programma nucleare. Oggi per sfondare i siti costruiti in profondità nella roccia servirebbero le bombe antibunker da quattordicimila chili, quelle che nessun presidente americano ha mai voluto dare allo stato ebraico. Né Biden, né George W. Bush, né Donald Trump, che pure cinque giorni fa ha detto che Israele dovrebbe bombardare il programma atomico del Iran subito.

Come osi, Greta Thunberg
Bollata come "incline alla violenza" per le marce su Gaza

Roma. A sedici anni, Greta Thunberg è diventata l'adolescente più famosa del mondo, ha incontrato capi di stato e di governo ed è stata nominata "Persona dell'anno" dalla rivista Time. Politici e celebrità la vedevano come l'autore morale di "How dare you?". La polizista tedesca ora ha classificato Thunberg come "incline alla violenza" in seguito al suo coinvolgimento in diverse manifestazioni per Palestina. Lo ha deciso la polizia di Dortmund. Alexander Throm, portavoce della Cdu, sulla Bild si appropria a dire che sarebbe "non solo spropria-

to, ma persino necessario che il ministro dell'Interno emetta un divieto di ingresso per questa antisemita in futuro". Oggi non c'è più il clima nella sua agenda. Greta si agita quasi esclusivamente contro Israele e sfilta persino con gli islamisti a Neukölln, il quartiere berlinese dove una pasticceria ha distribuito dolci arabi per festeggiare il 7 ottobre e alla Rathaus, il municipio in Kantstraße, per tre settimane hanno issato la bandiera di Israele, ma di sera la toglievano per evitare che la dessero alle fiamme.

L'Ucraina innocente

Boris Johnson racconta come si supera la paura di vincere contro Putin. Un messaggio ai trionfanti

Milano. "E' successo, Putin sta invadendo l'Ucraina", dice il consigliere per la Sicurezza nazionale a Boris Johnson, alle 4 di mattina del 24 febbraio del 2022: "Risposi con impresione anglosassoni per esprimere il mio disprezzo totale nei confronti dell'invasore", scrive ex premier britannico nel suo memoir, "Unleashed", da oggi nelle librerie del Regno Unito. "I carri armati stavano attraversando il confine mentre eravamo al telefono - continua - C'erano notizie di sparatorie e bombardamenti nelle città ucraine. Il suo era che si stava scatenando l'inferno - assolutamente senza nessuna buona ragione - in una democrazia europea del tutto pacifica e innocente".

Boris Johnson è forse il leader occidentale che più ha sostenuto e sostenuto la guerra in Ucraina, la vittoria dell'Ucraina contro la Russia: lo fa per gli ucraini, che non hanno altra alternativa per continuare a esistere come popolo e come nazione, e lo fa per tutta l'Occidente. Nei capitoli di "Unleashed" dedicati all'invasione di Vladimir Putin, Johnson utilizza subito il termine perfetto: sono anni che cerchiamo giri di parole per denunciare l'arbitrarietà, la violenza e conquistatrice del presidente russo, per smontare l'idea russa della reazione a una provocazione storica - l'allargamento della Nato - e Johnson va dritto al punto, all'essenza di questa lotta tra oppressione e libertà, che è appunto l'innocenza. L'Ucraina era innocente ed è stata massacrata.

Venti mesi dopo l'avviso dell'invasione, l'allora primo ministro britannico chiamò il presidente ucraino Volodymyr Zelensky per dirgli: vi sosterrò sempre e per chiedergli: sei al sicuro? di cosa hai bisogno? I due, eletti entrambi nel 2019, si congedavano - "eravamo entrambi in qualche modo degli outsider che erano diventati noti al pubblico in programmi televisivi" i suoi sforzi, ha detto, avevano avuto molto più successo del mio - e avevano buone relazioni: Johnson era convinto che la sopravvivenza dell'Ucraina dipendesse dalla sopravvivenza di Zelensky e così gli offrì di portarlo a Londra, dove avrebbe potuto costituire un governo in esilio. "Come sempre, Volodymyr fu educato, grato per l'offerta e per il sostegno britannico, ma non aveva alcuna intenzione di lasciare la capitale ucraina. Non aveva bisogno di un passaggio, ma di armi... Mi sentii in imbarazzo di fronte al coraggio di Zelensky", scrive Johnson, "ma forse ero perdonabile considerando i consigli che i miei esperti mi avevano dato nelle ultime settimane".

Prima l'Europa

Von der Leyen durissima contro l'antieuropismo Orbán, che si ritrova isolato (anche tra i sovranisti)

Bruxelles. Lo show di Viktor Orbán al Parlamento europeo ieri si è trasformato nello show di Ursula von der Leyen. La presidente della Commissione ha lanciato un attacco senza precedenti a un premier di uno stato membro, criticando il leader ungherese per il sostegno alla Russia nella guerra all'Ucraina, per le violazioni delle regole europee e per aver messo in pericolo la sicurezza dell'Ue sull'immigrazione. Le accuse sono condivise dalla maggioranza del Parlamento europeo, compresi i gruppi di destra del Ppe e dell'Ecr. Orbán è riuscito a dimostrare che la sua idea di una maggioranza alternativa tutta di destra nell'Ue è un ragguso.

Sinistra e neofasci

"Report" prepara un'inchiesta contro Giuli e altri ministri "neri". Ma c'è un bel paradosso

Roma. "Report", la trasmissione di Rai 3 condotta da Siffrido Ramacci, sta lavorando a un'inchiesta sui rapporti tra governo Meloni e neofascismo. In particolare sul passato di alcuni ministri e dirigenti di Fratelli d'Italia. Come ci conferma lo stesso Ramacci, un passaggio dell'inchiesta è dedicato a Meridiano zero, il movimento politico neofascista nato l'8 settembre 1991 e sciolto nel 1993 a cui era stato iscritto (a quindici anni) il ministro della Cultura Alessandro Giuliani. A proposito di Giuliani, tra gli altri, "Report" ha intervistato anche Rainaldo Graziani, fondatore di Meridiano zero, neofascista, figlio del fondatore di Ordine Nuovo Clemente Graziani. Ora, Graziani, che ha una lunga e ricca pagina Facebook nella quale saluta i martiri di Hezbolah, sceglie cantanti all'urina di Daria Dugina e riporta esultando le parole dei suoi padri. Alessandro, un personaggio straordinario. A metà tra Catechisti di Aldo gradimento e Galeazzo Musolesi delle Sturmtruppen. Di Giuliani, il neofascista, in questa inchiesta che ritrae il ministro in Sinagoga a Roma, lo scorso 2 ottobre, durante le commemorazioni del pogrom. "Ho parlato di lui con Report". Si vede Giuliani con la cappa in testa e il cappuccio di un cappotto? Il naso di profilo. Il commento di Graziani alla foto di Giuliani è affidato anche a una specie di poesia di Nicola Lilin, lo scrittore moldavo e putiniano ma fisso in Italia, che racconta di un fatto così: "La dignità, una volta persa, non ritorna più". Abbiamo chiesto a Ramacci, spiritosamente, se lui, che è un bravissimo giornalista di sinistra e democratico, in questa convergenza con i neofascisti che disprezza la destra democratica almeno quanto la sinistra, non si riconosce nella battaglia di Alberto Sordi: "Sordi colonnello, i tedeschi si sono alleati con gli americani". (Salvatore Merlo)

Schutzwall? Ma vaffa

Poi ridono di come parla Giulio. Dalle spam universali. La vela, mi giunge da un editore. La vela, una pubblicazione di cultura.

CONTO MASTRO CLEGGIA
città non richiesta. Peccato che il libro pubblicizzato si intitoli "Bitte, keine Reclame (per favore, niente pubblicità)". Contro dello spot creato evidentemente con il Chat-GPT dell'Alternative culture: "Democrazia surrogata e libertà obbligatorie sono le declinazioni surrettizie degli attuali governi occidentali: la cifra di benessere apparente millantata dal globalismo liberista". "L'ideologia unica neoliberalista ha adulterato il nostro rapporto con le cose e col mondo". Le politiche di concessione indiscriminata di credito hanno portato una parte delle società occidentali a vivere al di sopra delle proprie possibilità. Medio poveri, okay. E infine, ahinoi: "Il vasto impero delle merci è ormai senza confini, e non esiste nemmeno più l'antifascistischer Schutzwall". "L'ideologia unica neoliberalista ha adulterato il nostro rapporto con le cose e col mondo". Le politiche di concessione indiscriminata di credito hanno portato una parte delle società occidentali a vivere al di sopra delle proprie possibilità. Medio poveri, okay. E infine, ahinoi: "Il vasto impero delle merci è ormai senza confini, e non esiste nemmeno più l'antifascistischer Schutzwall".

Un nuovo libro grande come uno smartphone: L'AGENDA DRAGHI SPIEGA AI NOSTRI FIGLI, a cura di Stefano Mangano, da sabato 12 in edicola con il Foglio.



UE, RISSA ORBÁN-VON DER LEYEN:
«VOGLIAMO CAMBIARE L'EUROPA»

De Palo a pagina 14

MONETE, FUMETTI
E CAVATAPPI:
ECCO L'ITALIA
DEI COLLEZIONISTI

Cuomo a pagina 19



I BRANI INEDITI DI VASCO IN UN LIBRO:
«IO PROVOCO, POI SCOPPIA IL CASINO»

Giordano a pagina 28



L'ULTIMO VOLTEGGIO
DI VANESSA FERRARI:
«MA LA GINNASTICA
RESTA IL MIO MONDO»

Galli a pagina 31



il Giornale



VALLEVERDE



www.ilgiornale.it

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 241 - 1.50 euro*

029 7320 4371 | 029 7320 4371

Editoriale

LO STRANO SONNO SUI DOSSIERAGGI

di Alessandro Sallusti

In questo strano Paese accade anche che la Commissione antimafia sia chiamata a indagare su un grave caso di dossieraggio, ai danni anche di importanti membri del governo, nel quale è coinvolto anche il suo vice presidente, Federico Cafiero De Raho, già magistrato e oggi deputato del Movimento Cinque Stelle. Logica vorrebbe che De Raho si facesse da parte per evitare imbarazzi ai colleghi e per poter deporre - i membri della commissione non possono essere interrogati dalla commissione - a sua discolora. Niente, l'interessato non ne vuole sapere di mollare il posto, che a questo punto diventa il suo scudo più sicuro. Ma soprattutto nessuno - salvo Maurizio Gasparri, capogruppo dei senatori di Forza Italia -, pare fargli fretta. Non la presidente della commissione, Chiara Colosimo di Fratelli d'Italia; non i presidenti di Camera e Senato (la commissione antimafia è un organismo bicamerale) Lorenzo Fontana e Ignazio La Russa. La questione, pure se assurda, non pare interessare neppure il governo, vittima di gran parte di quei dossieraggi; non il Quirinale solitamente molto sensibile a questioni di forma e sostanza di questo tipo; fatta eccezione per la Lega, vittima della raffica di accessi illegali di Striano in relazione al caso dei 49 milioni, neppure la maggioranza nel suo complesso pare ricettiva. Anzi, dà l'impressione di tenersi lontana dalla vicenda, al punto che le parole di Gasparri sembrano pronunciate a titolo personale. Possibile che oltre duecentomila accessi illegali a sistemi informatici che hanno violato la vita privata di ministri, politici, partiti e giornalisti siano ritenuti dal nostro Parlamento e dai vertici delle istituzioni una banale mattana frutto della mente contorta di un sottufficiale della Guardia di Finanza, oltre che una ossessione dell'unica persona che invece la sta prendendo sul serio, il procuratore di Perugia Raffaele Cantone? Possibile che Chiara Colosimo, politica attenta e preparata, non si ponga il problema di salvaguardare l'autorevolezza e l'indipendenza della commissione chiamata a presiedere? Ma le vere domande sono: chi ha paura di chi e di che cosa, quali verità si preferirebbe non scoprire, chi sta ricattando o minacciando chi? Sono tutte domande che non troverete sui quei giornali che dopo aver campato per anni su quegli accessi illegali per inquinare la politica, oggi - guarda caso - si appassionano a un tweet di Maria Rosaria Roccia, perché la prima regola è distrarre, depistare.

IL NODO DEI CONTI PUBBLICI

Meloni promette: no a nuove tasse

La premier fa chiarezza sulla manovra: «Non chiederemo altri sacrifici agli italiani». Catasto, nessun balzello nascosto nella riforma

L'ELETTRICO NON È VERDE

L'Antitrust spegne
la bufala auto green

Bonora a pagina 12

Nel giorno in cui il Parlamento ha approvato il testo del Piano strutturale di bilancio, che ora verrà inviato a Bruxelles, tiene banco l'ipotesi di un aggiornamento degli estimi catastali per coloro che hanno usufruito di bonus edilizi, a cui si affianca la ricerca delle cosiddette «case fantasma» mai censite. La realtà dei fatti, tuttavia, non giustifica nessun tipo di timore circa un innalzamento della pressione fiscale sulla casa. La pre-

mier Giorgia Meloni ha chiarito con un video pubblicato sui social: «Leggo dichiarazioni fantasiose, secondo le quali il governo vorrebbe aumentare le tasse che gravano sui cittadini. È falso. Questo lo facevano i governi di sinistra, noi le tasse le abbassiamo come sanno bene i lavoratori dipendenti, le mamme lavoratrici, le partite Iva».

Astori e De Francesco alle pagine 10-11

CASO BIGLIETTI

Inzaghi difende gli ultrà: solo richieste

Cristina Bassi a pagina 18



NERAZZURRO L'allenatore dell'Inter Simone Inzaghi

la stanza di *Vittorio Feltri*
alle pagine 24-25

I veri fascisti nascosti tra i pro-Pal

IL TESORIERE LEGHISTA DI RUBBA

«Striano ci perseguitava
Dateci gli atti dell'inchiesta»

Luca Fazzo

Per sei anni Alberto Di Rubba ha letto il suo nome sull'Espresso con tanto di conti correnti suoi e della società che amministrava. Oggi è tesoriere leghista e non ha dubbio: «Tutto arrivava dai dossier di Striano».

a pagina 7

ATTACCHI A BASI MILITARI

Netanyahu sente Biden
«Colpiremo in Iran»

Valeria Robecco

Joe Biden sente Bibi Netanyahu per la prima volta in un mese e mezzo: il premier israeliano ha deciso come (e quando) punire l'Iran e ha informato il presidente Usa.

a pagina 17

all'interno

UDIENZA PRELIMINARE

Visibilia chiede
di patteggiare
Santanchè:
«Sono serena»

servizio a pagina 4

OK DEL SENATO

L'accelerazione
sulla giustizia
Intercettazioni,
limite di 45 giorni

Manti e Signore alle pagine 2-3

GIÙ LA MASCHERA

INSINUAZIONI

di Luigi Mascheroni

Il coraggio, uno, se non ce l'ha, mica se lo può dare; ma se ti devi accreditare su una rete di sinistra-sinistra, non solo ti dai il coraggio, ma dai via anche qualcos'altro. Si chiama dignità.

E così Flavio Insinna, forse l'unico conduttore tv meno empatico di Pino Insegno, dopo una vita in Rai, appena sbarcato su La7 la seconda cosa che ha fatto (la prima è un flop: 2% di share) è stata lasciare la linea politica della *maison*. L'altra sera, nel suo game show *Famiglie d'Italia*, a un concorrente che si è presentato dicendo «Faccio video su TikTok», Insinna ha chiesto: «Vuoi fare

il Ministro? Che poi vai in giro a fare i tiktok con i salami?». Wow. Battutone. Pensa se il concorrente gli avesse detto che era gay. Gli avrebbe detto: «Da grande vuoi fare il segretario di partito, che poi va a ballare sui carrozzoni del Pride?».

Il giorno prima, introducendo un gioco in cui i concorrenti dovevano indovinare «Con quale scusa una donna al primo appuntamento non fa salire un uomo in casa sua», Insinna ci ha rifilato un untuoso pippone su «Quando una donna dice no, è no: mi raccomandando».

Commenti sui social: «Che bella persona», «Un uomo speciale», «Che coraggio!». Devi avere coraggio a dire cose del genere quando tu - la tv fa passare tutto ma non dimentica niente - insultavi i concorrenti e umiliavi i collaboratori. «Avevamo due-tre figli e sette dementi. E invece avete preso una nana di merda».

Nella vita uno deve provare a darsi coraggio, è vero. In televisione basta l'ipocrisia.



*IN ITALIA, FAITE SALIRE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE DI ROMA) - IL SERVIZIO DI CANTIERE DI CANTIERE DI CANTIERE

IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

GIOVEDÌ 10 ottobre 2024*
1,60 Euro

Milano Metropoli +

Giovani
QN Nuove Generazioni

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



L'allenatore dell'Inter sentito sul "giro" dei biglietti. Oggi tocca a Zanetti
**Il pressing degli ultras
Inzaghi: solo richieste**

Palma alle pagine 12 e 13



Tasse sulla casa, si allarga lo scontro

Cantiere manovra, Meloni rassicura: nessun aumento, non chiederemo sacrifici agli italiani. Ma Schlein attacca: la premier mente. La proposta di Giorgetti di alzare i valori catastali a chi ha usato i bonus spacca la maggioranza. La Lega nega i rincari, Forza Italia fa muro

Marin e Coppari
alle p. 2 e 3

Il premier ungherese contro tutti

**'Botte' da Orban
al Parlamento
E la sinistra
canta Bella Ciao**



Si inizia con un baciamento, si finisce con Bella ciao. Protagonista, Viktor Orban. Il Parlamento Ue diventa una polveriera.

Caccamo alle pagine 4 e 5

Netanyahu vede Biden

**Sinwar ordina
ad Hamas:
attentati
con kamikaze**

G. Rossi e Boni alle pagine 8 e 9

**SPEDIZIONE PUNITIVA CONTRO UN PICCHETTO FUORI DA AZIENDA CINESE
GLI AGGRESSORI SONO ITALIANI: «LA PROSSIMA VOLTA SPARIAMO»**



Il presidio Sudd Cobas davanti a un'azienda cinese nel Pratese

Prato, scioperi e assalto squadrista

Una spedizione punitiva di cinque persone, tutte italiane, contro il picchetto degli operai pachistani organizzato dal sindacato del Sudd Cobas fuori da

una pelletteria a conduzione cinese, la Lin Weidong, a Seano (Prato). È accaduto alle due di notte, tra martedì e mercoledì, come hanno raccontato i sinda-

calisti fra cui Luca Toscano, ferito nell'agguato. «La prossima volta - avrebbero detto gli aggressori - spariamo».

Bessi e Natoli a pagina 14

DALLE CITTÀ

Milano, i 50 anni di Coima

**Manfredi Catella
«Spazio ai giovani
Solo l'inclusione
salverà le città»**

Muller Castagliuolo a pagina 23

La mostra a Palazzo Reale



**Catturare l'istante
L'eredità di Mulas
fotografo "totale"**

Consenti a pagina 29



Caserta, il marito confessa

**Strangolata
davanti ai bimbi**

Femiani a pagina 11



Novate, parla la madre del 18enne

**Ferito dal patrigno
«Maksim ce la farà»**

Falco e Rampini a pagina 18



Il 'libro d'arte' di Vasco Rossi

**Le liriche
del Blasco**

Marchetti a pagina 27

**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

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



Oggi l'ExtraTerrestre

MOBILITÀ Il caos ferrovie non è colpa del chiodo di Roma ma dei tagli governativi: defianziati i trasporti su ferro. Persi anche i soldi del Pnr



Culture

RAPPORTO EDITORIALE Nel Paese, una malinconica disaffezione alla lettura riscontrata tra le righe
Maria Teresa Carbone pagina 13



Visioni

AL CINEMA «Amore a Mumbai», donne al ritmo della città tra gentrificazione e precarietà. Gran premio a Cannes
Cristina Piccino pagina 14

CON LE MONDIALE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 2024 - ANNO LIV - N° 242

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Un frame dal video di Giorgia Meloni diffuso nella giornata di ieri



Spaventata dall'impatto della manovra «sacrifici» e tasse, Meloni prova con un altro video: «Smentisco voci fantasiose». Ma era la voce del suo ministro, Giorgetti, che ha parlato di aggiornare il catasto e alzare le accise. Il rigore non dà scampo: i tagli ci saranno tutti pagina 2

all'interno

Università
I tagli lineari di Bernini affossano i bilanci degli atenei

La decurtazione di 173 milioni al Ffo decisa rispetto al 2023 comporterà ristrettezze per 78 atenei pubblici su 84 totali. A farne le spese, la ricerca pubblica e i precari.

LUCIANA CIMINO
PAGINA 3

Italia ed Europa
L'austerità e i limiti del piano Draghi

LAURA PENNACCHI

Il Piano strutturale di bilancio settennale predisposto dal governo Meloni non è privo di regalie e prebende per i soliti noti, come l'estensione della flat tax (la quale consente, a parità di reddito, a un lavoratore autonomo di versare in tasse il 15% e a un lavoratore dipendente il 27%) o il ventunesimo condono per gli evasori fiscali. Ed è anche restrittivo nella spesa - con un taglio in termini reali che colpisce scuola, sanità, investimenti, a fronte dell'enorme spreco del ponte sullo Stretto - e soprattutto povero di respiro strategico e di profilo progettuale. La cosa appare tanto più grave se si considera che altri paesi, come la Francia e persino la Germania, si trovano in difficoltà finanziarie e quindi sono costretti ad adottare piani di rientro restrittivi analoghi a quello italiano.

— segue a pagina 3 —

ESCALATION PER L'INFERNO, IRAN NEL MIRINO. OGGI NETANYAHU CONVOCA IL GABINETTO DI SICUREZZA

Attacco deciso, Biden non ferma Bibi

■ Ieri la telefonata del premier israeliano con il presidente statunitense e la sua vice Kamala Harris si è svolta «in una atmosfera positiva». Al punto che oggi Netanyahu può convocare il gabinetto di sicurezza per l'approvazione dell'azione militare che rischia di portare alla guerra to-

tales con Teheran e di gettare nel caos l'intero Medio Oriente. L'aviazione di Tel Aviv pronta colpire ogni punto dell'Iran. Primo obiettivo, condiviso con Washington, le basi militari. Ma non sono esclusi attacchi ai siti atomici, così come chiede a gran voce la destra. E anche gli esuli

iraniani legati al regime dell'ultimo Scià di Persia Reza Pahlavi, abbattuto dalla Rivoluzione khomeinista nel 1979, spingono per un'operazione distruttiva. Per il ministro della Difesa Yoav Gallant «sarà letale e sorprendente, non capiranno neanche cosa è successo». **GIORGIO A PAGINA 6**

L'ONU NELLA GUERRA LIBANESE
Unifil: «Restiamo a presidiare»

■ Con 180 soldati israeliani che si muovono nelle zone di competenza di Unifil, il portavoce della missione Onu Andrea Tenenti ribadisce: restiamo a

presidiare. In Libano continuano a cadere bombe e a sud proseguono gli scontri. Ed Hezbollah riesce ancora a lanciare missili su Israele. **ANGIERA A PAGINA 7**

STELLANTIS IN CRISI
Tutti contro Tavares: i sindacati lo snobbano



■ Produzione a picco e cig ovunque. Il ceo di Stellantis è in difficoltà. E allora Fim, Fiom e Uilim decidono di rendere pubblica la lettera in cui chiedevano di posticipare l'incontro di domani - a causa dello sciopero del 18 - a cui non ha risposto. Sarà anche il giorno dell'audizione in parlamento. **FRANCHI A PAGINA 4**

CONSULTA E RAI
Un Aventino tira l'altro: Maggioranza bloccata



■ Sull'elezione del giudice costituzionale Calenda lascia il fronte delle opposizioni: «Basta Aventino». Ma i 12 voti centristi sono pochi. In commissione di vigilanza mancano invece i numeri per eleggere Simona Agnes presidente Rai: è quindi la maggioranza a non presentarsi in aula. **CARUGATI A PAGINA 5**

Giganti del web
Google, l'Antitrust e il socialismo

EMILIANO BRANCACCIO

Sarà Google l'occasione di una nuova via al socialismo? Il gigante del web gode, come è noto, di un mostruoso monopolio nel settore dei motori di ricerca. Nell'ultimo trimestre le entrate del ramo «Google Search» ammontano a 48 miliardi di dollari.

— segue a pagina 11 —

STATI UNITI
Campagna elettorale con uragano (e bugie)



■ Arriva sulla Florida il mega uragano Milton, con venti oltre i 200 all'ora. È il secondo a colpire nelle stesse zone in meno di due settimane. I disastri climatici si moltiplicano, ma Trump ne approfitta per attaccare Biden e Harris a colpi di fake news: non stanno aiutando le conte di fede repubblicana. **CELADA A PAGINA 16**



Poste Italiane SpA, in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dada/CRM/23/21/03
e 770023-115000



€ 1,20 ANNO CIOCHI - N° 379

ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 10 Ottobre 2024 •

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

A ROMA E PRODA "IL MATTINO" - "IL MATTINO" ELBO LEO

L'intervista
Di Canio: «Conte gran "riparatore" Napoli in corsa per lo scudetto»
Pino Taormina a pag. 17



L'Italia a Roma (ore 20.45)
I giovani di Spalletti all'assalto del Belgio: li guida Di Lorenzo
Eugenio Marotta a pag. 16



L'azzurro, il caso
Juan Jesus, l'auto presa di mira: qui non mi sento più al sicuro
Leandro Del Gaudio in Cronaca



L'editoriale
LA FUGA
DAI PROBLEMI
INDEBOLISCE
LE OPPOSIZIONI

di Paolo Pombeni

Il successo, si fa per dire, ottenuto dalle opposizioni nelle votazioni per la nomina del giudice costituzionale che deve occupare il posto lasciato vuoto dalla fine del mandato di Silvana Sciarra è la classica vittoria di Pirro: complice le tifoserie, non incide sulla soluzione dei problemi sul tappeto.

Una analisi distaccata di quanto è successo potrebbe aiutare tutti. Da un lato va demistificata la leggenda che la nostra Carta preveda la necessità di accordi fra maggioranza e opposizione per la designazione dei giudici costituzionali. Più semplicemente richiede che non si possa fare senza disporre di una maggioranza più ampia del mero 50%+1. Se avesse potuto continuare la grande coalizione fra i tre partiti di massa (DC, PCI, PSI) che pure c'era per metà dei lavori della Costituzione, si sarebbe avuta abbondantemente la maggioranza per eleggere con i quorum stabiliti dalla nostra Carta (poi trovare gli accordi fra quelle tre forze sarebbe stato un altro paio di maniche). La necessità di superare i confini delle maggioranze di governo deriva dal fatto che molto raramente nella storia parlamentare della repubblica si sono avute coalizioni che raggiungessero le dimensioni richieste dalla disposizione costituzionale: per questa ragione il negoziato con l'opposizione si impone, ma, anche in questo caso, non con tutte le opposizioni, bensì con quella quota sufficiente a far raggiungere il quorum.

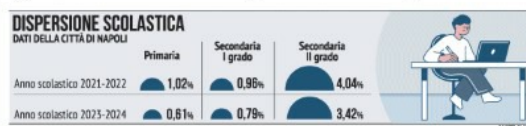
Che poi, comunque sia, chi ha i numeri richiesti debba onorare l'impegno nel caso di posizioni delicate a nominare figure adeguate a quei ruoli è una questione morale (il che significa serietà, non tanto per dire) non un vincolo giuridico-formale, perché non si vede chi da quel punto di vista possa giudicare fondatamente la presenza di questi requisiti.

Continua a pag. 35

MODELLO CAIVANO / Bloccato il circuito dei certificati medici facili per aggirare l'obbligo

NAPOLI TORNA A SCUOLA

Quasi annullata la dispersione nella primaria. Miglioramento nelle medie e superiori



Mariagiovanna Capone e Antonio Menna alle pagg. 2 e 3

LA FORZA DELLE NUOVE REGOLE E DI NON MOLLARE

di Vittorio Del Tufo

Arrivano finalmente segnali positivi sul fronte dell'abbandono scolastico. In controtendenza con gli ultimi anni,

dove si registravano numeri preoccupanti rispetto al resto d'Italia, a Napoli e provincia si delinea un miglioramento incoraggiante.

Continua a pag. 35

Il Pulcinella di piazza Municipio scatena l'ironia dei napoletani



Barbuto, Chianelli, De Martino e Di Biase in Cronaca

IL CAMBIO DI PARADIGMA
Costa del Vesuvio, il distretto dello sviluppo
LA SPINTA DEL NUOVO METODO
E IL MOTORE DELLA ZES UNICA

Nando Santonastaso a pag. 5

Vicinanza (Castellammare) «Progetti forti a partire dal mare»
Cuomo (Portici) «Rinascita insieme con le ferrovie e gli scali portuali»

Adolfo Pappalardo a pag. 4

La polemica sull'ipotesi di revisione del Catasto

Meloni: il governo non alzerà le tasse

Andrea Bassi e Emilio Pucci alle pagg. 8 e 9

Il colloquio

Fazzolari: «Trump non abbandonerà Kiev Dossieraggi su Crosetto, fare chiarezza»

Francesco Bechis

Dagli Usa al caso Crosetto, parla il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Giovanbattista Fazzolari. «Se vincerà Trump, sosterrà l'Ucrain»



na in base alla sua maggioranza. Non credo che verrebbe mai meno il sostegno con una maggioranza repubblicana». E sul caso Crosetto: «Verità sui dossieri».

A pag. 7

Femminicidio a San Felice a Cancelli: i due figli al telefono con la zia
I bimbi e il video: «Papà ha ucciso mamma»

L'invio a San Felice a Cancelli Emanuele Saponieri a pag. 13

Sono cinque i Comuni campani candidati a capitale della Cultura 2027
Pompei cala la carta dei miti e degli Scavi

Il commento
LE VITTIME INGOIATE DAL SILENZIO

di Titti Marrone

Quattro parole, di quelle che mai dovrebbero essere pronunciate a sei e quattro anni, possono diventare come un tarlo nella testa. Possono premere alle tempie di ciascuno di noi che le apprendiamo dalle cronache del femminicidio di San Felice a

Cancelli, fino a penetrare scavando un solco di spietatezza che toglie il sonno. «Papà ha ucciso mamma». Hanno detto così i bambini di Eleonor in una videoregistrazione con la zia paterna. E possiamo solo lontanamente immaginare quanto sia costato loro pronunciare questa frase.

Continua a pag. 34

Le nuove frontiere della scienza

Se il Nobel per la Fisica non è un premio per fisici

Giovanni Acampora Guido Trombetti

Il premio Nobel per la Fisica 2024 è stato assegnato a John Hopfield e Geoffrey Hinton per il loro lavoro pionieristico svolto nell'ambito delle reti artificiali di neuroni. Cioè dei modelli matematici che sono alla base delle moderne applicazioni di intelligenza artificiale.

Continua a pag. 34



Turisti a Pompei

Giovanni Chianelli

Cinque candidate, che devono vedersela con altre dodici, per un solo posto: quello di capitale della cultura italiana 2027. La Campania guida la volata della semifinale essendo la regione con più comuni che ambiscono al titolo: Pompei, Santa Maria Capua Vetere, Acerra, Caiazzo e Sant'Andrea di Conza. Il dato numerico, in un Sud che mette in lista 14 comuni su 17, è rilevante. E posti, come Pompei hanno indubbiamente possibilità concrete di vincere.

A pag. 14

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

Il Messaggero

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

24h € 1,40* ARRETRATO N° 279
Sped. in A.P. 08/03/2003 con L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

NAZIONALE

9 771129 622404

Giovedì 10 Ottobre 2024 • S. Daniele

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Oggi MoltoSalute
Autunno, la stagione dei vaccini
Un inserto di 24 pagine



Stasera alle 20,45
La carica dell'Olimpico per Italia-Belgio
Angeloni e Carina nello Sport



Trionfi e sfortuna
L'ultimo volteggio di Vanessa: dopo 20 anni si ritira
Nicolliello nello Sport



L'editoriale
IL BILANCIO E LE CASSE VUOTE DEI COMUNI

Paolo Balduzzi

A metà ottobre, cioè tra meno di una settimana, il Parlamento si aspetta di ricevere dal governo una proposta per la prossima legge di bilancio. È facile quindi immaginare quanto intenso in questi giorni possano essere le attività di ascolto, confronto, rifinitura e correzione su tale documento da parte del Ministro dell'economia, Giancarlo Giorgetti. Non bisogna essere economisti per riconoscere come (provare a) mettere insieme le esigenze di cittadini, associazioni, gruppi di interesse, partiti e gruppi parlamentari sia un'impresa al limite dell'umano. Va dunque apprezzato, a prescindere dal suo colore politico, l'enorme sforzo fatto ogni anno dal ministro e dai suoi tecnici, di questo come dei governi passati. Tuttavia, allo stesso tempo, non si possono e non si devono nemmeno ignorare i temi più scottanti che il dibattito sul bilancio solleva, in special modo se si ripetono ormai da diversi anni senza trovare risposta.

Ad oggi, per esempio, resta ancora incompiuta, se non addirittura peggiorata, la questione legata al finanziamento dei comuni italiani. La situazione è intricata e riguarda diversi aspetti. Da un lato, c'è l'ammontare totale delle risorse che servono a finanziare le competenze di spesa di questi enti locali, che può essere composto tanto da trasferimenti quanto da entrate proprie. Dall'altro, ci sono gli spazi di autonomia legati a queste ultime. La crisi economica del 2009-2013 prima, la pandemia poi e, infine, le guerre in Ucraina e Medio Oriente (...)

Continua a pag. 20

Zelensky in Italia: la guerra può finire nel 2025

► Oggi presenta alla premier il suo piano di pace. Domani dal Papa Francesco Malfetano

Colloquio con il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio



Fazzolari: «Trump non abbandonerà Kiev Dossieraggi su Crosetto, fare chiarezza»

Francesco Bechis

«S» e vincerà Trump, sosterrà l'Ucraina in base alla sua maggioranza. Non credo che verrebbe mai meno il

sostegno con una maggioranza repubblicana». A dirlo è il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Giovanbattista Fazzolari. E sul caso Crosetto: «Verità sul dossier».

A pag. 3

Il Medio Oriente

Israele pronto a colpire l'Iran: obiettivi militari

ROMA Il giorno dell'attacco all'Iran sta arrivando. L'obiettivo: infrastrutture militari. Evangelisti a pag. 8

Meloni: non alzeremo le tasse

► La revisione del catasto agita i partiti. Le garanzie della premier: non chiederemo nuovi sacrifici. Le opposizioni attaccano: è falso. Giorgetti alle Camere: Manovra credibile per abbattere lo spread

L'Eliseo: torni da noi. Il sindaco della Capitale: al cuor non si comanda...



Emily in Rome, ora Macron è geloso

Eugenio Franceschini e Lily Collins in un ciak a Roma. Nel tondo Macron Ravarino pag. 25

ROMA Botta e risposta sul fisco. Meloni: «Non alzeremo le tasse». E l'opposizione: mente. Bisozzi, Di Branco e Pucci alle pag. 4 e 5

Campidoglio, lavoro in smart per il Giubileo. Ma i privati frenano

► Intesa di Gualtieri con i dipendenti capitolini. Obiettivo: ridurre il traffico. Dubbi delle aziende

ROMA Da una parte i dipendenti capitolini, dall'altra l'incontro con il comparto produttivo privato. Al centro lo smart working in vista del Giubileo, per limitare il traffico e i disagi. Un accordo è già stato firmato per i comunali. E ieri il sindaco Roberto Gualtieri ha incontrato i rappresentanti del terziario. Ma le posizioni sono diverse. A tratti distanti.

Ajello, Carini e Mozzetti alle pag. 10 e 11

Stato d'emergenza

«Uragano del secolo» La grande paura Usa 3mila voli cancellati

NEW YORK L'uragano Milton, definito la tempesta del secolo, terrorizza la Florida: migliaia di sfollati. Di Corrado e Paura a pag. 14

Femminicidio a Caserta



I bimbi in video con la madre morta «L'ha uccisa papà»

CASERTA L'orrore di un femminicidio in una videochiamata tra i bambini e la zia: «È stato papà, lui l'ha uccisa». È successo nel Casertano. Eleonor Toci, 24 anni, albanese, è stata strangolata dal marito davanti ai figli di 4 e 6 anni. Saponieri a pag. 13

L'ASSISTENZA SANITARIA QUANDO NE HAI PIÙ BISOGNO
Tel 06 86 09 41

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Info su [villamafalda.com](#)

Il Segno di LUCA

BILANCIA I NUOVI EQUILIBRI

La configurazione ti mette alla prova, stimolando la tua capacità di mediare e trovare soluzioni anche di fronte a conflitti inaspettati. Nel lavoro attraverso un momento importante, ricco di spunti e di opportunità, ma che ti richiede di entrare in una modalità più combattiva di quella che sei solito adottare. Però tu hai l'arte dell'equilibrio e soprattutto quella della sua ricerca. Adesso sta a te far valere le tue preziose doti!

MANTRA DEL GIORNO
L'equilibrio non può essere statico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 20

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30. * Carlo Mazzoni, L'allenatore condottiero - € 9,90 (solo Roma)

il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 10 ottobre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Giovani
QN Nuove Generazioni

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Revisione negata, ergastolo confermato

Omicidio Balani, la nuova perizia non scagiona Rossi

Orlandi a pagina 14



Terrore nel Forlivese

Infermiera accoltellata da un paziente

Morini a pagina 15



Tasse sulla casa, si allarga lo scontro

Cantiere manovra, Meloni rassicura: nessun aumento, non chiederemo sacrifici agli italiani. Ma Schlein attacca: la premier mente. La proposta di Giorgetti di alzare i valori catastali a chi ha usato i bonus spacca la maggioranza. La Lega nega i rincari, Forza Italia fa muro

Marin e Coppari alle p. 2 e 3

Il premier ungherese contro tutti

'Botte' da Orban al Parlamento E la sinistra canta Bella Ciao



Si inizia con un baciamento, si finisce con Bella ciao. Protagonista, Viktor Orban. Il Parlamento Ue diventa una polveriera.

Caccamo alle pagine 4 e 5

Netanyahu vede Biden

Sinwar ordina ad Hamas: attentati con kamikaze

G. Rossi e Boni alle pagine 8 e 9

SPEDIZIONE PUNITIVA CONTRO UN PICCHETTO FUORI DA AZIENDA CINESE GLI AGGRESSORI SONO ITALIANI: «LA PROSSIMA VOLTA SPARIAMO»



Prato, scioperi e assalto squadrista

Una spedizione punitiva di cinque persone, tutte italiane contro il picchetto degli operai pachistani organizzato dal sindacato del Sudd Cobas fuori da

una pelletteria a conduzione cinese, la Lin Weidong, a Seano (Prato). È accaduto alle due di notte, tra martedì e mercoledì, come hanno raccontato i sinda-

calisti fra cui Luca Toscano, ferito nell'agguato. «La prossima volta - avrebbero detto gli aggressori - spariamo».

Bessi e Natoli a pagina 12

DALLE CITTÀ

Bologna, la maxi inchiesta

Camorra e 'ndrangheta tra sport e locali, arresti e sequestri

Caravelli in Cronaca

Bologna, via gli spacciatori

Piazza XX Settembre Ok all'ordinanza anti-degrado

Servizi in Cronaca

Imola, parla l'assessora

Elena Penazzi: «Turisti in crescita Ecco i veri dati»

Agnessi in Cronaca



Caserta, il marito confessa

Strangolata davanti ai bimbi

Femiani a pagina 11



Ascoltato Inzaghi: solo richieste

«Niente minacce dagli ultrà»

Palma a pagina 13



I testi inediti di Vasco Rossi

Le liriche del Blasco

Marchetti a pagina 27

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

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





IL SECOLO XIX

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 240, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

QUELLI DENTRO

MICHELE BRAMBILLA

SUOR CESARINA E UNA STORIA CHE CI RIGUARDA

A pagina 13 Tommaso Fregatti ci racconta che cosa è successo ieri a suor Cesarina, una religiosa di 88 anni che dedica l'esistenza ai derelitti, fra i quali vanno considerati - anche se qualcuno storcerà il naso - pure i carcerati. Mentre entrava a Marassi, suor Cesarina è stata fermata perché si è scoperto che all'interno di un peluche che stava portando a un detenuto c'era un piccolo smartphone, e come tutti forse sapranno è vietato introdurre nelle carceri oggetti che possono permettere di comunicare all'esterno. La suora, che è stata denunciata, assicura di essere in buona fede: «Una parente del detenuto mi aveva chiesto di portare il peluche, non sapevo che cosa ci fosse dentro», ha detto, e tendiamo a crederle perché Gesù dice «ero carcerato e siete venuti a farmi visita», non «ero carcerato e siete venuti a portarmi un cellulare».

Comunque. La notizia ci dà l'occasione di parlare di una cosa che non frega niente a nessuno: le carceri. I politici le ignorano, perché non portano voti. E anche tutti noi ci disinteressiamo perché pensiamo che il problema non ci riguarda. E così le nostre carceri sono fra le peggiori al mondo: sovraffollate di gente che marcisce in cella 22 ore al giorno (sono due le ore d'aria) a non far niente. Condizioni che non solo sono contrarie alla Costituzione e a un minimo senso di umanità, ma anche al quieto vivere di noi che stiamo fuori, perché il detenuto così si incattivisce, si convince di essere vittima e non colpevole, e quando esce, evitato da tutti, torna a delinquere.

Nelle pochissime carceri in cui si è concesso ad alcune imprese di portare i propri reparti di produzione, i detenuti - assunti in regola - pagano le tasse, mandano i soldi a casa, si sentono utili e quando escono hanno un lavoro. I dati confermano che la recidiva di chi esce dal carcere scende così da un 70 per cento ufficiale (ma 98-99 reale, perché molti reati non vengono scoperti) all'1 o 2 per cento.

Buttare via la chiave serve solo a riempire ancora di più le carceri e a incrementare la spirale di odio e risentimento. E quindi anche se non abbiamo il cuore di suor Cesarina, fosse anche solo per la nostra "sicurezza", dovremmo capire che il dramma dei carcerati è un dramma che ci riguarda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LUNGO COLLOQUIO BIDEN-NETANYAHU Israele, il no di 130 militari «Stop agli attacchi su Gaza»

FABIANA MAGRI E ALBERTO SIMONI / PAGINA 12



MANOVRA, LA GRANA DEGLI ESTIMI CATASTALI Meloni: niente nuove tasse Giorgetti sempre più solo

BARBERA, OLIVIERO RICCIO / PAGINE 8 E 9



IL CANDIDATO DEL CENTRODESTRA ALLE REGIONALI

Il programma di Bucci

La priorità alle infrastrutture. «Porterò a termine 39 opere. Voglio autonomia per la Liguria»

Il candidato del centrodestra alle elezioni regionali in Liguria, Marco Bucci, ha presentato alla Spezia il suo programma elettorale. Nell'elenco, articolato in cinque macro temi, grande spazio alle infrastrutture e alla sanità. E una richiesta di autonomia regionale.

EMANUELE ROSSI E MARCO TORACCA / PAGINE 2 E 3

ROLLI



IL PATTEGGIAMENTO

Matteo Indice / PAGINA 7

Lavori di pubblica utilità ecco la proposta di Toti

MAXI PROGETTO PER GENOVA, È SCONTRO. IL SINDACO: «L'EX MINISTRO FA IL GUFO, PER NOI PARLANO I FATTI»

Orlando: «Diga, evidenti i ritardi sui lavori si fanno solo chiacchiere»

IL PIANO PER IL NUCLEARE

Gilda Ferrari / PAGINA 17

Ansaldo in pista per i mini-reattori

UNA GENOVESE DI 21 ANNI AL TG DI RICCI. PARLA 4 LINGUE E STUDIA ECONOMIA



Coari: «Velina sì, ma con la laurea»

Beatrice Coari, velina di Striscia la notizia

ROSARIA CORONA / PAGINA 39

GENERAZIONI

Mai dire snitch Guida al lessico dei nostri figli

Emanuele Capone / PAGINA 15

«Non capisco nulla di quello che dice». Per settimane i social si sono riempiti di video di trentenni e quarantenni che provavano a cantare le parole di Whip, brano del rapper Shiva: fresco di zona, swag, fresh. Cosa significano?

«Iperconnessi, il vostro cervello si rovina così»

Silvia Pedemonte / PAGINA 14

Luca Bernardelli, psicologo ed esperto di tecnologia, mette in guardia sugli effetti dell'iperconnessione dei giovani a smartphone e tablet: «Le ricerche dicono che può verificarsi una riduzione della corteccia cerebrale».

Monsignor Acerbi cardinale a 99 anni «Saputo dalla tv»

Vimal Carlo Gabbiani / PAGINA 16

Monsignor Angelo Acerbi, 99 anni, spezzino, ha saputo dalla tv della nomina a cardinale. «Sorpresa assoluta».



Teoretica del declino

MATTIA FELTRI

Il grande Pasquale Laurito (97 anni, cronista parlamentare dal 1946, anche ieri era alla Camera) raccontava a noi ragazzi di quando Benedetto Croce e Palmiro Togliatti dibatterono in latino durante una seduta dell'Assemblea costituente. Succedesse oggi, li scambierebbero per extracomunitari e gli chiederebbero il permesso di soggiorno. I due si detestavano e si combattevano ferocemente, ma con rispetto, e la volta in cui Togliatti, sempre nell'aula di Montecitorio, recitò in greco antico un intero brano di Demostene, Croce intervenne per elogiarlo ed esaltare le alttezze della democrazia rappresentativa. Che invece ora viaggia alle quote del sarcasmo di Gaetano Amato, deputato dei Cinque stelle, attore di lunga carriera, che dopo aver sentito pronunciare dal ministro Alessandro Giuliani le

parole teoretica e apocalittismo e ontologia ha protestato con citazione da Amici Miei di Mario Monicelli: «Come fosse Antani con scappellamento a destra». Ciò la supercazzola. E su Giulio è calata l'irrisoluzione collettiva. Fra i tanti motivi per cui franò la Prima repubblica, uno era il gergo politico incomprensibile al popolo. Era un po' vero e un po' no. Adesso, se ci si innalza appena sopra il vocabolario del cialtrone e della scatoletta di tonno, si risulta incomprensibili pure al Palazzo. Fra Giulio che cita la teoretica e i parlamentari che ne ignorano il significato, è parso più degno di censura il primo. E così ci siamo fatti un'idea di chi c'era in Parlamento e di che cosa era, e di chi c'è e di che cosa è diventato. O meglio: di come abbiamo voluto diventare. Potremmo chiamarla una teoretica del declino.

PREZZI OUTLET



VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010.731.7006

BUONGIORNO

PREZZI OUTLET



VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010.731.7006

€ 3* in Italia — Giovedì 10 Ottobre 2024 — Anno 160° — Numero 280 — ilsol24ore.com

Edizione chiusa in redazione alle 22

* In vendita abbinata obbligatoriamente con i Focus del Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore e 2 + Focus € 1). Solo ed esclusivamente per gli abbonati, il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata, solo in Puglia e in provincia di Matera in abbinamento obbligatorio con "ValleVerde".



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Giustizia
Intercettazioni,
tetto a 45 giorni
Fuori reati di mafia
e terrorismo



Giovanni Negri
— a pag. 40

Oggi con il Sole
Patto con il Fisco
e ravvedimento:
la guida
per le partite Iva



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano



FTSE MIB 33933,03 +0,59% | SPREAD BUND 10Y 130,20 -0,10 | SOLE24ESG MORN. 1302,63 +0,52% | SOLE40 MORN. 1264,36 +0,56% | Indici & Numeri → p. 41-46

130 SOLDATI: OSTAGGI LIBERI O NON COMBATTIAMO

Biden: sull'Iran Israele punti i siti militari Jabaliya, decine di morti

— Servizio a pag. 11



Macerie. Il campo per rifugiati Bureij, Gaza

LA TRAGEDIA

L'Agenzia Onu per i rifugiati: in 400mila intrappolati nel Nord di Gaza

— Servizio a pag. 11

L'INTERVISTA

Il portavoce Unifil in Libano: «La situazione umanitaria è sempre più grave»

Valentina Furlanetto — a pag. 11

PANORAMA

MASSIMA ALLERTA

L'uragano Milton investe la Florida: «È la tempesta del secolo»

L'uragano Milton ha investito le coste della Florida nella notte e secondo i meteorologi potrebbe avere conseguenze catastrofiche. «È la tempesta del secolo», ha detto il presidente Biden. Le autorità hanno emesso un allarme urgente di evacuazione a 6 milioni di residenti. Il governatore Ron DeSantis ha ordinato il dispiegamento di migliaia di membri della Guardia Nazionale (nella foto, l'uragano Milton visto dal satellite).

— a pagina 15



I NODI DELL'ENERGIA

Nucleare, il governo vuole stringere i tempi

Entro fine mese arriveranno i risultati della Piattaforma per il nucleare sostenibile. Lo ha detto il ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin. Il governo vuole puntare sui piccoli impianti modulari.

— a pagina 15

BUSINESS FORUM

Sistema Italia in Sud America per aumentare le esportazioni

— Servizi a pag. 10

GERMANIA ALLE CORDE

Il governo tedesco taglia le stime: Pil -0,2% nel 2024

Il Governo tedesco taglia le stime del Pil per il 2024: ora prevede una contrazione dello 0,2%, dopo il -0,3% del 2023. Due anni consecutivi con il segno meno si sono verificati l'ultima volta nel 2002-2003.

— a pagina 14

Nova 24

Tecnologie

Cina in marcia nello spazio militarizzato

Leopoldo Benacchio — a pag. 25

Centro

Domani in Toscana, Emilia-Romagna, Umbria, Marche, Abruzzo, Lazio e Molise

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Fino al 50% di sconto. Per info:
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

Catasto, superbonus e case fantasma: ecco il piano del Fisco per i controlli

Tasse e immobili

Lettere ai proprietari per spingere ad adeguarsi. Poi rivalutazione d'ufficio

Quando diventa necessario rideterminare le rendite e le prime stime sugli effetti

Un piano per far emergere due milioni di case fantasma e per stanare chi, tra i quasi 500mila immobili che hanno ottenuto il superbonus dal 2020 in poi, non ha mai presentato la comunicazione di variazione catastale.

Il Governo prepara una stretta su questi due fronti. Per riuscire a tassare le case fantasma, ai proprietari saranno inviate lettere di compliance. In caso di mancata risposta è previsto l'aggiornamento d'ufficio delle rendite.

Latour e Parente — a pag. 3

Piano di bilancio ok Frenata di Meloni: niente sacrifici

Conti pubblici

Giorgetti: con la credibilità tagli alla spesa per interessi. Fi: casa, no a nuove tasse

Nel giorno in cui il Parlamento approva il Piano strutturale di bilancio, il ministro dell'Economia Giorgetti rilancia l'obiettivo di «costruire una credibilità per questo Governo e questo Paese», per abbassare ancora lo spread e alleggerire il peso della spesa sugli interessi. La premier Meloni: «Lavoriamo per rilanciare l'economia e migliorare la vita degli italiani». Fi: no a nuove tasse. Opposizione all'attacco. — Servizio a pag. 2

Le autorità Usa studiano lo spezzatino di Google

Concorrenza

Tra le opzioni sul tavolo c'è anche la cessione di Chrome e di Android

L'Antitrust americano minaccia di «spezzare» Google in nome dei diritti della concorrenza e dei consumatori. Il Dipartimento della Giustizia ha messo nero su bianco che tra le opzioni ci sono una cessione di parti cruciali del business, compresi il browser Chrome e il sistema operativo Android, accanto a misure che scongiurino un dominio di Google nell'intelligenza artificiale.

Marco Valsania — a pag. 8

JOB EVOLUTION 2024, EVENTO DEL SOLE 24 ORE

Un ampio patto con le parti sociali per costruire il lavoro del futuro

Casadei, Madeddu e Tucci — a pag. 23

L'INTERVISTA



Alla guida di Edizione. Alessandro Benetton, 60 anni, è il presidente della holding di famiglia da quasi tre anni

Benetton: «Edizione, cuore e testa italiani anche se per il 70% è internazionale»

di Fabio Tamburini — a pag. 6-7



MECALUX

02 98836601

SOLUZIONI AUTOMATICHE PER MAGAZZINI INTELLIGENTI

mecalux.it



A WIMBLEDON ADDIO AI GIUDICI DI LINEA

Sinner avanti a Shanghai
Ai quarti ancora Medvedev

Schito a pagina 29



L'URAGANO DEVASTA LA FLORIDA

Milton spaventa Kamala
E Trump passa al contrattacco

Palombi a pagina 12



NATIONS LEAGUE

La giovane Italia di Spalletti
sfida il Belgio all'Olimpico

Pieretti a pagina 26

SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
www.fattoriagiuseppesavini.com
vini d'Abruzzo

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
www.fattoriagiuseppesavini.com
vini d'Abruzzo

San Carbonio

Giovedì 10 ottobre 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 280 - € 1,20*

ISSN 0391-6990

www.iltempo.it

DOSSIER SPIONI
Finalmente l'Antimafia vuole sentire De Raho
La Russa: Fontana spiato

Dopo il nostro scoop sull'attacco al leghista di Striano & Co. scende in campo il presidente del Senato

Le regole della Commissione cambieranno per sentire De Raho. Dopo lo scoop sul dossieraggio al presidente Fontana la solidarietà di La Russa.

Cavallaro e Sirignano alle pagine 6 e 7

NESSUNA POLEMICA
Crosetto: «Ma quale gelo Con Giorgia sintonia totale»

a pagina 6

DI RICCARDO MAZZONI
Le ambiguità della sinistra su Hamas e Israele

a pagina 14

DI BRUNO VILLOIS
Unico fisco nella Ue ma salviamo il lusso

a pagina 9

CANTIERE MANOVRA
Meloni chiarisce «Nessuna stangata fiscale sulla casa
Chi ha approfittato del superbonus rispetti la legge»

Manni a pagina 9

IL SINDACO LUCANO NELLA BUFERA

FACCIA DI BRONZO DI RIACE

Vuole fare un pozzo in Africa ma non c'è acqua nella sua città
I cittadini protestano e lui censura le chat del Comune
Libertà solo a parole. L'altra faccia dell'eroe della sinistra

Campigli a pagina 2

IL CAMPO DIVISO
Renzi beffa i diktat di Conte
In Emilia piazza i suoi in lista
E in Liguria Elly e Giuseppe sono sempre più lontani

Brunello a pagina 8

Il Tempo di Oshø
Botte da Orban a Bruxelles
«Salis bastonava per strada»

Di Capua a pagina 3

MACCHÉ CONSULTA
L'Italia è solo election day

DI TOMMASO CERNO

Ci parleranno della Costituzione. Ci parleranno della terzietà della magistratura. Ci faranno un pistolotto su come Giorgia Meloni da Garbatella non comprenda fino in fondo l'eleganza istituzionale che i nostri padri ci hanno lasciato in eredità. Permettetemi di dirvi con molta franchezza: sono tutte fregnacce. Il Pd ha scelto fino alle elezioni regionali la strategia della contrapposizione ad oltranza. Una scelta legittima che, fra le altre cose, era chiara già dal muro alzato sulle nomine Rai. Ha capito Elly Schlein che a lei conviene dire sempre no, non per farsi largo contro Giorgia Meloni ma per fermare l'assalto di Conte, Fratoianni e Bonelli, costretti a inseguirla. E dirà sempre no sino ai nuovi governatori. Questo grande dibattito sulla Consulta rinviato a data incerta perché tanto anche se il centrodestra proponesse magistrati definibili «terzi», cioè magistrati rossi che siccome sono rossi sono considerati dai rossi super partes (e penso a Boccassini, a Davigo, a Woodcock), il voto in Aula finirebbe allo stesso modo. Perché questo Parlamento ha deciso di non parlare. Quindi meglio faremmo a chiamarlo Silenziamento.

CRONISTICOLOGIA MAGGIOLA

IL CONTE MAX
Abbassare le tasse è di centrodestra

a pagina 14

IL CIMITERO «MONUMENTALE»
Viaggio nel degrado del Verano
E sulla tomba di Pannunzio niente fiori

Conti e Ottaviani a pagina 19

Oroscopo
Le stelle di Branko

a pagina 14

DI GIANLUIGI PARAGONE
Se Giuli vuole piacere alla sinistra

a pagina 14

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
SENZA ZUCCHERI
NON CREA ABITUDINE

PASTIGLIE COMMOSE

LAILA DormiBene

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

FINO AL 3 DICEMBRE
Al Maxxi la Rai si mette in mostra

La Rai si mette in mostra al Maxxi. Da oggi al 3 dicembre il servizio pubblico celebra in grande stile cento anni di Radio e settanta di televisione.

Zonetti a pagina 23



La guerra è tra sciiti e sunniti perché l'Iran vuole sostituire l'Arabia come Vaticano dell'islamismo

Gianni Pardo a pag. 8



I RISULTATI DELLA GDF

Crescono nel 2023 gli arresti per reati tributari: 305 soggetti in manette per violazioni in materia di Iva e imposte dirette

Mantero a pag. 25



a pag. 22

Responsabilità erariale soft

Il massimo della sanzione non potrà superare le due annualità del compenso percepito. E arriva l'assicurazione obbligatoria per chi gestisce risorse pubbliche

Fuori dai casi di illecito arricchimento, il massimo della sanzione a carico dell'autore dell'illecito erariale non potrà essere superiore a due annualità del trattamento economico percepito. E arriva l'assicurazione obbligatoria per chi abbia responsabilità nella gestione di risorse pubbliche. Lo prevede la proposta di legge del capogruppo di FI alla Camera, Tommaso Fedi, adottata dalle commissioni riunite affari costituzionali e giustizia di Montecitorio.

Cerisano a pag. 26

RILEVAZIONE ASCOLTI

L'Auditel per la tv tradizionale, Audicom per tutto il digitale

Piazzotta a pag. 15

La Cgil ha già deciso uno sciopero generale contro la legge di bilancio che non c'è ancora



L'autunno è arrivato, e imminente anche lo sciopero della Cgil. Nella giornata in cui alle sinagoga di Roma rappresentanti del governo e delle istituzioni commemoravano con la comunità ebraica le vittime israeliane del massacro di Gaza del 7 ottobre, la confederazione guidata da Maurizio Landini si riuniva per dare mandato alla segreteria di definire con le altre organizzazioni tempi e modalità di azioni utili a contrastare le scelte dell'esecutivo Meloni in vista della Manovra di bilancio, ritenendo che la mobilitazione dovrà culminare comunque in uno sciopero generale. Una protesta contro una legge di bilancio che non c'è ancora.

Ricciardi a pag. 2

DIRITTO & ROVESCIO

L'Italia è il Paese con il maggior numero di agevolazioni fiscali tra i 38 Paesi dell'Oce. Tutti gli ultimi governi si sono impegnati a ridurre, da Renzi a Gentiloni, da Conte a Draghi. Il risultato è che le tax expenditures erano 444 nel 2016, sono diventate 602 nel 2020, e oggi ne contano 625. Con una perdita di gettito per il 2024 di oltre 100 miliardi, raddoppiata in 6 anni, rispetto ai 54 miliardi del 2018. Il problema contro cui si sono scontrati tutti i governi è strettamente politico: togliere un'agevolazione fa perdere voti, mentre mantenerne una in più li fa guadagnare (o almeno, così si spera). E tutti i politici hanno bisogno di guadagnare voti, non di perderli. L'attuale governo vorrebbe ridurre il numero dei bonus fiscali e riorganizzarli per ricavare risorse a favore delle famiglie. Un'annuncio già sentito negli anni scorsi ma finora mai realizzato. Sembra una missione impossibile.



GENERAL FINANCE

Specialisti nel finanziamento su misura alle imprese
Da 40 anni al loro fianco per aiutarle a raggiungere ogni obiettivo e a superarlo!

FINANZA ALL'IMPRESA

FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI

FACTORING ALLE PMI

www.generalfinance.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori dettagli sulle condizioni contrattuali applicate nei fogli informativi disponibili su <https://www.generalfinance.it/trasparenza/>

* Con La Riforma Fiscale/7 a € 8,90 in più

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 10 ottobre 2024
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

Giovani
QN Nuove
Generazioni

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Carenza di manodopera in Toscana

**Lavoro, decreto flussi
Categorie favorevoli
Sindacati perplessi**

Pieraccini alle pagine 14 e 15



Il compositore sarà al Festival

**Allevi a Luce!
«Bisogna vivere
il presente»**

Spinelli a pagina 30



Tasse sulla casa, si allarga lo scontro

Cantiere manovra, Meloni rassicura: nessun aumento, non chiederemo sacrifici agli italiani. Ma Schlein attacca: la premier mente. La proposta di Giorgetti di alzare i valori catastali a chi ha usato i bonus spacca la maggioranza. La Lega nega i rincari, Forza Italia fa muro

Marin
e Coppari
alle p. 2 e 3

Il premier ungherese contro tutti

**'Botte' da Orban
al Parlamento
E la sinistra
canta Bella Ciao**



Si inizia con un baciamento, si finisce con Bella ciao. Protagonista, Viktor Orban. Il Parlamento Ue diventa una polveriera.

Caccamo alle pagine 4 e 5

Netanyahu vede Biden

**Sinwar ordina
ad Hamas:
attentati
con kamikaze**

G. Rossi e Boni alle pagine 8 e 9

**SPEDIZIONE PUNITIVA CONTRO UN PICCHETTO FUORI DA AZIENDA CINESE
GLI AGGRESSORI SONO ITALIANI: «LA PROSSIMA VOLTA SPARIAMO»**



Prato, scioperi e assalto squadrista

Una spedizione punitiva di cinque persone, tutte italiane contro il picchetto degli operai pachistani organizzato dal sindacato del Sudd Cobas fuori da

una pelletteria a conduzione cinese, la Lin Weidong, a Seano (Prato). È accaduto alle due di notte, tra martedì e mercoledì, come hanno raccontato i sinda-

calisti fra cui Luca Toscano, ferito nell'agguato. «La prossima volta - avrebbero detto gli aggressori - spariamo».

Bessi e Natoli a pagina 13

DALLE CITTÀ

Empoli

**Furto all'alba
al Birrercole
Ladro in fuga
col fondo cassa**

Servizio in Cronaca

Empolese Valdelsa

**Ecco un radar
per automobilisti
«indisciplinati»**

Servizio in Cronaca

Montelupo Fiorentino

**Azienda fonda
un'accademia
per apprendisti**

Cecchetti in Cronaca



Caserta, il marito confessa

**Strangolata
davanti ai bimbi**

Femiani a pagina 10



Ascoltato Inzaghi: solo richieste

**«Niente minacce
dagli ultrà»**

Palma a pagina 12



I testi inediti di Vasco Rossi

**Le liriche
del Blasco**

Marchetti a pagina 27

**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

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



VALLEVERDE

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo

VALLEVERDE

La nostra carta proviene da materiali riciclati
e da foreste gestite in modo sostenibile

Giovedì 10 ottobre 2024

Oggi con *I Piaceri del Gusto*

Anno 49 N° 219 - In Italia € 2,40

Parlamento Ue

Show di Orbán e Strasburgo diventa un ring Scontro con Salis

dal nostro inviato
Claudio Tito

a pagina 10

Il commento

Un vulnus in Europa

di Andrea Bonanni

Il premier ungherese Viktor Orbán si è presentato davanti al Parlamento europeo, appena eletto a suffragio universale, e davanti alla presidente della Commissione, appena eletta dal nuovo Parlamento, per dire che stanno sbagliando tutto e che stanno portando l'Europa alla rovina. Gli eurodeputati e Ursula von der Leyen lo hanno duramente mandato al diavolo. Gli uni intonando *Bella ciao*, l'altra rinfacciandogli di tradire l'Europa in favore delle autocratie che la vogliono distruggere.

a pagina 29

VERSO LA MANOVRA

La battaglia delle tasse

L'ira di Meloni dopo l'annuncio di Giorgetti sulla revisione catastale: basta sacrifici. Forza Italia: la casa non si tocca. E Schlein attacca sull'aumento delle accise: la premier mente al Paese. Sanità, le Regioni unite protestano per i tagli

Stretta sulle intercettazioni, sì del Senato. Renzi vota con la destra

L'intervista

Santalucia (Anm): indebolita la lotta al crimine

di Liana Milella
a pagina 8

Il governo in affanno sulle tasse. La premier smentisce il ministro dell'Economia Giorgetti sulla revisione catastale. Forza Italia: la casa non si tocca. La segretaria del Pd Schlein attacca Meloni, mentre le Regioni protestano per i tagli alla Sanità.

di Bettazzi, Bini, Bocci, Ciriaco Colombo, Ferro, Fontanarosa Pucciarelli e Vitale
da pagina 2 a pagina 6

L'analisi

Dalle promesse alla realtà

di Alessandro Santoro

Questo governo ha iniziato la legislatura con i consueti grandi proclami sul fisco. La bandiera della flat tax per tutti, sventolata durante la campagna elettorale, si è rivelata quasi da subito insostenibile, e si è prima ridotta, nella delega fiscale, ad un orizzonte di lungo periodo per poi sparire dal piano strutturale di bilancio.

a pagina 29

L'uragano spaventa l'America. Venti a oltre 200 km/h, popolazione in fuga



▲ L'uragano Milton - di categoria 5 - nel Golfo del Messico in una foto presa dalla Stazione spaziale

A Tampa aspettando Milton Biden: tempesta del secolo

dal nostro inviato

Paolo Mastrolilli

TAMPA - «Ho sentito il rumore dei proiettili, mentre sparavano a mio fratello. Viveva nella casa accanto alla mia. Lo hanno ammazzato per lanciare un avvertimento a me, perché ero un soldato delle forze armate colombiane che combattevano i narcos e le milizie degli insorti. Perciò il giorno dopo ho fatto le valigie e sono venuto negli Stati Uniti a chiedere asilo». Oscar Buitrago racconta la sua storia mentre sta entrando con la moglie, il figlio e la suocera nel rifugio allestito dentro alla Middleton High School di Tampa.

alle pagine 16 e 17

PIERGIORGIO ODIFREDDI
C'È DEL MARCIO IN OCCIDENTE

La scultura di Gaetano Pesce

Lo strano Pulcinella che divide Napoli

di Marino Niola

L'inchiesta

Inzaghi interrogato sulle minacce ultrà: volevano i biglietti

di Carra, De Riccardis e Vanni
a pagina 19

L'opera di Gaetano Pesce per Napoli non ha fatto nemmeno in tempo ad essere installata, verrebbe da dire eretta, in piazza Municipio, che la vox populi l'ha giustiziata cambiandole il titolo. E così *Tu si 'na cosa grande* è diventato *Tu si 'na cosa grande*. Dal neomelodico all'icastico il passo è stato brevissimo e i social ci si sono buttati a pesce.

a pagina 31

Domani in edicola



Sul Venerdì
il gossip
senza segreti

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49823923 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Asinari, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.itPrezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia € 3,50 - Croazia € 3,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ

IL CALCIO MALATO
Rapporti tra ultrà, Inter e Milan
l'inchiesta finisce all'Antimafia
GRAZIA LONGO - PAGINA 17

LA CULTURA
Veronesi: i nostri figli imparino
a perdonare gli sbagli dei genitori
SIMONETTA SCIANDIVASCI - PAGINA 24

IL TENNIS
Il massaggiatore di Sinner
"Doping, non solo colpa mia"
STEFANO SCAACCHI - PAGINA 29

SOLO NEI MIGLIORI BAR

LA STAMPA

CAFFÈ COSTADORO

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 2024

2,40 € (CON I PIACERI DEL GUSTO) | ANNO 150 | N. 260 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

GNN

SUPERBONUS: 500 MILA EDIFICI NEL MIRINO. I VALORI CATASTALI SALGONO IN MEDIA DEL 20%. RICADUTE PER IMU E TARI

Tasse sulla casa, governo in tilt

Meloni e Forza Italia stoppano Giorgetti: nessuna imposta aggiuntiva. Schlein: mentono agli italiani

IL COMMENTO

Perché sui sacrifici bisogna dire la verità

ELSA FORNERO

È strano, ma assai frequente, che una parola acquisti significati diversi a seconda di chi la usa. È il caso della parola "sacrifici". Di sacrifici agli dei, in funzione propiziatoria per tenerne lontane le ire, parlavano gli antichi; di sacrifici parla la chiesa, in funzione fortificatrice dello spirito a fronte di vizi e tentazioni della carne; di sacrifici hanno parlato (e tuttora parlano) i governanti in tempi di guerra quando occorre "serrare i ranghi" e alimentare lo spirito patriottico e combattivo della nazione; di sacrifici parlano, soprattutto, le famiglie quando confrontano le entrate del mese con le spese necessarie e si domandano a cosa rinunciare per far quadrare i conti; o le imprese, piccole o grandi, che sanno che per "investire" occorre rinunciare a qualcosa nel presente. Di sacrifici, però, non parlano volentieri i politici, almeno quelli che pensano di poter ingannare gli elettori. - PAGINA 23

BARBERA, OLIVO, RICCIO

Imu, Tari, Imposte di registro, Imposte di successione e donazione, Iva, Isee. L'elenco dei tributi che schizzeranno in alto con l'aggiornamento dei valori catastali è lungo. - PAGINE 23

Il fact checking pressione fiscale su

Luca Monticelli

L'INTERVISTA

Landini: "Niente tagli o il Paese va a fondo"

PAOLO BARONI

«La logica di un governo che non investe sulle questioni sociali e impone una svolta autoritaria porta a sbattere il Paese dice a La Stampa Maurizio Landini. - PAGINA 6

POLITICA E GIUSTIZIA

Consulta, il lodo Casini "Un giudice condiviso"

Francesco Grignetti

L'Aventino agita il Pd "Non si può dire solo no"

Francesca Schianchi

IL MEDIO ORIENTE

Maxi-raid israeliano è strage a Jabaliya Rivolta di 130 soldati "Ora basta attacchi"

FABIANA MAGRI

«Continuare la guerra a Gaza ritarda il ritorno degli ostaggi e mette in pericolo le vite: 130 soldati israeliani scrivono al governo. SEMPRE - PAGINE 12 E 13

I DIRITTI

La lezione di Assange ai tempi della guerra

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Julian Assange è stato liberato dal carcere inglese ove era detenuto da oltre cinque anni. Tanta è stata l'attesa - in carcere - per la definitiva decisione sulla richiesta del governo americano di estrarlo negli Stati Uniti. Il governo britannico era pronto a soddisfare la richiesta, mentre i vari giudici che si sono susseguiti avevano dato risposte diversificate. Alla fine Assange ha patteggiato. Così è ora libero ed è stato ascoltato dal Consiglio d'Europa. - PAGINA 23

IL CASO

La Ue processa Orban "È un amico di Putin"

MARCO BRESOLIN

L'elefante ha fatto il suo ingresso nella cristalleria in punta di piedi: «Sono venuto qui per seguire l'esempio di Mario Draghi ed Emmanuel Macron: se non vuole morire, l'Europa deve cambiare». Viktor Orban parla da presidente di turno del Consiglio Ue nell'Aula del Parlamento europeo di Strasburgo. - PAGINA 15

GIORNATA DELLA SALUTE MENTALE: ACHILLE LAURO E TANIA CAGNOTTO RACCONTANO LE LORO PAURE

Divorati dall'ansia

LUCA DONDONI, PAOLO RUSSO



IL PERSONAGGIO

Lella Costa: così lasciasti Amici meglio il teatro dei soldi

FILIPPOMARIA BATTAGLIA

Circondare Lella Costa e il suo talento è difficile. Anche se lei si definisce attrice di teatro. Il palcoscenico è il posto che preferisce, l'unico che mi consente di tenere insieme anime diverse. - PAGINA 19

BUONGIORNO

Il grande Pasquale Laurito (97 anni, cronista parlamentare dal 1946, anche ieri era alla Camera) raccontava a noi ragazzi di quando Benedetto Croce e Palmiro Togliatti dibatterono in latino durante una seduta dell'Assemblea costituente. Succedesse oggi, li scambierebbero per extracomunitari e gli chiederebbero il permesso di soggiorno. I due si detestavano e si combattevano ferocemente, ma con rispetto, e la volta in cui Togliatti, sempre nell'aula di Montecitorio, recitò in greco antico un intero brano di Demostene, Croce intervenne per elogiarlo ed esaltare le alttezze della democrazia rappresentativa. Che invece ora viaggia alle quote del sarcasmo di Gaetano Amato, deputato del Cinque stelle, attore di lunga carriera, che dopo aver sentito pronunciare dal ministro Alessandro Giuli le

Teoretica del declino

MATTIA FELTRI

parole teoretiche e apocalittiche e ontologia ha protestato con citazione da *Amici Miei* di Mario Monticelli: «Come fosse Antani con scappellotto a destra». Cioè la supercazzola. Esu Giuli è calata l'irruzione collettiva. Fra i tanti motivi per cui franò la Prima repubblica, uno era il gergo politico incomprensibile al popolo. Era un po' vero e un po' no. Adesso, se ci si innalza appena sopra il vocabolario del cianone e della scatoletta di tonno, si risulta incomprensibili pure al Palazzo. Fra Giuli che cita la teoretica e i parlamentari che ne ignorano il significato, è parso più degno di censura il primo. E così ci siamo fatti un'idea di chi c'era in Parlamento e di che cos'era, e di chi c'è e di che cosa è diventato. O meglio: di come abbiamo voluto diventasse. Potremmo chiamarla una teoretica del declino.

IL NUOVO LIBRO DI ALDO CAZZULLO

IL DIODEI NOSTRI PADRI

IL GRANDE ROMANZO DELLA BIBBIA

HarperCollins





INSPIRING CITIES
UNA RIFLESSIONE SUL FUTURO DELLE CITTÀ
OGGI,
ORE 10 E ORE 18



Eni, in partenza l'offshore in Namibia
Descalzi spinge sull'Indonesia
Zoppo a pagina 13
I piani di Orcel per la Grecia: ecco i dettagli dell'alleanza con Alphabank
Gualtieri a pagina 7



il quotidiano dei mercati finanziari

La mission green di Prada: parla il responsabile esg Lorenzo Bertelli
Previsti investimenti nel fotovoltaico e taglio del 60% ai consumi di gas
Merli in MF Fashion
Anno XXXVI n. 199
Giovedì 10 Ottobre 2024
€2,00 *Classedtori*





INSPIRING CITIES
UNA RIFLESSIONE SUL FUTURO DELLE CITTÀ
OGGI,
ORE 10 E ORE 18



Con MF Magazine for Platform: 120 x € 7,20 (€ 2,00 + € 5,20) - Con MF Magazine for Longin: 60 x € 7,20 (€ 2,00 + € 5,20) - Con MF Magazine for Longin: 60 x € 7,20 (€ 2,00 + € 5,20)

Spedizione in A.P. art. 1, c. 1, L. 48/04, DCB Milano - L. 1, 48 - 01/10/2024 - 4,00 Francia € 3,00

FTSE MIB +0,59% 33.933 DOW JONES +0,89% 42.454** NASDAQ +0,51% 18.276** DAX +0,99% 19.255 SPREAD 131 (+0) €/S 1,0957

** Dati aggiornati alle ore 20,45

LA VIGILANZA SCAVA NEI RAPPORTI CON I FONDI DI CREDITO PRIVATO

Faro Bce sulle banche

*Verifiche sui livelli di esposizione alle società non regolate che concedono prestiti
Ondata di ispezioni di Francoforte negli istituti europei. In arrivo norme più severe*

MELONI, NESSUNA PATRIMONIALE. PIÙ TASSE SULLE CASE RIFATTE E FANTASMA

Ciardullo e Gualtieri alle pagine 4 e 6



MADRID OFFRE 350 MLN

Stellantis pronta alla gigafactory da 3 mld a Saragozza. E ora cambio manageriale

Boeris a pagina 2

FESTIVAL ASSICURAZIONI

Sfiducia nel Ssn. Così gli italiani si spostano sul ramo salute

Valente a pagina 19

FONDO ELLIOTT AL 90,5%

Chiuso l'aumento di capitale da 27 mln, Banca Cf+ vede nuove acquisizioni

Carretto a pagina 7



SCEGLI SOLO CLIENTI SOSTENIBILI.

**-50% di rischio creditizio per le imprese a forte vocazione ESG.
Più che dati, CRIFMetadati®.**

I CRIFMetadati®, grazie a più di 100 algoritmi dedicati a ciascuna dimensione ESG, permettono di identificare con accuratezza le imprese con maggiori caratteristiche ESG e quindi di indirizzare con successo ogni proposta di servizio finanziario. Scopri di più su crif.it/esgscore

CRIF
Together to the next level

Informatore Navale

Primo Piano

Sottoscritto Accordo per il CCNL dei lavoratori dei porti

.. E' stato sottoscritto, dopo un'intensa e decisiva riunione, l'accordo per il rinnovo del CCNL dei porti che interessa circa 18,000 lavoratrici e lavoratori e che dovrà essere sottoposto a referendum entro il prossimo 25 ottobre. . Una contrattazione iniziata circa un anno fa e che ha visto anche momenti di tensioni tra le parti, incluso 4 giorni di sciopero. . Roma, 8 ottobre 2024 - "Siamo lieti della soluzione che finalmente è stata trovata, grazie ad un responsabile e intenso lavoro tra le parti firmatarie. È prevalso il senso di appartenenza ad un comparto sempre più strategico che sta vivendo una profonda trasformazione, come abbiamo avuto modo di sottolineare in diverse occasioni, e siamo fiduciosi del buon esito anche degli ultimi passaggi deliberanti di ciascuna parte," ha commentato il Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, a margine della firma. "L'importanza del valore e della centralità delle lavoratrici e dei lavoratori dei porti è stato l'elemento caratterizzante della trattativa tra Organizzazioni Sindacali e Associazioni datoriali," ha concluso **Giampieri**.



CCNL dei lavoratori dei porti, le reazioni positive

Andrea Puccini

ROMA Tante le reazioni alla fumata bianca sulla sigla, nelle scorse ore, dell'ipotesi di intesa per il rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti per il periodo 2024-2026. Il contratto, scaduto il 31 dicembre 2023, si è rinnovato con decorrenza dal 1 gennaio 2024 e durata fino al 31 dicembre 2026 e riguarda circa 18 mila portuali. L'intesa è stata sottoscritta con le associazioni datoriali Assoport, Assiterminal, Assologistica e Fise Uniport e alla presenza di Ancip dopo un lungo confronto durato 11 mesi ed un rush finale di 30 ore di trattativa. legora uniport La soddisfazione espressa anche dal Presidente UNIPORT Pasquale Legora de Feo: Non è stato facile raggiungere questa ipotesi di accordo, sicuramente onerosa per le imprese, tanto più in uno scenario segnato da criticità che investono anzitutto l'area del Mediterraneo e che privano le aziende di quegli elementi di certezza essenziali per portare avanti le proprie strategie e programmi di sviluppo competitivo. Nonostante questo, anche con il contributo della nostra Associazione, in sinergia e condivisione con le altre rappresentanze datoriali, siamo riusciti con grande sforzo a venire incontro alle attese dei lavoratori (rappresentate dalle Organizzazioni Sindacali stipulanti del CCNL dei porti con cui, pur nella diversità dei ruoli, intendiamo mantenere un confronto dialettico e costruttivo), contemperandole con l'ineludibile esigenza di assicurare l'equilibrio dei costi delle imprese. Nei prossimi giorni sottoporro l'ipotesi di accordo agli organismi associativi fiducioso che questi e gli associati tutti comprenderanno che quello che è stato fatto è quanto possibile. Parimenti confido altrettanto faranno i lavoratori. Si esprimono unitariamente anche i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, sottolineando che l'ipotesi di rinnovo con un aumento a regime di 200 euro sulla parte retributiva e 120 euro annue di welfare con 600 euro di vacanza contrattuale permette il recupero del potere d'acquisto del salario delle lavoratrici e dei lavoratori fortemente eroso in questi ultimi anni dove si è registrata un'alta inflazione. Inoltre, è stata riconosciuta una giornata di ferie a partire dal 2025 e una rivalutazione degli scatti di anzianità. A valorizzare ancor più il contratto evidenziano le organizzazioni è stato inserito l'elemento di salvaguardia retributivo da riconoscersi dal 2027 qualora il prossimo rinnovo non avvenisse nei tempi prestabiliti. Ora, come da consuetudine, la parola passa alle lavoratrici ed ai lavoratori chiamati a ratificare la suddetta intesa. lavoratori Positivo anche l'intervento di Assiterminal: Un anno di trattative, momenti di acceso confronto e anche scontro, sfociati in giornate di sciopero, ma alla fine la responsabilità di tutti ha prevalso. I segretari nazionali di FILT Cgil, FIT Cisl e UILTRASPORTI hanno accompagnato le delegazioni territoriali in un serrato confronto di merito e di metodo che ha portato a questo fondamentale momento. Assiterminal, insieme ai colleghi della delegazione trattante datoriale di ASSOLOGISTICA, ASSOPORTI e FISE UNIPORT



Messaggero Marittimo

Primo Piano

con ANCIP, plaude a questo risultato che afferma e conferma il valore del contratto come elemento di regolazione ed efficienza nei porti italiani recita il comunicato I prossimi passi saranno scanditi dai passaggi nelle assemblee, nel referendum dei lavoratori e negli organi direttivi delle associazioni: confidiamo e crediamo fermamente che entro breve il contratto sarà rinnovato pienamente. Assiterminal ha sempre creduto e crede nel valore e nell'importanza del CCNL come elemento di regolazione ed efficienza nei porti italiani, e insieme alle altre associazioni datoriali si è spesa per raggiungere tale risultato. Un grande sforzo messo in campo da tutte le imprese terminalistiche, anche in termini di risorse economiche, attesta l'impegno delle aziende e il riconoscimento dell'importanza e centralità di ogni singolo lavoratore. È prevalso il senso di appartenenza ad un comparto sempre più strategico che sta vivendo una profonda trasformazione, come abbiamo avuto modo di sottolineare in diverse occasioni, e siamo fiduciosi del buon esito anche degli ultimi passaggi deliberanti di ciascuna parte, ha commentato il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri. L'importanza del valore e della centralità delle lavoratrici e dei lavoratori dei porti è stato l'elemento caratterizzante della trattativa tra Organizzazioni Sindacali e Associazioni datoriali.

Contratto portuali, c'è l'ipotesi di accordo: in Liguria riguarda 5 mila lavoratori

Scognamillo (Fit Cisl Liguria): "Abbiamo raggiunto un riconoscimento economico adeguato rispetto ad un potere d'acquisto che si è perso negli ultimi anni, un contratto che valorizza la formazione ma soprattutto punta alla sicurezza del lavoro portuale" **LIGURIA** - Dopo mesi di potreste, scioperi e trattative passi in avanti per la firma del rinnovo del contratti riguardante i lavoratori portuali. Il precedente contratto era scaduto a fine dicembre del 2023. Dopo mesi di dialoghi è arrivata un'ipotesi di contratto che si avvicina alle richieste arrivate da sindacati e lavoratori. Nel sistema portuale ligure si parla di circa 5 mila addetti che operano ogni giorno sulle banchine degli scali liguri di Genova, La Spezia, Savona e Vado Ligure. Tra le richieste principali da parte l'adeguamento da un punto di vista economico vista il caro vita conseguente all'inflazione di questi anni, dall'altra maggiori garanzie per quanto riguarda la sicurezza sui luoghi di lavoro. L'intesa è stata sottoscritta dai sindacati con le associazioni datoriali **Assoport**, Assiterminal, Assologistica e Fise Unipor e alla presenza di Ancip (Associazione nazionale imprese portuali). Ora seguiranno le assemblee dei lavoratori e i referendum per la definitiva approvazione. Tra le novità introdotte ci sono l'aumento a regime di 200 euro sulla parte retributiva e di 120 euro annue di welfare, a questi poi si aggiungono 600 euro di vacanza contrattuale. È stata anche riconosciuta una giornata di ferie a partire dal 2025 e una rivalutazione dell'importo degli scatti di anzianità. "Questa ipotesi di accordo raggiunta dopo quasi un anno di trattative è risultato importante e possiamo dire che Genova ha avuto un ruolo centrale avendo ospitato una delle manifestazioni organizzate durante gli scioperi nazionali - spiega Mauro Scognamillo, segretario generale Fit Cisl Liguria -. Siamo giunti alla stipula dell'ipotesi di accordo dando seguito e continuità al contratto stesso partendo dal rispetto degli accordi interconfederali, raggiungendo un riconoscimento economico adeguato rispetto ad un potere d'acquisto che si è perso negli ultimi anni, un contratto che valorizza la formazione ma soprattutto punta alla sicurezza del lavoro portuale, e un riconoscimento meritato per chi quotidianamente fa funzionare un settore strategico per tutto il paese ed in particolare consolida la Liguria quale viatico fondamentale per la parte più industriale del Nord Italia" precisa il segretario generale Fit Cisl Liguria. "Il contratto di lavoro dei porti è un elemento fondamentale per regolare l'occupazione e la produttività delle imprese e dei terminal portuali. Questo risultato, atteso da mesi, è il frutto dell'impegno e della responsabilità di tutte le parti coinvolte", ha commentato il vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi.



RISPOSTE TURISMO: conto alla rovescia per la settima edizione di Adriatic Sea Forum - Cruise, Ferry, Sail & Yacht

Ott 9, 2024 Cresce l'attesa per la settima edizione di Adriatic Sea Forum - Cruise, Ferry, Sail & Yacht, l'appuntamento internazionale itinerante dedicato al turismo via mare in Adriatico ideato e organizzato da Risposte Turismo quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale e con il sostegno di Edison e di Bassani Group, in programma a Ravenna giovedì 24 e venerdì 25 ottobre. 200 partecipanti registrati e oltre 40 relatori, tutti in presenza A poco meno di tre settimane dal forum sono già oltre 200 i partecipanti che si sono registrati per seguire in presenza l'evento che si svolgerà nella suggestiva cornice del Teatro Dante Alighieri nella giornata di apertura, e presso il Palazzo Rasponi dalle Teste il giorno seguente. Circa 40 i relatori che animeranno i numerosi momenti di confronto della due giorni ravennate, in rappresentanza non solo dei sette Paesi che si affacciano sulle due sponde dell'Adriatico (Italia, Albania, Bosnia Erzegovina, Croazia, Grecia e Montenegro e Slovenia) ma anche di altre nazioni quali Francia e Germania interessate a conoscere andamento e tendenze del turismo via mare in un'area che conta oltre 150 destinazioni

turistiche in 25 regioni. Tra di loro, solo per citarne alcuni Alessandra Priante Presidente ENIT - Agenzia Nazionale del Turismo, Pavle Tripković, Segretario di Stato al Ministero dei Trasporti ed affari Marittimi del Governo del Montenegro, Kristijan Pavić CEO ACI Marinas, Miha Zupanc CEO Marina Portorož, Roberto Perocchio Presidente Assomarinas, Giovanni Acampora Presidente Assonautica, **Rodolfo Giampieri** Presidente **Assoporti**, Christoph Schlador, Vice President Decarbonisation Carnival Maritime, Leonardo Massa Vice President Southern Europe MSC Cruises ed Explora Journeys, Sotir Ben Cipa, Presidente Saranda Tourism Association, Georgios Vagiannis Director Newbuild TUI Cruises, Ana Karina Santini, AVP International Destination Development, Royal Caribbean Group, Sylviane De Tracy Director Cruise Research & Development Ponant, Francesca Benati Senior Vice President Travel Seller Europe & Amministratore Delegato Italia Amadeus, Manjola Shehu Marketing and Sales Director AirAlbania. «Siamo felici di portare l'Adriatic Sea Forum - Cruise Ferry Sail & Yacht per la prima volta a Ravenna, una città che in questi anni ha dimostrato con importanti investimenti di voler puntare anche sul turismo via mare, come leva di crescita», ha dichiarato Francesco di Cesare. «La settima edizione del forum - ha proseguito di Cesare - sarà ancora una volta un'importante occasione di apprendimento e di confronto tra tutti gli operatori dei settori crociere, traghetti e nautica interessati a conoscere la situazione attuale, le tendenze e le prospettive del maritime tourism nell'area». «Il fatto che Risposte Turismo abbia scelto per la prima volta Ravenna per l'edizione 2024 dell'Adriatic Sea Forum, evento di rango internazionale, ben rappresenta il ruolo che il nostro terminal passeggeri si candida a svolgere in Adriatico nei prossimi anni», ha



Ott 9, 2024 Cresce l'attesa per la settima edizione di Adriatic Sea Forum - Cruise, Ferry, Sail & Yacht, l'appuntamento internazionale itinerante dedicato al turismo via mare in Adriatico ideato e organizzato da Risposte Turismo quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale e con il sostegno di Edison e di Bassani Group, in programma a Ravenna giovedì 24 e venerdì 25 ottobre. 200 partecipanti registrati e oltre 40 relatori, tutti in presenza A poco meno di tre settimane dal forum sono già oltre 200 i partecipanti che si sono registrati per seguire in presenza l'evento che si svolgerà nella suggestiva cornice del Teatro Dante Alighieri nella giornata di apertura, e presso il Palazzo Rasponi dalle Teste il giorno seguente. Circa 40 i relatori che animeranno i numerosi momenti di confronto della due giorni ravennate, in rappresentanza non solo dei sette Paesi che si affacciano sulle due sponde dell'Adriatico (Italia, Albania, Bosnia Erzegovina, Croazia, Grecia e Montenegro e Slovenia) ma anche di altre nazioni quali Francia e Germania interessate a conoscere andamento e tendenze del turismo via mare in un'area che conta oltre 150 destinazioni turistiche in 25 regioni. Tra di loro, solo per citarne alcuni Alessandra Priante Presidente ENIT - Agenzia Nazionale del Turismo, Pavle Tripković, Segretario di Stato al Ministero dei Trasporti ed affari Marittimi del Governo del Montenegro, Kristijan Pavić CEO ACI Marinas, Miha Zupanc CEO Marina Portorož, Roberto Perocchio Presidente Assomarinas, Giovanni Acampora Presidente Assonautica, **Rodolfo Giampieri** Presidente **Assoporti**, Christoph Schlador, Vice President Decarbonisation Carnival Maritime, Leonardo Massa Vice President Southern Europe MSC Cruises ed Explora Journeys, Sotir Ben Cipa, Presidente Saranda Tourism Association, Georgios Vagiannis Director Newbuild TUI Cruises, Ana Karina Santini, AVP International Destination Development, Royal Caribbean Group, Sylviane De Tracy Director Cruise Research & Development Ponant, Francesca Benati Senior Vice President Travel Seller Europe & Amministratore Delegato Italia Amadeus, Manjola Shehu Marketing and Sales Director AirAlbania.

Sea Reporter

Primo Piano

affermato Daniele Rossi - Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale. «Nel Porto di Ravenna - ha proseguito Rossi - si sta lavorando da tempo per un rilancio del settore delle crociere e di un comparto della nautica che rappresenta una eccellenza di questo territorio. Si è molto fatto in questi anni e molto si farà ancora nell'immediato futuro per portare avanti una visione di sviluppo di queste attività che garantisca l'intera filiera di settori che coinvolgono numerose imprese e migliaia di occupati. Questo, però, si sta realizzando con una costante attenzione all'ambiente ed alla sostenibilità, che ormai è elemento imprescindibile di qualsiasi disegno di crescita delle attività portuali. In questa ottica si collocano il progetto per il sistema di cold ironing al terminal passeggeri, che consente alle navi di spegnere i motori a gasolio durante la sosta nel porto, con evidenti benefici ambientali (cold ironing alimentato da energia green prodotta da un grande impianto fotovoltaico realizzato dall'Autorità Portuale), per la realizzazione del parco delle Dune a Porto Corsini (un grande polmone verde di 12 ettari dove spazi a verde pubblico attrezzato e percorsi ciclo-pedonali si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto del Terminal), e per la costruzione della nuova stazione marittima, una tra le più ecosostenibili del settore», ha concluso Rossi. I flussi turistici via mare attesi a fine 2024: le nuove anticipazioni dell'Adriatic Sea Tourism Report. Il programma del forum si aprirà, come da tradizione, con la presentazione della nuova edizione di Adriatic Sea Tourism Report, il report di ricerca a cura di Risposte Turismo che da oltre dieci anni analizza i flussi, le dimensioni, la natura e le direzioni dei movimenti turistici via mare in Adriatico. Dalle nuove anticipazioni fornite dagli analisti della società di ricerca e consulenza veneziana, a fine 2024 saranno oltre 37 milioni i passeggeri movimentati nei porti dell'Adriatico (imbarchi, sbarchi e transiti) da crociere (oltre 4,9 milioni, + 6,7% sul 2023) e traghetti e aliscafi (oltre 32,5 milioni, +2,1% sul 2023). E ad essi vanno aggiunti i numerosi turisti nautici che si muovono nell'area, utilizzando, assieme ai clienti stanziali, le numerose marine a disposizione. Nel dettaglio, per il segmento crocieristico Italia e Croazia si confermeranno ai primi posti rispettivamente per numero di passeggeri movimentati (2 milioni) e toccate nave (1.316). Da segnalare come in dieci anni, pur con un numero di crocieristi simile (4,8 milioni nel 2015 vs 4,9 milioni nel 2024) la concentrazione del traffico sia molto cambiata: nel 2015 i primi tre porti (Venezia, Dubrovnik e Corfù) movimentavano il 64% del traffico, dato oggi dimezzato (38%) a dimostrazione di un miglioramento nella distribuzione di flussi tra i porti adriatici e di nuovi equilibri dopo le regolamentazioni che hanno interessato Venezia. La classifica dei porti adriatici di fine 2024 vedrà, al primo posto, Corfù (oltre 700 mila passeggeri movimentati e oltre 380 toccate navi) davanti a Kotor (per la prima volta oltre i 600mila passeggeri movimentati e 485 toccate nave, record nell'area adriatica) e Dubrovnik (542 mila passeggeri movimentati, ancora lontano dai 1,08 milioni registrati nel 2013, record storico). Tra i porti crocieristici dell'Adriatico che si sono contraddistinti per crescita dei passeggeri movimentati si segnalano quelli di Pula (+155% sul 2023 arrivando a 3 mila passeggeri movimentati), Igoumenitsa (+67% con 7 mila passeggeri movimentati)

Sea Reporter

Primo Piano

e Brindisi (+42% con 104 mila passeggeri movimentati). Per quanto riguarda il segmento dei traghetti e degli aliscafi, la classifica per nazione vedrà a fine anno la Croazia al primo posto con circa il 69% dei passeggeri movimentati nell'area (circa 22,5 milioni considerando anche le rotte interne con circa 12 milioni di passeggeri movimentati) grazie soprattutto al risultato di Split (5,6 milioni, di cui 2,9 milioni di rotte interne) e Zadar (2,6 milioni, di cui 1,5 milioni di rotte interne). A seguire la Grecia con i porti di Igoumenitsa (per la prima volta sopra i 3 milioni), Corfù (1,9 milioni) e Patras (549 mila), per un totale di oltre 5 milioni di passeggeri movimentati nelle rotte internazionali interne all'Adriatico (+2.5% sul 2023). L'Italia confermerà il terzo posto raggiunto nel 2023, con oltre 3 milioni di passeggeri. Il porto italiano a registrare la miglior variazione positiva in passeggeri trasportati sarà Brindisi (+12% su 2023), che supererà per la prima volta i 660 mila passeggeri. Passando infine alla nautica, la mappatura delle marine effettuata da Risposte Turismo ha portato all'individuazione di 344 strutture (tre in più rispetto alla precedente edizione di Adriatic Sea Tourism Report: il nuovo Airport Marina Tivat nella costa montenegrina nella seconda parte del 2023; e i nuovi Marina Drage e Marina Resort Cavtat nella costa croata quest'anno). L'Italia conferma la sua leadership sia per numero di strutture (192) che per numero di posti barca (oltre 49.200 posti barca), davanti alla Croazia con 126 marine (+2 rispetto allo scorso anno) e quasi 21.300 posti barca (oltre 500 in più rispetto al 2023) e al Montenegro con 9 porti turistici (+1 rispetto allo scorso anno) e 3.750 posti barca (+200 rispetto al 2023). Complessivamente, Italia e Croazia ospitano il 93% delle strutture individuate da Risposte Turismo e l'87,5% dell'offerta totale di posti barca in Adriatico, che quest'anno per la prima volta ha superato gli 80.000 ormeggi. Analizzando la clientela delle strutture nautiche adriatiche, più della metà del campione intervistato (78) quest'anno dichiara una situazione di stabilità nel numero di clienti (55%), mentre più di un terzo (36%) sostiene di aver registrato una quantità di clienti superiore rispetto al 2023. Meno di una marina su dieci ha subito una flessione nella clientela. Più nel dettaglio, ad aumentare è stata soprattutto la clientela straniera in transito giornaliero (50%), mentre a decrescere sono stati i clienti domestici che hanno utilizzato il marina come base di partenza di charter nautico (15%). Considerando, infine, il charter nautico, secondo gli operatori ascoltati da Risposte Turismo (20) dopo una ripresa importante post pandemia il mercato sembra aver subito una frenata. L'andamento della stagione 2024 è stato descritto in calo rispetto al 2023 da circa il 78% dei rispondenti all'indagine di Risposte Turismo per numero di clienti, e dal 72% dei rispondenti considerando il valore economico generato. «Il maritime tourism in Adriatico è tornato ad assumere volumi e dinamiche che ne assicurano una centralità tra le principali aree del Mediterraneo e non solo», ha affermato Francesco di Cesare - Presidente Risposte Turismo. «Quanto notiamo è un interesse ormai stabile da parte dei grandi gruppi armatoriali così come delle società di charter e dei tour operator nello sviluppare movimentazioni turistiche lungo la costa orientale ed occidentale di questo mare», ha continuato di Cesare. «Gli investimenti e le professionalità dei porti e delle marine nautiche (e con loro di molti altri professionisti ed

Sea Reporter

Primo Piano

aziende) stanno contribuendo a far sì che il turismo nautico possa essere ospitato e gestito sempre meglio. Va ricordato come il turismo marittimo non limiti i propri effetti al mare e alle coste, ma estenda i propri benefici e, talvolta, le proprie complessità, anche ad aree estese di hinterland che diventano luoghi di visita o di semplice spostamento. Credo che le politiche turistiche - comunali, regionali, nazionali, transnazionali - debbano sempre di più contemplare l'interconnessione mare-terra non solo in termini di intermodalità ma anche di prodotti turistici compositi. L'Adriatico potrebbe essere un eccezionale laboratorio di sviluppo di questo approccio», ha concluso di Cesare. Il programma di Adriatic Sea Forum ed. 2024 Dopo la presentazione della nuova edizione di Adriatic Sea Tourism Report, con le prime previsioni relative al 2025 che verranno annunciate in apertura di evento, il forum proseguirà con numerosi momenti di confronto e discussione dedicati a temi centrali per il presente e il futuro del turismo via mare nell'area: dall'utilizzo dei carburanti alternativi per una maggiore sostenibilità dei traffici via mare ("Fueling maritime tourism"), all'evoluzione del turismo crocieristico nell'area ("Which cruise tourism we are going to have in Adriatic?"), dall'impatto delle politiche e delle iniziative pubbliche sul turismo marittimo nell'Adriatico ("The impact of public policies and initiatives on maritime tourism in Adriatic") alla possibilità di estendere la stagione turistica oltre l'estate ("Will summer always be the season for maritime tourism in the Adriatic?") fino ai nuovi itinerari e le destinazioni per la nautica ("Sailing the Adriatic (new routes and nautical destinations)"). Tra i temi affrontati da Adriatic Sea Forum 2024 anche il valore delle crociere a bordo di navi di media - piccola taglia ("Small cruise ships and alternative itineraries"), la possibile competizione tra traghetti e aereo ("Is there something ferries can learn from airline companies?"), le nuove opportunità di collaborazione tra stati dall'Interreg Italia-Croatia 2021-2027 Programme, l'economia marittima in Emilia-Romagna e per la costa adriatica e l'attrattività del comparto maritime tourism per i giovani che si affacciano al mondo del lavoro ("Working in maritime tourism: does this sound like a promising career opportunity?"). Adriatic Sea Forum - cruise, ferry, sail & yacht si svolgerà in inglese con traduzioni in italiano e croato. L'edizione 2024 del forum ideato e organizzato da Risposte Turismo si realizza in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, in collaborazione con la Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna e con il sostegno di Edison e del gruppo Bassani. Il gruppo Ferretti è sponsor ed il forum conta sul contributo di Ravenna Civitas Cruise Port. Adriatic Sea Forum - Cruise Ferry Sail & Yacht è patrocinato dalla Commissione Europea e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. «Quest'anno all'Adriatic Sea Forum 2024 porteremo diverse novità», ha dichiarato Francesco Parisi - SSLNG Business Development & Wholesale Market Manager Edison. «Da quando abbiamo realizzato la nostra catena integrata di GNL nel 2021 - ha proseguito Parisi - tanti passi in avanti sono stati fatti e la domanda ha continuato ad evolvere. Edison oggi si presenta sul mercato come un operatore solido e di riferimento sia per quanto riguarda il settore road sia per quanto riguarda il settore marittimo. Proprio nell'Adriatico questa estate abbiamo condotto i primi rifornimenti di GNL

Sea Reporter

Primo Piano

a navi da crociera, aprendo a un nuovo segmento di mercato che crescerà sempre più nei prossimi anni con il fine di accelerare il percorso di decarbonizzazione e transizione energetica». «Siamo entusiasti di supportare l'Adriatic Sea Forum 2024, un evento cruciale per il turismo crocieristico che promuove il dialogo e l'innovazione del settore», ha affermato Filippo Olivetti - Presidente Bassani Group «Con oltre un secolo di esperienza nel settore dei servizi portuali e del turismo, - ha continuato Olivetti - il gruppo Bassani riconosce in questa regione una piattaforma strategica per sviluppare soluzioni sostenibili e opportunità di crescita. Il nostro impegno nel sostenere questo forum è guidato dalla convinzione che un turismo responsabile e interconnesso sia essenziale per affrontare le sfide attuali e costruire un futuro condiviso. Crediamo che eventi come questo siano fondamentali per promuovere un Mediterraneo dinamico e sostenibile, dove innovazione e collaborazione siano al centro delle nostre strategie», ha concluso Olivetti. Ecco il programma del forum.

(ARC) Infrastrutture:Amirante, sistema logistico Fvg strategico per Italia

(AGENPARL) - mer 09 ottobre 2024 L'assessore a Padova agli Stati generali della logistica nel Nordest: Regione di supporto al sistema con varco di Tarvisio Pordenone, 9 ott - "Il tema della logistica ? fondamentale per il Friuli Venezia Giulia e per il suo importante sistema produttivo vocato all'esportazione e all'internazionalizzazione. Il sistema della logistica ? da considerare l'ultimo step della catena produttiva e il primo per le importazioni di materie prime e componenti. Discutere di questo con le altre Regioni del Nordest e con il ministero dei Trasporti ? stato fondamentale poich? la programmazione degli interventi sui porti, sugli interporti, sulle ferrovie e sulla rete stradale deve essere armonica in modo da evitare criticit? o 'imbuto' che avrebbero poi ricadute sui sistemi economici, sui posti di lavoro e sulla qualit? della vita nei territori della nostra regione". Lo ha detto questa mattina l'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio, Cristina Amirante, partecipando alla tavola rotonda "Vision sulle infrastrutture", alla quale hanno partecipato anche rappresentanti del ministero dei Trasporti e amministratori delle altre Regioni del Nordest e delle Province autonome. L'evento si ? tenuto

nell'ambito della prima edizione degli Stati generali della logistica del Nordest organizzati alla Fiera di Padova. "Si ? discusso - ha sottolineato Amirante a margine degli incontri - di assi stradali cruciali, come la Cimpello-Sequals-Gemona, delle linee e dei nodi ferroviari, in particolare del nodo di Udine come punto di snodo strategico. Al centro dell'attenzione sono stati anche i nostri tre porti - **Trieste**, Monfalcone e **Porto** Nogaro - e i quattro interporti. Il confronto si ? poi concentrato - ha riferito l'esponente della Giunta regionale - sulla possibilit? e sulla capacit?, in particolare ferroviaria, del varco di Tarvisio per il trasporto delle merci. Questo a sostegno di una piattaforma pi? ampia che riguarda il Brennero come elemento di criticit? e che vede la nostra Regione di supporto per trovare soluzioni di sistema, non certo in concorrenza". "Sono previsti diversi progetti e ingenti risorse economiche - ha evidenziato l'assessore illustrando i maggiori interventi - destinate a interventi di ammodernamento per rendere pi? efficienti i collegamenti ferroviari e stradali. A partire dai progetti riguardanti il potenziamento tecnologico e la velocizzazione della linea ferroviaria **Trieste**-Venezia, l'eliminazione del collo di bottiglia sul nodo di Udine, punto di snodo tra i corridoi 'Adriatico-Baltico' e 'Mediterraneo-Balcani occidentali-Mediterraneo orientale' e l'intervento sullo scalo di Campo Marzio, direttamente correlato al **porto** di **Trieste**. Tutte azioni - ha sottolineato l'esponente della Giunta regionale, evidenziandone anche l'aspetto della sostenibilit? - che si pongono l'obiettivo di spostare sempre maggiori volumi di traffico dalla strada verso le rotaie e le navi". ARC/LIS/pph



Agenparl

Trieste

091500 OTT 24 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

Il Piccolo Trieste

Economia blu asse Trieste-Genova

Con il progetto Maritime Ventures dieci aziende innovative in tre anni

VALERIA PACE

Valeria Pace Trieste e Genova protagoniste di un progetto che vuole accompagnare verso il futuro digitale l'economia del mare perché l'Italia rimanga competitiva grazie all'innovazione. Si tratta di Maritime Ventures, un'iniziativa sostenuta dal ministero per le Imprese e il Made in Italy (Mimit) di cui Cdp Venture Capital è capofila, e che vede come partner industriali Fincantieri, il colosso italiano della navalmeccanica, e Psa Italy, importante azienda di logistica che in Italia ha tre terminal container (nei porti di Genova e Venezia) che gestiscono il 25% dell'import-export del Paese. L'iniziativa riunisce anche investitori e istituzioni come la Regione Fvg, il Comune di Genova, Friulia, la Fondazione Compagnia di San Paolo, Confindustria Genova, Intesa Sanpaolo, Bridgemaker e Cariplo Factory. Maritime Ventures punta a creare dieci imprese innovative in tre anni, con un obiettivo di raccolta di investimenti pari a 70 milioni di euro.

Il progetto mira a fare "Venture building", ossia a stimolare la crescita di aziende innovative che rispondano ai bisogni concreti della filiera navale e logistico-portuale, per aiutare nella transizione digitale le Pmi del settore e dare risposte anche alle necessità dei grandi player, che hanno bisogno di appoggiarsi a realtà più flessibili e propense al rischio per trovare soluzioni innovative.

Le prime due imprese dovrebbero essere presentate già a maggio 2025. La dotazione economica iniziale del progetto è di 8,7 milioni, e le dieci imprese saranno oggetto di investimenti in equity da parte del fondo Boost Innovation di Cdp Venture Capital da circa 30 milioni, con l'obiettivo di raccolta di investimenti complessivi sul mercato appunto di 70 milioni. Le sedi permanenti dell'iniziativa: Trieste e Genova.

Al Palazzo della Regione a Trieste ieri sono stati presentati i risultati dei primi mesi di lavoro dedicati al "Venture Blueprinting" cioè alla progettazione, durante i quali - ha spiegato Enrico Nosedà, ad di Maritime Ventures - sono state realizzate oltre 45 interviste con gli attori più rilevanti del settore per capire bisogni e priorità.

Sono sei gli ambiti di intervento individuati - coinvolgono principalmente l'ambito della comunicazione e del coordinamento tra diversi attori, la complessità normativa in tema di sostenibilità e la tracciabilità dei materiali - da cui dovranno emergere venti idee di business, che saranno poi raffinate in cinque prototipi. Da questi saranno selezionate le prime due aziende.

Trieste diventerà l'hub dedicato alla nautica, Genova alla logistica. La sede definitiva del progetto nel capoluogo Fvg sarà l'Hangar 21 in **Porto** vecchio, ha annunciato il presidente della Regione Massimiliano Fedriga. «Si sta andando in una direzione importante per il futuro di Trieste e del Fvg»,



Il Piccolo

Trieste

ha sottolineato. «Mi piacerebbe che start up che vengono non solo da altre regioni ma anche da altri Paesi scegliessero Trieste come luogo dove crescere», ha proseguito. Per lo sviluppo dell'economia del mare, d'altronde, la Regione «ha messo in campo investimenti ingenti». Punto approfondito da Sergio Emidio Bini, l'assessore Fvg alle Attività produttive, che ha ricordato che la giunta ha «appena approvato un nuovo di sullo sviluppo del settore nautico regionale con una dotazione iniziale da 2,4 milioni di euro» e che «nell'ultimo quadriennio sono stati concessi finanziamenti agevolati alle imprese del settore» p

er oltre «16 milioni di euro». Il progetto per Fedriga ha una «valenza strategica di carattere nazionale» dato che «l'Italia è un Paese circondato dal mare» e dunque su questo «deve investire di più». Su una linea simile anche Agostino Scornajenchi, ad e direttore generale di Cdp Venture Capital, che ha sottolineato come «saper dominare i traffici faccia la differenza, determini se siamo un Paese che guida l'economia globale o si fa guidare». E anche il titolare del Mimit, Adolfo Urso, in un messaggio di saluto ha rimarcato che può essere un «motore di sviluppo

per l'ecosistema industriale». L'ad di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, ha spiegato che il progetto è cruciale perché Fincantieri e il Friuli Venezia Giulia - regione che detiene «il primato italiano» e quindi forse «dei Paesi occidentali» in termini di occupati nella navalmeccanica - rimangano leader nel settore anche tra dieci anni. Perché sebbene Fincantieri faccia «industria pesante» e non possa dimenticare «la tuta blu e le unghie nere» è necessario «evolversi» per affrontare le tre rivoluzioni del nostro tempo: quelle «digitale, energetica e demografica». Se in Oriente «c'è gente che si è messa la tuta blu e fa navi ripetitive, noi abbiamo scelto di fare navi difficili». Quindi Fincantieri cerca «innovazione cantierabile» in termini di soluzioni energetiche, di software sulla nave, e «soluzioni robotizzate per quei profili professionali che non si trovano p

giù» come saldatori e molatori. - © RIPRODUZIONE RISERVATA Si punta a 70 milioni di investimenti Fedriga: «Una sede in **Porto** vecchio» nel grafico i soggetti coinvolti e gli obiettivi economici Capofila dell'iniziativa Cdp Venture Capital Tra i partner industriali c'è Fincantieri.

Il Piccolo Trieste

via al Green Logistics Expo a Padova

La logistica corre a Nord Est Rispetto al 2017 segna +33%

RICCARDO SANDRE

Riccardo Sandre Dall'intermodalità ferro-gomma-acqua-aria alla logistica urbana passando per le nuove tecnologie dedicate al magazzino delle merci. È iniziata ieri la terza edizione di Green Logistics Expo, la fiera della logistica sostenibile, a Padova fino a domani. Oltre 200 espositori dei principali protagonisti internazionali del settore, e 14 mila metri quadri complessivi destinati alla manifestazione hanno ospitato una serie di eventi di grande prestigio.

Solo nella sua prima giornata sono andati in scena gli Stati generali della logistica del Nord Est, per la prima volta con la partecipazione non solo di Veneto, Friuli Venezia Giulia e delle Province autonome di Trento e Bolzano ma anche di Lombardia ed Emilia Romagna e la firma dell'addendum al Patto per lo sviluppo del sistema logistico Veneto che vede ingresso, di Cav, Veneto Strade e Infrastrutture Venete assieme al sistema portuale di Venezia e Chioggia, agli interporti di Padova, Verona, Rovigo, Portogruaro e di Savi.

Alla sua terza edizione Green Logistics Expo si è ancora una volta dimostrata l'occasione per fare il punto su un settore che, solo per quanto riguarda il Triveneto, presentava un fatturato aggregato pari a circa 14, 8 miliardi di euro nel 2023, con una crescita di oltre il 33% rispetto al 2017.

«Tre su quattro corridoi europei Tent-T passano per il Veneto» ha spiegato la vicepresidente della Regione Veneto e assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture Elisa De Berti.

«Un'area dove sono presenti cinque Interporti, tra i quali quello di Verona, con una movimentazione di oltre 670 mila Teu, e quello di Padova che ne movimentata 387 mila. Il nostro sistema aeroportuale trasporta 18 milioni di passeggeri e quasi 48 mila tonnellate di merci, mentre il trasporto intermodale annuo conta 27 mila treni che arrivano e partono dai nodi regionali. Il sistema portuale di Venezia e Chioggia, inoltre, rappresenta un sistema strategico per il Veneto, l'Italia e l'Europa, con un traffico portuale di 26 milioni di tonnellate di merci». Per dare supporto infrastrutturale allo sviluppo del settore, i progetti che riguardano il solo Veneto (Alta Velocità, quarta corsia "dinamica" A4, completamento a Nord della A31 Valdastico, ma anche i collegamenti ferroviari degli Aeroporti di Venezia e Verona e così via), prevedono investimenti, nei prossimi 15 o 20 anni, per cifre che superano decisamente i 50 miliardi di euro.

Nel frattempo anche il Friuli Venezia Giulia è alle prese con una partita infrastrutturale strategica. «Sono previsti diversi progetti e ingenti risorse economiche» ha assicurato Cristina Amirante assessore ad Infrastrutture e Territorio del Friuli Venezia Giulia presente all'evento. «A partire dal potenziamento tecnologico e dalla velocizzazione della linea ferroviaria **Trieste**-Venezia, passando per l'eliminazione



Il Piccolo Trieste

del collo di bottiglia sul nodo di Udine, snodo tra i corridoi Adriatico-Baltico e Mediterraneo-Balceni occidentali-Mediterraneo orientale. C'è poi l'intervento sullo scalo di Campo Marzio, correlato al porto di Trieste e molto altro ancora in un sistema di interventi pensati per spostare sempre maggiori volumi di traffico dalla strada verso le rotaie e le navi». E non sono mancate le occasioni per presentare progetti avveniristici in grado di unire robotica e sensoristica, digitale e automazione in volo. È il caso del progetto presentato da Interporto di Padova assieme a Remotely Piloted Aircraft Systems Academy Cardtech per la sicurezza dell'area interportuale. Si tratta in effetti di un sistema di "droni ad elevata automazione" dotati di molteplici sensori, per il sorvolo in continuo, sia di giorno che di notte, di alcune aree sensibili, tra cui l'area doganale, di Interporto Padova per l'individuazione di eventuali minacce alla sicurezza. Un progetto che apre la strada a una sperimentazione in grado di valutare le potenzialità realmente operative dei sistemi di droni ad alta automazione anche nel trasporto delle merci.- © RIPRODUZIONE RISERVATA «Previsti interventi per spostare il traffico dalle strade verso le rotaie e le navi» cristina amirante assessore regionale fvg alle infrastrutture e territorio.

Il Piccolo Trieste

Appello degli operatori «Per il vertice del Porto si scelga sul territorio»

Terminalisti e spedizionieri si schierano contro soluzioni da altre zone d'Italia. Nessuno fa nomi ma i candidati locali sono Campailla, Gurrieri e Torbianelli

DIEGO D'AMELIO

Diego D'Amelio Nessuno può dire se e in che misura la politica ascolterà le loro richieste, ma gli operatori del porto di Trieste e Monfalcone cominciano a muoversi per tentare di incidere sulla nomina del futuro presidente dell'Autorità di sistema. Nomi non ne fanno per diplomazia e opportunità, ma fra terminalisti e spedizionieri emerge netto l'auspicio che Governo e Regione scelgano una figura che conosca per esperienza diretta le dinamiche dello scalo. Il cerchio viene stretto attorno a tre opzioni, in rigoroso ordine alfabetico: l'avvocato e professore Massimo Campailla, il commissario straordinario **Vittorio Torbianelli** e l'attuale segretario generale dell'Authority e ad di Alpe Adria Antonio Gurrieri.

A microfoni spenti qualcuno si spinge anche a dare una preferenza personale, ma la linea per ora è limitarsi a un profilo generico. Con questa intenzione stasera gli operatori hanno convocato un incontro, da cui non si esclude di uscire con una presa di posizione pubblica. Saranno presenti i terminalisti di Antep (presieduti da Fabrizio Zerbini) e gli spedizionieri di Aspt Astra (guidati da Stefano Visintin, che è pure presidente di Confetra). Visintin prepara il terreno: «Tutti i nomi sulla stampa sono ottimi e testimoniano che il porto ha acquisito rilevanza. Gli operatori vogliono continuità rispetto ai programmi di Zeno D'Agostino e preferiscono una personalità locale, che conosca la situazione».

Le voci dei singoli attori sono intonate. Francesco Parisi evidenzia che «il porto di Trieste ha caratteristiche che lo rendono unico: una conoscenza approfondita è utile per non avere tempi morti nella partenza del mandato e i tre nomi "triestini" sono di spessore». Enrico Samer dice che «davanti all'ottimo lavoro fatto, è facile auspicare continuità. Il porto va avanti sul mare grazie agli operatori, ma l'Autorità deve coordinare ferrovia, retroporti, punto franco e consorzio industriale». E se l'ad di Siot Alessio Lilli guarda a una «figura manageriale con esperienza internazionale che sappia portare avanti la visione di D'Agostino», l'ad di Trieste Terminal Passeggeri Francesco Mariani invita gli operatori a calma e unità: «I danni si possono fare sbagliando la nomina, ma anche nella fase precedente. Le tifoserie a sostegno di pretendenti rischiano di compromettere il clima di collaborazione».

Per la continuità è l'ad di Hhla Plt Italy Antonio Barbara: «La squadra di D'Agostino ha dato forte spinta alla crescita, con progetti di qualità e visione strategica. Confidiamo che la scelta ricada su una persona di provata esperienza e capacità, sensibile ai temi della sostenibilità, con competenza - anche sulle complesse dinamiche del territorio - che realizzi i progetti avviati».

L'armatrice Michela Cattaruzza chiede alla politica «continuità con il lavoro di D'Agostino» e traccia un profilo: «Competenza in materia portuale, visione internazionale, piena conoscenza di temi e dinamiche



Il Piccolo

Trieste

triestine, a cominciare dai punti franchi. Servono curricula di alto profilo, espressione del territorio e non paracadutati da altre realtà».

D'Agostino veniva da fuori, ma gli operatori considerano quella storia irripetibile e ritengono che nessuno dei tre volti triestini nasconda una temuta volontà di restaurazione. La paura semmai è che dall'esterno arrivi il classico «politico trombato», espressione che off the records è usata da più di qualcuno.

Niente nomi, dunque, ma riferimenti costanti al terzetto Campailla, Gurrieri, **Torbianelli**. L'avvocato si è presentato come novità rispetto all'idea di ticket fra gli altri due: nella candidatura al Mit ha indicato come sola preferenza Trieste. Campailla è considerato genericamente in quota centrodestra, come Gurrieri, dato a sua volta in piena campagna di autopromozione fra gli operatori e nei convegni nazionali sulla portualità, dopo essersi presentato anche lui solo per Trieste. **Torbianelli** nel mentre ricopre il ruolo di numero uno, ma sconta le radici nel centrosinistra, che non gli hanno impedito comunque il sostegno della potente leghista Anna Cisint: il commissario ha fatto domanda anche per Ravenna.

Restano sul tavolo le candidature esterne finora note, ma c'è da giurare che molti non sono usciti allo scoperto, se è vera la voce che parla di almeno 500 domande depositate al ministero, con possibilità di candidarsi contemporaneamente anche per tutte e nove le Autorità portuali in via di rinnovo. Guardano certamente anche oltre il golfo giuliano il presidente del Consorzio Zai di Verona Matteo Gasparato, il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Fulvio Lino Di Blasio, il presidente del porto di Civitavecchia Pino Musolino, la commissaria dell'Authority della Spezia Federica Montaresi, il direttore di Assiterminal Alessandro Ferrari e i fratelli Davide e Francesco Maresca.

Nei corridoi della politica si assicura ad ogni modo che i tempi sono prematuri. Nulla si muoverà prima delle regionali liguri del 27-28 ottobre e da Roma non arrivano segnali sull'apertura di un tavolo di confronto tra le forze di governo, che dovranno accordarsi sui criteri di spartizione di nomine che sono politiche, al di là della competenza richiesta in ambito portuale. Nel mentre ci si interroga: il ministro leghista Salvini vorrà imporsi?, il viceministro ligure Rixi mollerà su Genova o su Trieste?, quali spazi rivendicherà Fdi? il governatore Massimiliano Fedriga è ancora in stand-by? Ed è pure lecito chiedersi se grandi operatori come Msc, Hhla e Dfds o perfino governi stranieri (gli interessi ungheresi sono noti) scendano riservatamente in campo per dire la loro.

- «Serve una persona esperta e capace, che sia in linea con i piani avviati» «Fondamentale la regia. Va data continuità al lavoro di D'Agostino» «Consapevolezza di temi e dinamiche triestine, a iniziare dai punti franchi» «Una conoscenza approfondita è utile per evitare tempi morti in partenza».

Trieste: presentato Maritime Ventures, progetto per le filiere navale e logistico portuale.

Obiettivo: creare 10 nuove imprese nei prossimi 3 anni. TRIESTE Sono stati gli spazi della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia a ospitare la presentazione di Maritime Ventures, il progetto di venture building interamente dedicato alle filiere navale e logistico-portuale, nato su iniziativa di CDP Venture Capital che, di intesa con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ha favorito la costituzione di una Società di scopo interamente dedicata alla costruzione e al lancio di nuove iniziative imprenditoriali che svilupperanno prodotti e servizi per la digitalizzazione e l'innovazione delle PMI che operano nelle filiere navale e logistico-portuale. L'obiettivo di Maritime Ventures è di creare 10 nuove imprese nei prossimi 3 anni, per rispondere ai bisogni crescenti di trasformazione digitale delle PMI italiane che sviluppano componentistica e servizi nei settori della cantieristica navale, della nautica da diporto, della crocieristica e della logistica portuale. Queste neonate imprese saranno oggetto di successivi investimenti in equity da parte del Fondo Boost Innovation di CDP Venture Capital per un ammontare di circa 30 milioni di euro, che potranno generare un effetto di addizionalità sul mercato che porterà gli investimenti complessivi a circa 70 milioni di euro. Maritime Ventures opererà in due sedi permanenti: una a Trieste, presso lo spazio messo a disposizione dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, l'altra a Genova, presso gli spazi del Genova Blue District, grazie al sostegno del Comune di Genova. Maritime Ventures è frutto dell'iniziativa di CDP Venture Capital e coinvolge primari investitori: il venture builder tedesco Bridgemaker e l'hub di open innovation Cariplo Factory, che opereranno in joint venture gestendo l'operatività della società, strutturata nelle fasi di Market Assessment, Concept Development e MVP testing, propedeutiche al lancio delle startup, il leader mondiale della cantieristica navale Fincantieri e PSA Italy, presente in Italia con tre terminal container che gestiscono il 25% dell'import-export del nostro Paese, il Gruppo Intesa Sanpaolo, la più grande banca italiana e fra le prime in Europa, che ha investito nel progetto attraverso il Fondo Sei, Sviluppo Ecosistemi Innovativi di Neva Sgr, la società di venture capital del Gruppo, Fondazione Compagnia di San Paolo, che sostiene lo sviluppo del territorio genovese e ligure e Friulia, Finanziaria della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia che supporta lo sviluppo del territorio regionale. Confindustria Genova è partner istituzionale di Maritime Ventures. Il Gruppo Intesa Sanpaolo contribuirà anche attraverso la consulenza di Intesa Sanpaolo Innovation Center, società dedicata alla promozione e allo sviluppo dell'innovazione che controlla Neva Sgr e supporterà l'interazione tra la gestione del progetto e l'ecosistema delle PMI appartenenti alle filiere coinvolte. In occasione dell'evento di Trieste, Maritime Ventures ha presentato l'analisi Venture Blueprint, frutto dei primi mesi di attività e risultato di oltre 45 interviste con alcuni dei



più rilevanti attori del settore. Obiettivo di questa analisi è mettere a fuoco i principali bisogni di digitalizzazione e le priorità delle imprese attive nella filiera. Sei i preliminari ambiti che sono emersi e che rappresentano il perimetro iniziale di approfondimento entro cui valutare le opportunità per le prime iniziative imprenditoriali che verranno costituite: 1. abilitare un maggiore coordinamento tra gli stakeholder dell'ecosistema logistico-portuale; 2. superare le sfide per le PMI nel padroneggiare e gestire l'evoluzione normativa sulla sostenibilità; 3. rendere l'organizzazione del lavoro sempre più digitalizzata; 4. supportare le PMI nel destreggiarsi e recepire leggi e regolamentazioni complesse; migliorare la comunicazione tra i vari stakeholder con un approccio più digitale; 5. traguardare ottimizzazioni abilitate da una maggiore tracciabilità nella gestione dei materiali a fini manutentivi e nelle fasi di costruzione. L'evento si è aperto con un messaggio di Adolfo Urso , Ministro per le Imprese e del Made in Italy, e con il saluto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga . I lavori sono proseguiti con gli interventi di Federica Seganti , Presidente e Amministratore Delegato di Friulia, Agostino Scornajenchi , Amministratore Delegato e Direttore Generale di CDP Venture Capital, Pierroberto Folgiero , Amministratore Delegato di Fincantieri, e Sergio Emidio Bini , Assessore regionale alle attività produttive e turismo, che hanno illustrato le ragioni del loro coinvolgimento nell'iniziativa e sottolineato le grandi sinergie con il territorio regionale Enrico Nosedà , Amministratore Delegato di Maritime Ventures e Chief Innovation Advisor di Cariplo Factory, ha presentato l'analisi Venture Blueprinting. A seguire, la tavola rotonda "Da need di mercato a opportunità di sviluppo: la transizione digitale della Filiera Marittima" che ha visto la partecipazione di Claudio Cisilino , Responsabile della Direzione Operations, Corporate Strategy and Innovation di Fincantieri, Stefano Cangelosi, Head of Business Process Management di PSA Italy, Fulvio Bersanetti , Program Officer di Fondazione Compagnia di San Paolo, Alessandro Balboni , Head of Innovation Business Development di Intesa Sanpaolo Innovation Center, e Riccardo Porro , Board Member di BC Ventures (la joint venture tra Cariplo Factory e Bridgemaker) e Chief Operating Officer di Cariplo Factory. Il programma della giornata si è concluso con l'intervento di Lorenzo Franchini , Senior Partner e Responsabile Fondo Boost Innovation CDP Venture Capital. Fonte: MARITIME VENTURE

«Fincantieri, tutti usano ancora la paga globale Operai schiavizzati»

I sindacalisti in aula. La replica: controlli rigorosi

Alberto Zorzi

MESTRE «Il 90 per cento delle ditte di subappalto ha sempre utilizzato la paga globale. Un sistema che è in vigore ancora oggi, sebbene dopo l'inchiesta almeno la paga oraria è aumentata: dai 6-7 euro di allora, ritenuti il limite dello sfruttamento, ai 10-11-12 di adesso». Fabio Querin è stato assunto alla Fincantieri nel 1998 e fino all'anno scorso è stato il volto sindacale della Fiom Cgil, in prima fila a denunciare soprattutto il sistema dei subappalti. E per questo ieri è stato sentito a lungo dal pm Giorgio Gava, nel corso del processo a 26 imputati accusati a vario titolo di sfruttamento del lavoro: tra di loro 15 sono dipendenti o ex del colosso delle navi con sede a **Porto Marghera**, che secondo l'accusa non potevano non sapere che cosa stava succedendo - alcuni di loro sono accusati di corruzione tra privati per aver ricevuto regali, soldi, pc e smartphone per chiudere un occhio - tesi confermata ieri dai sindacalisti-testimoni, ma smentita dall'azienda: «Fincantieri ribadisce con fermezza l'impegno a garantire un controllo rigoroso sull'attività dei fornitori - spiega in una nota - Negli ultimi anni abbiamo rafforzato ulteriormente le misure di monitoraggio e verifica, assicurando che le aziende appaltatrici e subappaltatrici rispettino scrupolosamente gli obblighi contrattuali e normativi in materia di retribuzione, contributi e sicurezza sul lavoro».

La paga globale prevede che non ci siano ferie, straordinari, malattie e tutto il resto: al lavoratore - nella maggior parte dei casi bengalesi - sembra di guadagnare come i colleghi con «paga sindacale», ma poi si accorgono che, per esempio, quando tornano in Bangladesh prendono zero.

«Abbiamo parlato più volte dell'argomento con vari dirigenti», ha affermato Querin.

Che poi ha dato uno spaccato storico di come il lavoro in cantiere si è evoluto in questi anni. «Quando sono stato assunto Fincantieri aveva 1500 dipendenti, di cui 500 erano amministrativi e mille operai - ha raccontato - Ora sono poco più di mille, di cui 700 amministrativi». Gli operai delle imprese di subappalto sono quasi 4 mila, ma - ha proseguito - solo un paio d'anni fa è stato realizzato uno spogliatoio adeguato, mentre non ci sono sufficienti posti mensa e la maggior parte, anche per risparmiare, mangia il panino portato da casa sui binari: «Purtroppo abbiamo sempre fatto fatica a spingere gli operai a esporsi e denunciare, hanno paura». Querin ha parlato anche con gli stessi imprenditori, che gli avevano spiegato che quello della paga globale era «l'unico sistema per stare dentro Fincantieri».

Mirco Ferrarese, responsabile dell'ufficio legale della Cgil, ha raccontato delle anomalie delle buste paga e di pestaggi per chi non restituiva parte dei soldi ai datori. «Ci abbiamo messo mesi con 4 persone per ricostruire tutto - ha aggiunto - Mandavamo le diffide a Fincantieri, che non ci rispondeva mai, ma poi era sempre lei a pagare quando chiudevamo le vertenze con le ditte. Alcune segnalazioni ci continuano



Corriere del Veneto

Venezia

ad arrivare, anche in questi giorni». «Tra il 2014 e il 2018 ho mandato decine di Pec a Fincantieri per denunciare il sistema - ha aggiunto Paolo Dorigo, segretario dello SlaiProCobas - c'erano schiavismo ed estorsione, ma l'azienda non ne ha mai voluto prendere atto».

La Nuova di Venezia e Mestre Venezia

il retroscena

L'Autorità portuale e il tentativo sfumato di gestire il Mose

Richiesta avanzata in modo ufficioso all'entourage di Salvini La contrapposizione fra esigenze commerciali e salvaguardia

ALBERTO VITUCCI

Alberto Vitucci Era tutto previsto. Il clima che cambia, le acque alte in aumento. E Il Mose, pensato per essere sollevato tre quattro volte l'anno, che dovrà essere azionato sempre di più. Tra qualche decennio anche ogni giorno. Un contrasto tra salvaguardia e portualità che in questi giorni è arrivato alla superficie con furiose polemiche. Nel corso dell'ultima riunione per la modifica del Protocollo convocata dalla commissaria del Mose Elisabetta Spitz i rappresentanti dell'Autorità portuale hanno duramente contestato l'ipotesi, chiesta dalla città, di adeguare il protocollo alle esigenze della comunità. Eliminando le incertezze e avviando la manovra di sollevamento quando l'acqua è prevista a 110 ed è a 80 centimetri a Punta Salute. Cioè non è ancora entrata in laguna. Motivazioni evidenti, perché la vita di una città complessa, sull'acqua e soggetta alle maree come Venezia, si regge sui centimetri. Sopra una certa quota le parti basse come San Marco Rialto e Cannaregio vengono allagate. I mezzi Actv sono costretti a deviazioni, Veritas non riesce a raccogliere i rifiuti.

In assenza delle difese locali, colpevolmente dimenticate e mai finanziate negli ultimi trent'anni, la città va sotto. Il Mose, costato già sette miliardi deve servire almeno a questo.

Ma la comunità portuale non ci sta. E adesso fa sentire la sua voce. Contraria a decidere tre ore prima dell'evento il sollevamento, con il rischio di falsi allarmi. Contraria a partire con il Mose quando la previsione è 110 e l'acqua arriva a 80. Favorevole invece, come hanno scritto gli operatori, ad azionare le tre bocche di **porto** in modo differenziato.

"Usando meno quella di Malamocco che fa entrare le navi". Un'opzione sciagurata, ricordava qualche tempo fa il professor Luigi D'Alpaos, insigne ingegnere idraulico ed esperto di laguna, perché si innestano fenomeni erosivi dei fondali.

Un contrasto che ha visto da una parte Provveditorato, Autorità della laguna e sindaco, dall'altra il **porto**.

Tanto che a margine della riunione è emersa l'ipotesi che potesse essere l'Autorità portuale il soggetto delegato a gestire le aperture del Mose. Difficile, perché la legge ora prevede che sia l'Autorità della laguna a occuparsene. Ma la richiesta sarebbe stata avanzata in modo ufficioso anche alle alte sfere del ministero retto dal segretario della Lega Matteo Salvini.

Battaglia tra poteri forti e tra le esigenze, in questo caso contrapposte, della città.

Per provare a uscire dallo scontro salvaguardia-portualità nel 2002 (sindaco Paolo Costa) il Comune aveva proposto la conca di navigazione a Malamocco. Costata 350 milioni di euro, non è ancora stata



La Nuova di Venezia e Mestre Venezia

autorizzata dalla Capitaneria. Troppo piccola e pericolosa in condizioni di vento. Dunque ogni alzata penalizza il porto, hanno detto gli operatori. "Fatelo funzionare anche di notte", ha proposto il sindaco.

Intanto le acque alte non danno tregua. Per oggi pomeriggio alle 15.40 prevista una nuova massima di 110 centimetri. Stando al nuovo protocollo - peraltro non ancora in vigore - si dovrebbe alzare il Mose. C'è chi chiede maggiore trasparenza sulle decisioni. «Non c'è traccia nei sito di commissari e Consorzio di queste nuove proposte», dice il consigliere di Municipalità Alberto Bernstein, già responsabile del Centro informativo del Mose, «le decisioni devono essere prese con i cittadini, non nelle segrete stanze».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA La conca di navigazione di Malamocco e, in alto, il Mose in azione Oggi previsti 110 centimetri nel pomeriggio paratoie in azione.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lavoro e imprese

La Zls ora operativa Comitato d'indirizzo convocato per il 24 Sindaci come uditori

I tempi per godere del credito di imposta sono strettissimi L'obiettivo è ottenere il finanziamento per il 2025 e il 2026

FRANCESCO FURLAN

Francesco Furlan Zona logistica semplificata (Zls) al debutto. Il Comitato di indirizzo è stato convocato giovedì 24 ottobre per la prima volta.

Ne fanno parte il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, Fulvio Lino Di Blasio per l'Autorità di sistema portuale, Michele Palma per la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'ex prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paolo Dalla Vecchia per il Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Tre i punti all'ordine del giorno della riunione: il riepilogo delle procedure e delle normative che disciplinano la Zls, l'illustrazione dell'operatività e, soprattutto, l'approvazione del regolamento interno del Comitato di indirizzo. Alle riunioni del Comitato partecipano, ma solo come uditori e quindi senza possibilità di voto, anche il sindaco della città metropolitana di Venezia e il presidente della provincia di Rovigo, oltre ai sindaci dei territori coinvolti (Venezia e Chioggia più i comuni rodigini). Ai componenti del Comitato non spetterà nessun compenso, indennità di carica, gettoni di presenza o rimborsi per spese di missione. Sempre stando alla bozza la struttura tecnico-amministrativa di supporto - si chiamerà segreteria tecnica della Zls - sarà costituita all'interno dell'amministrazione regionale e sarà coordinata dal direttore dell'Area Politiche economiche, Santo Romano. Per garantire i rapporti tra il Comitato e le categorie è prevista anche l'istituzione di una Conferenza stabile da convocare almeno una volta l'anno. Con la riunione del 24 la Zls diventa quindi operativa, anche se sono molto stretti i tempi per le aziende di godere delle risorse messe a disposizione dal governo: 80 milioni di crediti di imposta. I progetti di investimenti possono andare da 200 mila a un massimo di 100 milioni di euro.

Le comunicazioni vanno fatte all'Agenzia delle Entrate tra il 12 dicembre 2024 al 30 gennaio 2025 ma devono essere relative a investimenti messi a terra fra l'8 maggio 2024 e il 15 novembre 2024.

C'è quindi ancora pochissimo tempo per le aziende interessate a investire anche se i piani industriali non si costruiscono da un giorno all'altro e fino a qualche settimana fa non c'era alcuna certezza sull'operatività della Zls, progetto lanciato 5 anni fa dall'allora presidente degli industriali veneziani, Vincenzo Miranese. Per questo è necessario che - come hanno ricordato in diverse occasioni Regione, Confindustria e organizzazioni sindacali - il credito d'imposta venga finanziato dal Governo anche per il 2025 e 2026. «Dare garanzie agli investitori», ricordava pochi giorni fa l'assessore Roberto Marcato, «è sicuramente una fondamentale leva di attrazione».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Una veduta di **Porto** Marghera dal Ponte strallato l'assessore roberto



La Nuova di Venezia e Mestre Venezia

mercato ha seguito l'istituzione della zona logistica semplificata.

La Voce di Rovigo
Venezia

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA Rinnovato il "patto" del 2022

Gli interporti fanno squadra

ROVIGO - L'interporto di Rovigo, oltre che perno della ZIs, anche pilastro della logistica veneta. E' stata sottoscritta ieri in Fiera a Padova, in occasione della prima edizione degli Stati Generali della Logistica del Nord Est, l'estensione del Patto per lo sviluppo del **sistema** logistico veneto. L'accordo, originariamente siglato nel 2022 durante la fiera Green Logistics Expo tra **Autorità di Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale**-Porti di Venezia e Chioggia, Save con gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso, Interporti di Padova, Portogruaro, Rovigo, Consorzio Zai-Interporto Quadrante Europa di Verona, è stato sottoscritto, infatti, anche dalle società partecipate dalla Regione e dai gestori delle infrastrutture regionali: Veneto Strade, Infrastrutture Venete e Cav. "Grazie a questo accordo che vede una regia da parte della Regione sui flussi di traffico di merci e persone relative a tutte le modalità di trasporto - sottolinea la vicepresidente della Regione e assessore a Infrastrutture e Trasporti Elisa De Berti - si vuole andare a favorire lo scambio di best practice e benchmarking relative a soluzioni tecniche innovative applicate alle infrastrutture o all'operatività dei diversi nodi di trasporto regionali in modo da sviluppare utili sinergie di **sistema**. Abbiamo ritenuto fondamentale che nel Patto per lo sviluppo del **sistema** logistico veneto, siglato nel 2022 a Padova, rientrassero tutti gli attori della logistica veneta, compresi i principali soggetti gestori delle reti di infrastrutture di trasporto nel Veneto partecipati dalla Regione, quali Infrastrutture Venete, Veneto Strade e Cav. Obiettivo: far convergere l'impegno di ciascuna realtà logistica verso i medesimi obiettivi di promozione e sviluppo, contribuendo a massimizzare i risultati in alcuni ambiti di interesse comune quali il marketing territoriale, il posizionamento strategico presso le istituzioni europee, l'ottimizzazione dei processi logistici e lo sviluppo dell'intermodalità, lo sviluppo della mobilità delle merci e dei passeggeri, la transizione energetica. In base alle proprie competenze e deleghe attribuite dallo Stato, la Regione continuerà ad esercitare il ruolo di coordinamento, regia e pianificazione tra i nodi dei trasporti operanti nel territorio lavorando a fianco delle imprese della logistica per attivare quelle sinergie che solo un soggetto come Regione può promuovere per raggiungere e soddisfare le esigenze del 'privato' e rendere il nostro territorio sempre più connesso e competitivo".



Via a Green Logistics Expo con il Patto per la logistica veneta

Giulia Sarti

PADOVA La prima giornata di Green Logistics Expo, la terza edizione, si è aperta a Padova con gli Stati Generali della Logistica del Nord Est, organizzati dalla Regione Veneto in collaborazione con Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia e le Province autonome di Bolzano e Trento. Mentre gli operatori arrivavano ad affollare i 14 mila metri quadri della Fiera, per incontrare gli oltre 200 espositori internazionali presenti, le prime tavole rotonde a cui hanno preso parte alcuni dei maggiori esponenti del mondo della logistica che hanno discusso insieme delle strategie per uno sviluppo futuro, per passare poi alla sottoscrizione dell'estensione del Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto. Già firmato il 22 Ottobre 2022 durante la stessa fiera Green Logistics Expo tra l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Save, Interporti di Padova, Portogruaro, Rovigo, Consorzio Zai-Interporto Quadrante Europa, con il nuovo accordo di oggi si aggiungono tre società partecipate dalla Regione e dai gestori delle infrastrutture regionali: Veneto Strade, Infrastrutture Venete e CAV. E' lo stesso presidente dell'AdSp veneta Fulvio Lino Di Blasio a spiegare ai nostri microfoni il senso del patto. Oggi ci rinforziamo e con i nuovi ingressi abbiamo più forze e occasione per guardare insieme al sistema futuro. In questo scenario si inserisce anche la Zona Logistica Semplificata centrata proprio sul porto veneziano. A breve avremo il primo comitato di indirizzo della Zls -spiega il presidente- motivo in più di investire per chi già è presente in porto dando la possibilità di accedere al credito di imposta, ma anche per chi vuole investire per la prima volta nello scalo. E' un'ulteriore carta che ci giochiamo per attrarre investimenti in un porto che vive una nuova stagione con tante richieste. A Venezia insomma -chiude- c'è fermento. Il presidente Di Blasio tra alcuni mesi chiuderà il suo primo mandato a guida di una AdSp. La cosa più difficile da fare come presidente è lavorare in modo coerente tra le potenzialità e i fabbisogni del proprio porto. Riuscire a fare questo è l'auspicio di chiunque ricopra il mio stesso ruolo. Spesso infatti, aggiunge, vincoli di carattere normativo o di consuetudine rendono il cambiamento uno delle principali ragioni di rallentamento: Lo si vede nel tema delle concessioni, nella transizione digitale, in tutti quelli aspetti su cui una forte regia centrale potrebbe aiutare. Penso ad uniformare l'approccio alle concessioni, al modo in cui si quantificano le loro lunghezze ad esempio. Una figura centrale, che potrebbe essere all'interno del Ministero dei Trasporti che dia una mano ai presidenti delle AdSp gestendo e dando indirizzi al di là del singolo scalo, è insomma ben vista da Di Blasio. La fiera e la parte espositiva Qui a Padova al centro c'è l'intermodalità con la partecipazione di 16 Interporti, dei porti di Genova, Trieste, Venezia e La Spezia di operatori globali quali MSC e delle imprese a lei collegate, di primari operatori intermodali, come GTS, Ambrogio, Fercam, di integratori



Messaggero Marittimo

Venezia

logistici come Contship, hub logistici come FNM Malpensa Intermodale, e operatori internazionali come i polacchi di PCC Intermodal, i belgi di Godemar, i francesi di Touax e Swish e gli austriaci di Rail Cargo Group per citarne alcuni ai quali si aggiungono imprese italiane, tra le altre, come Pallex, DSV e Logtainer. Assicurata ai massimi livelli la presenza del settore ferroviario con la partecipazione di tutte le imprese del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane attive nel mondo del trasporto e della logistica. Non meno importante è la sezione dedicata al magazzino, sia sul fronte immobiliare con World Capital e Segro Vailog sia sul versante della logistica di magazzino con Toyota Cesab, Jlg Elevah, Tab Batteries, Fronius Internationals, GS Scaffalature, Mpm Protezioni Industriali, Kiwitron e molti altri.

Veneto News

Venezia

Stati Generali della Logistica del Nord-Est, tra i firmatari del Patto per lo sviluppo del sistema logistico veneto entrano i tre gestori delle reti di infrastrutture di trasporto nel Veneto: Infrastrutture Venete, Veneto Strade e CAV

"Abbiamo ritenuto fondamentale che nel Patto per lo sviluppo del **sistema** logistico veneto, siglato nel 2022 a Padova, rientrassero tutti gli attori della logistica veneta, compresi i principali soggetti gestori delle reti di infrastrutture di trasporto nel Veneto partecipati dalla Regione del Veneto, quali Infrastrutture Venete, Veneto Strade e CAV. Obiettivo: far convergere l'impegno di ciascuna realtà logistica verso i medesimi obiettivi di promozione e sviluppo, contribuendo a massimizzare i risultati in alcuni ambiti di interesse comune quali il marketing territoriale, il posizionamento strategico presso le istituzioni europee, l'ottimizzazione dei processi logistici e lo sviluppo dell'intermodalità, lo sviluppo della mobilità delle merci e dei passeggeri, la transizione energetica. In base alle proprie competenze e deleghe attribuite dallo Stato, la Regione continuerà ad esercitare il ruolo di coordinamento, regia e pianificazione tra i nodi dei trasporti operanti nel territorio lavorando a fianco delle imprese della logistica per attivare quelle sinergie che solo un soggetto come Regione può promuovere per raggiungere e soddisfare le esigenze del 'privato' e rendere il nostro territorio sempre più connesso e competitivo". Lo

ha detto la Vicepresidente della Regione del Veneto e Assessore alle Infrastrutture e Trasporti, Elisa De Berti, con riferimento alla sottoscrizione avvenuta oggi in Fiera a Padova, in occasione della prima edizione degli Stati Generali della Logistica del Nord Est, dell'estensione del Patto per lo Sviluppo del **Sistema** Logistico Veneto. L'accordo, originariamente siglato nel 2022 durante la fiera Green Logistics Expo tra **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale**-Porti di Venezia e Chioggia, Save con gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso, Interporti di Padova, Portogruaro, Rovigo, Consorzio Zai-Interporto Quadrante Europa di Verona, è stato sottoscritto, infatti, anche dalle società partecipate dalla Regione e dai gestori delle infrastrutture regionali: Veneto Strade, Infrastrutture Venete e CAV. "Grazie a questo accordo, che vede una regia da parte della Regione sui flussi di traffico di merci e persone relative a tutte le modalità di trasporto, si vuole andare a favorire lo scambio di best practice e benchmarking relative a soluzioni tecniche innovative applicate alle infrastrutture o all'operatività dei diversi nodi di trasporto regionali in modo da sviluppare utili sinergie di **sistema**". Al seguente link le immagini della giornata odierna:

<https://drive.google.com/drive/folders/1pIRoqhRWp8EW3tLQwHwnDnN6h0LLZ27X>.

Comunicato

(VICEPRESIDENTE/INFRASTRUTTURE/TRASPORTI) Please follow and like us.



La Stampa (ed. Savona)
Savona, Vado

Funivie , 5 anni di nulla

Dalla frana che la notte del 23 novembre 2019 travolse due tralicci, la linea tra Savona e San Giuseppe è ferma. Si sono alternati governi, ministri e ben tre commissari in 4 anni ma manca ancora una soluzione per il riavvio

MAURO CAMOIRANO

mauro camoirano savona Ripristino delle Funivie: da quasi 5 anni un nulla di fatto. Era, infatti, la notte del 23 novembre 2019 quando si staccò la frana che travolge due tralicci della linea. L'impianto si blocca. Nel febbraio 2020 l'allora ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Pd, Paola De Micheli, arriva a San Giuseppe e promette la soluzione in pochi mesi. Così non sarà. E non faranno meglio i vari governi che si succederanno, al di là del colore. L'impressione di una vera mancanza di convinzione da parte del Ministero si incastra in un'effettiva difficoltà tecnica per il ripristino, e su uno scenario già difficile da un punto di vista economico.

Funivie Spa, infatti, è stata prima messa in liquidazione; poi nel 2022 la revoca formale della concessione, con la gestione affidata al presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Emilio Signorini, compito poi passato a Paolo Piacenza, commissario straordinario dell'AdSP dopo il trasferimento di Signorini ad Iren. Girandola anche di commissari per il ripristino, 3 in 4 anni: prima Roberto Ferrazza e poi Fabio Riva, entrambi ad un passo dalla pensione; quindi Vittorio Maugliani. Con lui pare che si cambi passo. Il Commissario, infatti, nell'aprile 2022 assegna i lavori alla Valori Scarl di Roma. Ma non si va più in là di quello: dopo poco si arriverà alla rescissione del contratto. Si deve indire una nuova gara. Intanto, però, la tragedia del Mottarone, con le sue 14 vittime, porta a una normativa ancora più stringente e ciò non aiuta.

La nuova gara ha sempre un valore a base d'asta di oltre 4 milioni di euro e prevede il ripristino sia nel tratto tra la Stazione di San Rocco e di San Lorenzo, che in quello di località Voiana.

Andrà deserta. Come anche la procedura negoziata a cui il commissario Maugliani invita cinque società. Quindi fumata nera anche per la trattativa diretta con la Leitner, società leader del settore. Più che una questione di budget in sé, il motivo sarebbe l'impianto vetusto sul quale si chiede di intervenire solo su un determinato tratto. La vicenda è ormai kafkiana: in quattro anni non si riescono a ripristinare due piloni. Una mossa positiva pare il fatto che Piacenza riassuma, a questo punto, entrambe le figure di commissario per il ripristino e la gestione. Poi scoppia il terremoto Toti in Regione. Anche Piacenza rassegna le dimissioni e torna al suo "vecchio" ruolo di segretario generale di AdSP. Come commissario, il Governo ha quindi nominato l'ammiraglio Massimo Seno, che quindi è subentrato a Piacenza anche per quanto riguarda Funivie. Viene nominato l'ex senatore Paolo Ripamonti come sub commissario. Ripamonti pare affrontare la questione con tenacia, a detta anche dei sindacati, soprattutto riguardo questioni



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

come parchi ed utilizzo dei treni in sinergia con la fune. Ma sul ripristino dell'impianto non si muove foglia. E il 31 dicembre, se non ci sarà una proroga della gestione commissariale da parte del Ministero, che dovrà essere inserita nella legge di Bilancio di fine anno, l'impianto passerà di competenza della Regione. Così Franco Paparusso (Uil Trasporti): «Non si può che essere molto preoccupati: 5 anni di nulla, con l'unico dato che i lavoratori da oltre 80 sono diventati 49, che è un limite anche nella speranza che l'impianto possa prima o poi ripartire. Diamo atto al sub commissario: sta facendo il possibile, ma il passaggio di competenza alla Regione, soprattutto in questo momento, sarebbe un salto nel buio davvero sconsigliabile. Necessario almeno un anno di proroga della gestione commissariale». - © RIPRODUZIONE RISERVATA " I vagonetti delle Funivie trasportavano il carbone dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo La frana ha abbattuto due tralicci L'impianto è fermo dal novembre 2019 Franco Paparusso Uil Trasporti L'impianto non deve passare di competenza alla Regione, sarebbe un salto nel buio.

Il progetto firmato dagli ingegneri Carissimo e Crotti risale al 1903

Un impianto di concezione moderna che vanta oltre cento anni di vita

Le Funivie hanno oltre 100 anni ma sono considerate ancora un impianto di moderna concezione. Impianto nato per portare il carbone dal porto di Savona a San Giuseppe e alla cokeria di Bragno, inizialmente non era però dedicata esclusivamente al carbone, ma le rinfuse erano tante, dal vetro al cemento al catrame alla loppa, ma anche legname e cotone. Il punto di partenza è il 1903, quando i due ingegneri Antonio Carissimo e Giovanni Crotti presentarono un progetto di funivia aerea tra lo scalo portuale di Savona e San Giuseppe di Cairo. Nel 1910 si costituì la "Società anonima Funivie Savona-San Giuseppe" e il 9 settembre dello stesso anno fu stipulata la convenzione. La linea della teleferica, attivata a regime nel 1912, percorre una distanza di 18 chilometri, con un dislivello massimo di 520 metri. La stazione di partenza, prevista dapprima in vicinanza della foce del Letimbro, venne poi fissata sul lato nord del bacino portuale.

Il trasporto si serve di 1300 vagonetti sorretti da oltre 140 chilometri di cavo.

Nel 1926 iniziò il secondo periodo della struttura, caratterizzato dalla realizzazione del pontile di sbarco rapido alla stazione Miramare; e nel 1936, si rese necessario il raddoppio della linea aerea. Ma è negli anni duemila, con Claudio Burlando presidente della Regione, che si cambiò passo, con il progetto di concentrare nel savonese la filiera del carbone. Nel 2005 iniziarono i lavori del tunnel sottomarino e della galleria (per una lunghezza di 1100 m sotto il mare e 500 m sotto terra, costata svariati milioni di euro) per l'ambientalizzazione del trasporto. Nel 2007 il Ministero assegnava la concessione venticinquennale a Funivie Spa. Nel 2010 venne inaugurata la Darsena Alti Fondali realizzata dall'**Autorità** Portuale in modo da ospitare le super navi carboniere. Inizia ad aumentare il controllo del gruppo Ascheri, proprietario di Italiana Coke, sulla società, tanto che Funivie ed Italcoste alla fine condividono lo stesso amministratore delegato. Iniziando a crearsi un cortocircuito, con l'azionista di riferimento che è anche maggior cliente e pure, però, il soggetto su cui Funivie vata i maggiori crediti. Le premesse dello tsunami perfetto, con la crisi di Italiana Coke e il ricorso al concordato che si sono incrociati con il blocco della linea per la frana che ha fermato i cassonetti.m. ca. - © RIPRODUZIONE RISERVATA L'inaugurazione del pontile di sbarco Miramare nel 1926 la storia.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

IL FRONTE DEL PORTO

Diga, il Pd sferza Bucci sui ritardi «Sulle opere fa solo chiacchiere»

L'ex ministro attacca H sindaco: «Posati 4 cassoni su 105 e la demolizione prevista non è iniziata» H candidato del centrodestra ribatte: «Fa H gufo: per noi parlano i fatti come nel caso del Morandi»

MARIO DE FAZIO

1 contrattacco si materializza sotto forma di un video diffuso sui social, in cui il candidato del centrosinistra alla presidenza della Regione, Andrea Orlando, attacca a testa bassa il rivale Marco Bucci su uno dei cavalli di battaglia della narrazione del sindaco di **Genova**, la "politica del fare" applicata alle infrastrutture e, in particolare, a una delle opere più importanti per l'economia della Liguria, la nuova diga foranea.

L'affondo arriva citando il cronoprogramma e i numeri forniti in passato dall'Autorità portuale. «Sui 105 cassoni che dovranno essere posati per realizzare la nuova diga del **porto** di **Genova** ne sono stati posati quattro - esordisce Orlando - Oggi non si sa di che cosa verranno riempiti perché il commissario per l'opera Marco Bucci ha detto che userà i fanghi del dragaggio, ma la Regione e il ministero dell'Ambiente hanno risposto che non è possibile». Per l'alfiere del campo progressista «non basta parlare della realizzazione delle opere nei talk show, è necessario seguirle le opere, è necessario farle in conformità delle regole» continua Orlando, che in maniera puntigliosa prende i canonici due piccioni con una fava: ricostruendo le tempistiche fornite dall'allora presidente dell'Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini, incalza il rivale Bucci sui ritardi sull'opera e ricorda - en passant ma non troppo - l'inchiesta per corruzione che aveva portato all'arresto dell'ex numero uno del **porto**. «Lo scorso anno il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini aveva annunciato che oggi (ieri per chi legge, ndr), 9 ottobre, sarebbe stato il giorno dell'inizio della demolizione della vecchia diga del **porto** di **Genova**. Poi voi sapete che Paolo Emilio Signorini è stato arrestato - continua Orlando rivolgendosi agli ascoltatori - ha patteggiato una pena per corruzione, nel frattempo era stato nominato amministratore delegato di ken dal sindaco Bucci. Oggi, è evidente, non inizierà nessun tipo di lavoro di demolizione della vecchia diga». Infine, la parte propositiva, in cui non mancano altre bordate.

«Togliereemo la Liguria dal suo isolamento, la faremo crescere - garantisce l'esponente Pd - Non sarò il presidente che porrà un'infinità di prime pietre, ma sarò quello che sbloccherà le opere che non sono riusciti a realizzare Toti e Bucci. Noi vogliamo che le opere si realizzino e che siano fatte per bene, a partire dalla diga di **Genova**».

A stretto giro, mentre è La Spezia per presentare il suo programma, arriva la replica puntuta di Bucci. «La ricostruzione del ponte di **Genova** ha dimostrato una cosa che dovrebbe servire di lezione



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

a Orlando: mentre noi eravamo al lavoro per **Genova** e il Pd votava contro, intorno al nuovo ponte volteggiavano gli uccellacci del malaugurio che disseminavano la nostra strada di ricorsi e di problemi, annunciando che erano causa di ritardo sicuro - attacca il sindaco di **Genova**, che è anche commissario per la realizzazione della diga - Alla fine hanno parlato i fatti. Adesso come allora, parlano i gufi, alla fine parleranno i fatti».

Bucci, che ha sempre smentito le constatazioni sui ritardi nella realizzazione della diga, va oltre. «Su una cosa Orlando ha ragione: le opere bisogna realizzarle, non annunciarle aggiunge - Ed è proprio questa la differenza tra la sinistra che si vanta di averle approvate e noi che abbiamo messo a terra i cantieri, tra lui che non riesce neppure a pronunciare la parola Gronda e io che quando sono stato chiamato a realizzare un progetto in tempi in cui nessuno credeva, l'ho finito addirittura in anticipo».

- O RI PR OD UZI ONE RISER VATA.

Il Secolo XIX
Genova, Voltri

Cgil, Cisl e Uil: «La governance deve restare pubblica». Musso: daremo le risposte che cercano
Aeroporto, il pressing dei sindacati «Nuovi investimenti e sì a soci privati»

MATTEO DELL'ANTICO

Investimenti, nuovi voli e un piano di sviluppo a medio e lungo termine con l'ingresso di soci privati - a patto che la maggioranza resti in mano pubblica - all'interno della società che gestisce l'aeroporto di Genova.

Sono queste le principali istanze che Cgil, Cisl e Uil avanzeranno alla nuova dirigenza del Colombo il prossimo 15 ottobre chiedendo anche precise garanzie occupazionali sul futuro dei circa 200 addetti dello scalo genovese. «La nuova dirigenza deve spiegarci quali sono i piani che riguardano l'aeroporto. Ci sono decine di lavoratori coinvolti e vogliamo sapere cosa si sta facendo per garantire sviluppo e occupazione. I passeggeri vanno incrementati e il progetto di sviluppo del settore cargo non ha ancora dato i frutti sperati. Crediamo che sia opportuno l'ingresso di soci privati nella compagine societaria che guida il Colombo a patto che la quota di maggioranza resti in mano pubblica», dice Enrico Poggi, segretario generale della Filt-Cgil di Genova. La società che controlla il Colombo ha chiuso il bilancio del 2023 con una perdita di esercizio di 3,5 milioni di euro.

L'assemblea dei soci, lo scorso agosto, ha definito il nuovo assetto gestionale, dopo che la Camera di Commercio di Genova (che controlla il Cristoforo Colombo insieme all'Autorità Portuale) ha esercitato il diritto di prelazione sulle quote detenute da Aeroporti di Roma. Come nuovo presidente, designato dall'Autorità portuale con il sostegno del sindaco Marco Bucci, è stato nominato il professor Enrico Musso. «Abbiamo un aeroporto poco utilizzato, con pochi voli e costosissimi. Ci aspettiamo, da parte della nuova dirigenza, un vero piano di rilancio che punti a un vero sviluppo e alla tutela di tutti i dipendenti», sottolinea Mauro Scognamiglio, segretario generale della Fit-Cisl Liguria. Secondo Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti Liguria, è anche fondamentale «programmare nuove assunzioni visto che ci sono stati numerosi addetti che sono andati in pensione e se si vuole davvero rilanciare il Colombo con nuovi voli serve più personale».

Quello di martedì prossimo, secondo il presidente dello scalo Musso, sarà «un incontro periodico, di quelli già programmati, al quale non so ancora se parteciperò anche io oltre al direttore del personale. Quello che posso dire ai sindacati è che avranno le risposte che cercano nel giro di poco tempo non appena avremo approvato il bilancio».

© RI PRODUZIONE RISERVATA.



"TTG TRAVEL EXPERIENCE 2024 DAL 14 OTTOBRE GNV APRE LE VENDITE PER LA STAGIONE 2025

. Fino al 29 ottobre sconti del 40% su viaggi da giugno a settembre 2025 GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, fissa per lunedì 14 ottobre la data di apertura delle vendite per i viaggi dell'estate 2025 (GIU/SETT 2025) . L'annuncio arriva in occasione della fiera TTG Travel Experience 2024 a Rimini, una delle manifestazioni di riferimento per il settore del turismo a livello internazionale. A partire dalla data di apertura delle vendite verrà attivata una importante promozione per premiare coloro che sceglieranno di prenotare con anticipo i propri viaggi in traghetto: da lunedì 14 a martedì 29 ottobre 2024 sarà infatti possibile godere di uno sconto del 40% sulle traversate in programma da giugno a settembre 2025 per tutti i collegamenti operati dalla Compagnia, ad esclusione delle linee che servono le Baleari. "Ottobre quest'anno non è solo il mese dell'apertura delle vendite per la prossima estate, ma anche quello della finalizzazione e completa operatività della nuova piattaforma per le agenzie GNV Booking. Uno strumento altamente performante che a partire dal primo del mese è a disposizione di tutti gli agenti di viaggio con l'obiettivo di semplificare ed efficientare al massimo le

operazioni di gestione delle prenotazioni. Una conferma del nostro impegno concreto a supporto di quello che rappresenta per GNV il primo e più importante canale di vendita e tramite con il passeggero. - afferma Matteo Della Valle, Chief Passengers Commercial Officer di GNV - Ma ottobre è anche il mese in cui in Cina si terrà la consegna della prima delle quattro nuove navi attualmente in costruzione, GNV Polaris, che entro la fine dell'anno entrerà in servizio nel Mediterraneo. Un importante passo nel percorso di ammodernamento della flotta che sta progressivamente coinvolgendo anche le altre unità già operative grazie ad importanti investimenti per il rifacimento delle aree comuni, come è avvenuto negli scorsi mesi per la motonave Excelsior, l'installazione del Wi-Fi a bordo ed altre importanti implementazioni." "Sono questi i presupposti che ci permettono di guardare con positività alla fine del 2024 che ci ha visti consolidare la forte crescita vissuta negli ultimi anni, ma soprattutto con grande entusiasmo e fiducia al 2025 che siamo certi sarà un anno di ulteriore spinta e sviluppo grazie all'ingresso delle nuove unità che ci permetteranno di aumentare la capacità ma anche di offrire ai nostri passeggeri il massimo dell'offerta a bordo." Ha concluso Della Valle. Per consentire ai propri clienti di programmare il viaggio con maggiore flessibilità e serenità, GNV garantisce la possibilità di cancellare il viaggio prenotato senza alcuna penale fino a 14 giorni prima dalla data di partenza. Anche per la prossima stagione sarà possibile scegliere l'opzione Prevendita che consentirà, per acquisti dal 14 al 29 ottobre e per viaggi fino a settembre 2025 (incluso), di prenotare il biglietto versando solo il 10% del totale (tasse incluse) e di concludere la procedura d'acquisto entro 30 giorni prima della partenza, saldando tramite Agenzia



Fino al 29 ottobre sconti del 40% su viaggi da giugno a settembre 2025 GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, fissa per lunedì 14 ottobre la data di apertura delle vendite per i viaggi dell'estate 2025 (GIU/SETT 2025) . L'annuncio arriva in occasione della fiera TTG Travel Experience 2024 a Rimini, una delle manifestazioni di riferimento per il settore del turismo a livello internazionale. A partire dalla data di apertura delle vendite verrà attivata una importante promozione per premiare coloro che sceglieranno di prenotare con anticipo i propri viaggi in traghetto: da lunedì 14 a martedì 29 ottobre 2024 sarà infatti possibile godere di uno sconto del 40% sulle traversate in programma da giugno a settembre 2025 per tutti i collegamenti operati dalla Compagnia, ad esclusione delle linee che servono le Baleari. "Ottobre quest'anno non è solo il mese dell'apertura delle vendite per la prossima estate, ma anche quello della finalizzazione e completa operatività della nuova piattaforma per le agenzie GNV Booking. Uno strumento altamente performante che a partire dal primo del mese è a disposizione di tutti gli agenti di viaggio con l'obiettivo di semplificare ed efficientare al massimo le operazioni di gestione delle prenotazioni. Una conferma del nostro impegno concreto a supporto di quello che rappresenta per GNV il primo e più importante canale di vendita e tramite con il passeggero. - afferma Matteo Della Valle, Chief Passengers Commercial Officer di GNV - Ma ottobre è anche il mese in cui in Cina si terrà la consegna della prima delle quattro nuove navi attualmente in costruzione, GNV Polaris, che entro la fine dell'anno entrerà in servizio nel Mediterraneo. Un importante passo nel percorso di ammodernamento della flotta che sta progressivamente coinvolgendo anche le altre unità già operative grazie ad importanti investimenti per il rifacimento delle aree comuni, come è avvenuto negli scorsi mesi per la motonave Excelsior, l'installazione del Wi-Fi a bordo ed altre

Informatore Navale

Genova, Voltri

di Viaggio, Contact Center o sul sito GNV. PROGRAMMAZIONE GNV ESTATE 2025 - Per la stagione estiva 2025 GNV conferma il deployment che la vedrà operare anche quest'anno con una capillare presenza sul mercato Italia dove è presente in Sardegna con quattro navi e 2 partenze al giorno sulle tratte **Genova**-Olbia e **Genova**-Torres e con partenze giornaliere sulla linea tra Civitavecchia e Olbia e in Sicilia dove opera i collegamenti giornalieri da e per Palermo con **Genova** e Napoli, le linee da Civitavecchia per Palermo e Termini Imerese e il collegamento Napoli-Termini Imerese. Forte del progetto di internazionalizzazione del proprio business GNV è presente in: Spagna, nelle Baleari con partenze da e per i porti di Barcellona e Valencia per Minorca, Palma di Maiorca e Ibiza; in Marocco dove opera 6 linee da e per Italia, Spagna e Francia, offrendo una rete completa verso tutti i maggiori porti mediterranei con i collegamenti **Genova**-Tangeri, Civitavecchia-Tangeri, Barcellona-Tangeri e Barcellona-Nador, Sète-Tangeri e Sète-Nador, oltre alla linea Almeria-Nador e in Tunisia con le partenze confermate anche per il 2025 dai porti di **Genova**, Civitavecchia e Palermo per Tunisi. Infine, la Compagnia continua a investire nel collegamento giornaliero verso l'Albania con la linea Bari-Durazzo.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Genoa Blue Agreement, oltre 150 violazioni (visibili) in estate

Nel solo trimestre estivo sono stati più di 150 gli episodi di emissione di fumi scuri (secondo una parametrizzazione in cinque livelli condivisa con la Capitaneria) dai fumaioli di navi ormeggiate a **Genova** protrattesi per oltre 4 minuti, in violazione della regola n.6 del Genoa Blue Agreement, accordo su base volontaria che impegna le compagnie armatoriali e gli enti preposti al controllo a fare il possibile per ridurre le emissioni delle navi in arrivo e partenza dai moli genovesi. Le osservazioni sono state effettuate dall'associazione Sentinelle dei fumi e sottoposte su base mensile alla locale Capitaneria di porto, che non ha però risposto alle nostre domande al riguardo.

"Pensiamo che il calo delle fumate sia da attribuire agli interventi della Capitaneria, che siamo certi ci sono stati" spiegano tuttavia dall'associazione, attribuendo il calo progressivo degli episodi alla moral suasion della Guardia Costiera: "Da giugno alcuni traghetti non fumano più, altri hanno fumi più contenuti, pochi (tutti Moby) continuano a fumare imperterriti". Il Blue Agreement è infatti un tipico esempio di green washing, che non vincola in alcun modo i sottoscrittori. La regola 6, la più facilmente monitorabile, prevede

ad esempio che "il bordo assicurerà il monitoraggio delle emissioni della nave, curando, sempre, l'ottimizzazione dell'uso dei motori/generatori/caldaie al fine di minimizzare le possibili emissioni scure, chiamando immediatamente la Sala operativa della Capitaneria di porto nel caso in cui, durante l'osservazione, tali emissioni durino per un periodo temporale superiore a 60 secondi" E pure "nell'eventualità di emissione di fumo scuro dai fumaioli della nave per un periodo superiore a 4 minuti continuativi", il rimedio dello spegnimento (ovviamente all'ormeggio) di motori/generatori/caldaie è previsto solo "per quanto praticabile secondo le competenti valutazioni del Comandante e del direttore di macchina". Cioè, nessuna sanzione e totale discrezione, seppure la curva di frequenza dimostri che il fenomeno sarebbe quantomeno riducibile. "Una fumata nera lunga più di 4 minuti - spiegano infatti le Sentinelle - segnala una manovra non corretta, come ad esempio una eccessiva accelerazione. Per eliminare questo tipo di fumate, come abbiamo documentato, sono bastate manovre più lente. In molti altri casi, abbiamo visto che l'intensità delle fumate è diminuita solo dopo soste più o meno lunghe alle riparazioni navali, scelte, in ogni caso, costose per gli armatori, e che è ipotizzabile siano state caldeggiate dalla Capitaneria. Con questi interventi si è posto rimedio ad un inquinamento vistoso, quello di residui carboniosi incombusti, di dimensioni maggiori di 10 micron e quindi poco inalabili. Purtroppo, fino a quando ha funzionato, la centralina di via Bari ha continuato a registrare superamenti dei limiti giornalieri di biossido di azoto, che si forma in tutte le combustioni, raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità. A questo si potrà rimediare in modo sostanziale e definitivo solo con l'elettificazione delle banchine



Shipping Italy

Genova, Voltri

e lo spegnimento dei generatori di corrente, qualunque sia il combustibile usato". Secondo i dati dell'associazione più di metà degli episodi è attribuibile a 4 dei traghetti in servizio continuo in estate a **Genova** - Moby Wonder con 36 fumate oltre i limiti, Moby Aki 27, Gnv Spirit 23 e Moby Drea 11 - ma l'elenco contiene anche diverse navi da crociera. A.M.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Gnv chiede investimenti a Malta per accogliere navi più grandi

Per promuovere il suo legame storico con l'arcipelago maltese e rafforzare il servizio con la sua clientela la compagnia Gnv (Gruppo Msc) ha organizzato un evento a La Valletta cui è intervenuto anche il ministro dei Trasporti di Malta, Chris Bonett. All'appuntamento, ospitato a bordo della nave Msc World Europa, hanno partecipato l'amministratore delegato Matteo Catani e il management della compagnia, diversi rappresentanti e operatori locali dei settori marittimo e dei trasporti, tra i quali Karl Gollcher, direttore dell'omonima società che da anni affianca Gnv per lo sviluppo del business nel paese, Joseph Bugeja, presidente di Atto, l'associazione che rappresenta gli operatori logistici che collegano regolarmente Malta al resto del mondo. Matteo Catani nell'occasione ha lanciato un appello al ministro Bonett "affinché il governo maltese continui a investire nelle infrastrutture portuali - e nello specifico in quelle del porto di La Valletta - nell'ottica di migliorarne sempre più l'accessibilità, consentendo l'approdo anche a navi con maggiore capacità di trasporto, per implementare gli scambi, ottimizzare i servizi per il transito dei passeggeri e migliorare gli afflussi delle merci " sottolineando che la richiesta di investimenti a tutti gli attori in gioco nasce da un'esigenza del mercato e dalla transizione energetica. L'amministratore delegato di Gnv ha inoltre evidenziato il solido legame creatosi tra la Compagnia e l'arcipelago maltese dopo gli oltre dieci anni di esperienza nel servizio di trasporto tra Italia e Malta: "L'interscambio con l'isola di Malta, destinazione esclusiva al centro del Mediterraneo impegnata in una forte ripresa turistica, è un collegamento commerciale strategico per il settore merci e in crescita per Gnv. Negli ultimi due anni abbiamo registrato un significativo sviluppo e nel 2024 l'incremento dei volumi in percentuale è a doppia cifra rispetto all'anno precedente." ha affermato Catani. Il traghetto - spiega nella sua nota la compagnia - con una grande capacità di trasporto di persone e di merci, rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori che collega via mare, risultando quindi contributore netto al benessere, allo sviluppo economico e sociale e allo scambio culturale degli stessi. Questo spiega il profondo legame creatosi tra Gnv e l'arcipelago maltese. "La Compagnia attraverso il collegamento operato in particolare con la città di **Genova** rappresenta un "ponte" strategico tra Malta e l'Italia in primis e poi con gli altri paesi del nord Europa, contribuendo in maniera attiva agli scambi commerciali e alla creazione di un reciproco valore tra i Paesi". L'evento è stato inoltre l'occasione per Gnv l'evento per fare il punto sulle prospettive e i numeri per il mercato maltese: il trade, rivolto principalmente al segmento delle merci, è di significativa importanza per la Compagnia che opera nell'arcipelago maltese da oltre dieci anni e la cui strategia in generale si basa sulla volontà di incrementare la capacità di trasporto messa a disposizione sulle navi per i viaggi di medio e lungo



Porti Cresce il rapporto fra la compagnia e l'isola nei primi sette mesi del 2024 con un +10% nei volumi e un +2% nella quota di mercato. Previsti ulteriori investimenti per rafforzare il business di REDAZIONE SHIPPING ITALY Per promuovere il suo legame storico con l'arcipelago maltese e rafforzare il servizio con la sua clientela la compagnia Gnv (Gruppo Msc) ha organizzato un evento a La Valletta cui è intervenuto anche il ministro dei Trasporti di Malta, Chris Bonett. All'appuntamento, ospitato a bordo della nave Msc World Europa, hanno partecipato l'amministratore delegato Matteo Catani e il management della compagnia, diversi rappresentanti e operatori locali dei settori marittimo e dei trasporti, tra i quali Karl Gollcher, direttore dell'omonima società che da anni affianca Gnv per lo sviluppo del business nel paese, Joseph Bugeja, presidente di Atto, l'associazione che rappresenta gli operatori logistici che collegano regolarmente Malta al resto del mondo. Matteo Catani nell'occasione ha lanciato un appello al ministro Bonett "affinché il governo maltese continui a investire nelle infrastrutture portuali - e nello specifico in quelle del porto di La Valletta - nell'ottica di migliorarne sempre più l'accessibilità, consentendo l'approdo anche a navi con maggiore capacità di trasporto, per implementare gli scambi, ottimizzare i servizi per il transito dei passeggeri e migliorare gli afflussi delle merci " sottolineando che la richiesta di investimenti a tutti gli attori in gioco nasce da un'esigenza del mercato e dalla transizione energetica. L'amministratore delegato di Gnv ha inoltre evidenziato il solido legame creatosi tra la Compagnia e l'arcipelago maltese dopo gli oltre dieci anni di esperienza nel servizio di trasporto tra Italia e Malta: "L'interscambio con l'isola di Malta, destinazione esclusiva al centro del Mediterraneo impegnata in una forte ripresa turistica, è un collegamento commerciale strategico per il settore merci e in crescita per Gnv. Negli ultimi due anni abbiamo registrato un significativo sviluppo e nel 2024 l'incremento dei volumi in percentuale è a doppia cifra rispetto all'anno

Shipping Italy

Genova, Voltri

raggio, con l'obiettivo di servire al meglio la clientela. Già nel 2023 la crescita, anche per quanto riguarda il segmento merci, ha registrato risultati migliori rispetto all'anno precedente, trasportando in totale oltre 4,3 milioni di metri lineari, il 9,3% in più rispetto al 2022. Un risultato che quest'anno la Compagnia riuscirà a migliorare ulteriormente, informa la nota. Nei primi 7 mesi del 2024, il mercato delle merci a Malta (Fonte X), in termini di volumi tra import ed export, con 425.000 metri lineari, ha fatto registrare un +3% rispetto al corrispondente periodo di un anno fa. In tutto il 2023 erano stati 705.000 i metri lineari trasportati. Nei primi 7 mesi del 2024 Gnv ha trasportato oltre 137.000 metri lineari, il 10% in più rispetto al 2023 e nello stesso periodo la quota di mercato della Compagnia sul trade maltese è cresciuta di 2 punti percentuali passando dal 31 al 33%. Durante l'evento, in merito ai servizi si è espresso Matteo De Candia, Freight Sales director di Gnv: "Operiamo nel trade di Malta con due navi ro-ro, la Caroline Russ e la Elisabeth Russ, utilizzate per il trasporto di merci rotabili che fanno scalo nel porto di La Valletta tre volte a settimana dai porti di **Genova** e Palermo, garantendo un servizio eccellente e costante per spedizionieri e trasportatori, consentendo anche il trasporto di merci refrigerate e pericolose".

Shipping Italy

Genova, Voltri

La aframax tanker PS Genova in uscita dalla flotta Premuda per oltre 40 Mln \$

Navi Con questa operazione, ancora in attesa di perfezionarsi, la società genovese prosegue nel suo piano di rinnovamento della flotta di Nicola Capuzzo La flotta della shipping company genovese Premuda pare destinata a vedere uscire nel prossimo futuro la nave cisterna PS **Genova**, una aframax tanker, Long Range 2, da 110.000 tonnellate di portata lorda costruita dal cantiere cinese Hudong Zhonghua ed entrato sul mercato nel 2010. Secondo quanto riportato da diverse società di brokeraggio marittimo risulta venduta a un prezzo di poco superiore ai 40 milioni di dollari ma l'amministratore delegato di Premuda, Marco Fiori, a SHIPPING ITALY si è limitato a confermare che c'è stata la firma di un Moa ma al momento mancano ancora alcuni passaggi prima che si arrivi al completamento della vendita (si dovrà ancora passare dal versamento della caparra del 10% del prezzo e poi dal closing con conseguente consegna della nave). La PS **Genova** è la ex Giovanni Battista De Carlini, nave originariamente commissionata dalla società partenopea Rizzo Bottiglieri De Carlini Armatori (Rbd Armatori) e da lei operata fino al 2020 quando, in seguito a una ristrutturazione finanziaria sfociata in un concordato fallimentare le navi della flotta passarono sotto il controllo di Pillarstone, creditore ipotecario che prima aveva rilevato i crediti incagliati delle banche finanziatrici. La decisione alla base di cedere ora questa nave di grande portata risiede sia nella elevata valutazione dell'asset, spinta verso l'alto dall'andamento attuale dei noli per il trasporto via mare di rinfuse liquide, sia nel piano di rinnovamento della flotta (composto oggi da 26 navi) avviato nell'ultimo biennio da Premuda. Un piano che ha già visto e vedrà ancora l'azienda dismettere il naviglio più datato in favore di asset più moderni da operare. Nei piani a lungo termine di Premuda c'è sempre l'ipotesi quotazione in Borsa; un'opzione che, per essere concretizzarsi, avrà però bisogno che venga prima completata il completo rinnovamento della flotta operata.



Shipping Italy
La aframax tanker PS Genova in uscita dalla flotta Premuda per oltre 40 Mln \$
10/09/2024 20:51
Nicola Capuzzo

Navi Con questa operazione, ancora in attesa di perfezionarsi, la società genovese prosegue nel suo piano di rinnovamento della flotta di Nicola Capuzzo La flotta della shipping company genovese Premuda pare destinata a vedere uscire nel prossimo futuro la nave cisterna PS Genova, una aframax tanker, Long Range 2, da 110.000 tonnellate di portata lorda costruita dal cantiere cinese Hudong Zhonghua ed entrato sul mercato nel 2010. Secondo quanto riportato da diverse società di brokeraggio marittimo risulta venduta a un prezzo di poco superiore ai 40 milioni di dollari ma l'amministratore delegato di Premuda, Marco Fiori, a SHIPPING ITALY si è limitato a confermare che c'è stata la firma di un Moa ma al momento mancano ancora alcuni passaggi prima che si arrivi al completamento della vendita (si dovrà ancora passare dal versamento della caparra del 10% del prezzo e poi dal closing con conseguente consegna della nave). La PS Genova è la ex Giovanni Battista De Carlini, nave originariamente commissionata dalla società partenopea Rizzo Bottiglieri De Carlini Armatori (Rbd Armatori) e da lei operata fino al 2020 quando, in seguito a una ristrutturazione finanziaria sfociata in un concordato fallimentare le navi della flotta passarono sotto il controllo di Pillarstone, creditore ipotecario che prima aveva rilevato i crediti incagliati delle banche finanziatrici. La decisione alla base di cedere ora questa nave di grande portata risiede sia nella elevata valutazione dell'asset, spinta verso l'alto dall'andamento attuale dei noli per il trasporto via mare di rinfuse liquide, sia nel piano di rinnovamento della flotta (composto oggi da 26 navi) avviato nell'ultimo biennio da Premuda. Un piano che ha già visto e vedrà ancora l'azienda dismettere il naviglio più datato in favore di asset più moderni da operare. Nei piani a lungo termine di Premuda c'è sempre l'ipotesi quotazione in Borsa; un'opzione che, per essere concretizzarsi, avrà però bisogno che venga prima completata il completo rinnovamento della flotta operata.

Porti: Spezia, costruito il primo cassone del nuovo molo crociere

È stata completata la costruzione del primo dei trentasette cassoni che andranno a comporre il nuovo molo crociere nel porto della Spezia. Si tratta di una struttura in calcestruzzo armato a dieci celle, lungo 21 metri, largo 9 e alto 12,70, realizzato nel bacino galleggiante 'Benedetta' dal raggruppamento d'impresa Fincosit/RCM aggiudicatario dei lavori in appalto. Lo annunciano il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, il commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale Federica Montaresi e il sindaco della Spezia Peracchini in visita al cantiere. Il cassone è stato messo in galleggiamento e ormeggiato al pontile Enel in attesa di essere trainato alla Calata Paita e affondato nella posizione prevista, al termine dei lavori di consolidamento dei fondali interessati dal progetto, in corso di esecuzione mediante la realizzazione di colonne in ghiaia della lunghezza di circa 15 metri. L'importo del contratto di appalto è di oltre 48 milioni per un quadro economico di spesa di 57 milioni cofinanziati dal fondo complementare Pnrr per 30 milioni. "Ringrazio tutte le maestranze e le aziende coinvolte che, con il loro impegno e professionalità, portano avanti il progetto nei tempi previsti - interviene Rixi -. Il porto della Spezia diventerà un hub strategico per il turismo crocieristico nel Mediterraneo, un punto di riferimento per le grandi navi da crociera, siamo fiduciosi che questo intervento darà un impulso significativo all'economia del territorio". "Il completamento del primo cassone rappresenta un passaggio importante per la realizzazione del molo crociere, - rimarca Montaresi - i cui lavori stanno avanzando secondo le tempistiche, che permetterà al porto e alla città della Spezia di garantire una offerta infrastrutturale adeguata per un settore, quello crocieristico, che sta registrando numeri importanti con ricadute positive per l'intero territorio".



Città della Spezia

La Spezia

Pucciarelli: "Su elettrificazione banchine porto Orlando avrebbe potuto interessarsi prima chiedendo a Sommariva"

Ascolta: Chiude la Ferrovia, la Piscina "non basta" e lo Spezia abbassa il prezzo dei biglietti negli altri settori - Città della Spezia Ascolta questo articolo ora... Voice by "Il candidato Orlando afferma che il nuovo Presidente dell'Adsp dovrà chiarire le tempistiche, per quel che riguarda il porto della Spezia, in merito all'elettrificazione delle banchine. Rimango basita da queste dichiarazioni. Orlando avrebbe potuto interessarsi prima del suo territorio e chiedere delucidazioni all'ex presidente Mario Sommariva, suo "uomo all'Avana" in **autorità portuale**, che ha lasciato il mandato anzitempo per andare a ricoprire un ruolo apicale in quello che ormai è diventato una succursale del Pd, ovvero il Gruppo Spinelli. Dalle parole di Orlando si capisce chiaramente dove vuole andare a parare la sua politica, ovvero l'ennesima politica dei "no" che porterebbe a un blocco di tutto l'apparato della regione e di tutte le infrastrutture necessarie per la crescita della Liguria. La nostra regione ha bisogno di certezze, non di ambiguità. E di infrastrutture, capitolo assente nel suo programma. Noi non vogliamo la decrescita (in)felice, siamo per il progresso e la crescita economica della nostra regione". Così in una nota la Senatrice e Segretaria della Lega per la provincia della Spezia Stefania Pucciarelli. Più informazioni.

Città della Spezia

Pucciarelli: "Su elettrificazione banchine porto Orlando avrebbe potuto interessarsi prima chiedendo a Sommariva"



10/09/2024 18:05

Ascolta: Chiude la Ferrovia, la Piscina "non basta" e lo Spezia abbassa il prezzo dei biglietti negli altri settori - Città della Spezia Ascolta questo articolo ora... Voice by "Il candidato Orlando afferma che il nuovo Presidente dell'Adsp dovrà chiarire le tempistiche, per quel che riguarda il porto della Spezia, in merito all'elettrificazione delle banchine. Rimango basita da queste dichiarazioni. Orlando avrebbe potuto interessarsi prima del suo territorio e chiedere delucidazioni all'ex presidente Mario Sommariva, suo "uomo all'Avana" in autorità portuale, che ha lasciato il mandato anzitempo per andare a ricoprire un ruolo apicale in quello che ormai è diventato una succursale del Pd, ovvero il Gruppo Spinelli. Dalle parole di Orlando si capisce chiaramente dove vuole andare a parare la sua politica, ovvero l'ennesima politica dei "no" che porterebbe a un blocco di tutto l'apparato della regione e di tutte le infrastrutture necessarie per la crescita della Liguria. La nostra regione ha bisogno di certezze, non di ambiguità. E di infrastrutture, capitolo assente nel suo programma. Noi non vogliamo la decrescita (in)felice, siamo per il progresso e la crescita economica della nostra regione". Così in una nota la Senatrice e Segretaria della Lega per la provincia della Spezia Stefania Pucciarelli. Più informazioni.

Città della Spezia

La Spezia

Molo crociere, pronto il primo dei 37 cassoni. Vice ministro Rixi in visita al cantiere

Completato in questi giorni il primo dei 37 cassoni che costituirà la struttura portante del nuovo molo crociere della Spezia. Si tratta di una struttura in calcestruzzo armato a dieci celle, delle dimensioni di circa 9x21 metri e altezza 12,70 metri, realizzato nel bacino galleggiante "Benedetta" dal raggruppamento Fincosit/RCM, aggiudicatario dei lavori in appalto. Il cassone è stato messo in galleggiamento e ormeggiato al pontile Enel in attesa di essere trainato alla Calata Paita e affondato nella posizione prevista, al termine dei lavori di consolidamento dei fondali interessati dal progetto, in corso di esecuzione mediante la realizzazione di colonne in ghiaia della lunghezza di circa 15 metri.

Il quadro economico complessivo del nuovo molo è di 57 milioni di euro, cofinanziati dal fondo complementare Pnrr per 30 milioni. Al cantiere di realizzazione dei cassoni ha oggi fatto tappa il viceministro a Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, insieme al commissario straordinario dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale, Federica Montaresi, e al sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini. "Ringrazio tutte le maestranze e le aziende coinvolte che, con il loro impegno e professionalità, portano avanti il progetto nei tempi previsti - ha detto Rixi -.

Il porto della Spezia diventerà un hub strategico per il turismo crocieristico nel Mediterraneo, un punto di riferimento per le grandi navi da crociera. Siamo fiduciosi che questo intervento darà un impulso significativo all'economia del territorio." "Il completamento del primo cassone rappresenta un passaggio importante per la realizzazione del molo crociere, i cui lavori stanno avanzando secondo le tempistiche, che permetterà al porto e alla città della Spezia di garantire una offerta infrastrutturale adeguata per un settore, quello crocieristico, che sta registrando numeri importanti con ricadute positive per l'intero territorio. Un altro progetto che vede Adsp, Comune e, in questo caso, il terminalista SCCT- Spezia & Carrara Cruise Terminal, uniti in una sinergia che sta dando risultati concreti. La presenza del vice ministro Rixi è una testimonianza importante e di fiducia per il lavoro che l'Adsp sta portando avanti per lo sviluppo del porto della Spezia", le parole di Montaresi "Il nuovo molo crociere è un'infrastruttura fondamentale per la nostra città, e come amministrazione siamo soddisfatti che i lavori procedano a pieno ritmo - così il primo cittadino Peracchini -. Siamo orgogliosi del percorso intrapreso, in collaborazione con le realtà del territorio, per la realizzazione di questa infrastruttura, resa possibile dalla pianificazione urbanistica promossa dalla nostra amministrazione. Nel 2017, abbiamo infatti deciso di far decadere la variante Puc proposta dalla sinistra, che avrebbe cancellato la stazione crocieristica e bloccato un progetto di grande rilevanza per il turismo e lo sviluppo della città e del porto. In sinergia con enti e istituzioni, stiamo lavorando per un modello di città proiettato verso il futuro, innovativo e aperto al panorama



10/09/2024 20:42

Completato in questi giorni il primo dei 37 cassoni che costituirà la struttura portante del nuovo molo crociere della Spezia. Si tratta di una struttura in calcestruzzo armato a dieci celle, delle dimensioni di circa 9x21 metri e altezza 12,70 metri, realizzato nel bacino galleggiante "Benedetta" dal raggruppamento Fincosit/RCM, aggiudicatario dei lavori in appalto. Il cassone è stato messo in galleggiamento e ormeggiato al pontile Enel in attesa di essere trainato alla Calata Paita e affondato nella posizione prevista, al termine dei lavori di consolidamento dei fondali interessati dal progetto, in corso di esecuzione mediante la realizzazione di colonne in ghiaia della lunghezza di circa 15 metri. Il quadro economico complessivo del nuovo molo è di 57 milioni di euro, cofinanziati dal fondo complementare Pnrr per 30 milioni. Al cantiere di realizzazione dei cassoni ha oggi fatto tappa il viceministro a Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, insieme al commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, Federica Montaresi, e al sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini. "Ringrazio tutte le maestranze e le aziende coinvolte che, con il loro impegno e professionalità, portano avanti il progetto nei tempi previsti - ha detto Rixi -. Il porto della Spezia diventerà un hub strategico per il turismo crocieristico nel Mediterraneo, un punto di riferimento per le grandi navi da crociera. Siamo fiduciosi che questo intervento darà un impulso significativo all'economia del territorio." "Il completamento del primo cassone rappresenta un passaggio importante per la realizzazione del molo crociere, i cui lavori stanno avanzando secondo le tempistiche, che permetterà al porto e alla città della Spezia di garantire una offerta infrastrutturale adeguata per un settore, quello crocieristico, che sta registrando numeri importanti con ricadute positive per l'intero territorio. Un altro progetto che vede Adsp, Comune e, in questo caso, il terminalista SCCT- Spezia & Carrara Cruise Terminal, uniti in una sinergia

Citta della Spezia

La Spezia

internazionale." Raccomandato da.

Citta della Spezia

La Spezia

Porto, non c'è un disegno di un'unica Authority ligure. Rixi: "Contrario alle imposizioni dall'alto, scelta spetta ai territori. Ma serve capacità di proporsi come sistema"

La nomina del nuovo presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Orientale avverrà presumibilmente tra gennaio e febbraio e a meno di improbabili rivoluzioni lo scalo spezzino manterrà la sua autonomia, qualunque sarà il destino di quello di Marina di Carrara. Lo ha spiegato questo pomeriggio il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, a margine della presentazione del programma del candidato alla presidenza della Regione Liguria Marco Bucci. "Sono arrivate 500 candidature per le 8 **Autorità** di **sistema portuale** che attendono la nomina di un nuovo presidente, ma non affronteremo la questione prima di novembre, onde evitare strumentalizzazioni da campagna elettorale. Poi sarà necessario trovare l'intesa con i presidenti di Regione, che nel caso specifico spezzino sono Liguria e Toscana, e quindi ci sarà il pronunciamento delle commissioni parlamentari. Verosimilmente il nuovo presidente dell'Adsp del Mar Ligure Orientale sarà nominato tra gennaio e febbraio del prossimo anno". Raccomandato da L'accento al presidente della Toscana e l'occasione di capire qualcosa di più sul destino del porto spezzino sono un piatto troppo ghiotto per non chiedere maggiori informazioni al riguardo a colui che più di tutti si occupa di portualità tra gli esponenti di governo. "A oggi Marina di Carrara fa parte della stessa Adsp della Spezia e il presidente che nomineremo si occuperà di entrambi i porti. Se poi la Toscana richiederà l'accorpamento con Livorno e Piombino vedremo". E La Spezia, potrà rimanere autonoma o sarà accorpata in un'unica Authority con un vicino ingombrante come Genova, scalo con cui è innegabile una concorrenza sui traffici? "Come governo stiamo lavorando su una riforma che conduca a una gestione unitaria di porti e interporti: abbiamo bisogno di coordinare il **sistema portuale** italiano. Tra pochi giorni andrà in India e proporrò l'intero **sistema** Paese, non i singoli porti. La concorrenza come la conosciamo oggi non ci dovrà più essere, dovrà esserci una gestione nazionale in grado di indirizzare gli investimenti". La riproposizione del brand Ligurian ports avanzata da Bucci non indica quindi l'intenzione di un'unica **Autorità** di **sistema portuale** ligure? "La costa ligure è al servizio di un'area che ha grandi prospettive di sviluppo come il Nord Ovest, con la Liguria, il Piemonte e il territorio emiliano. Non ci devono essere guerre commerciali tra scali, né tra armatori e operatori portuali. L'importanza del porto della Spezia nasce storicamente da una disfunzione di quello di Genova. Oggi i porti italiani sono in Serie A e dobbiamo ragionare diversamente. Così frammentati siamo poco credibili nei confronti dei grandi mercati internazionali, ripeto: dobbiamo proporci come **sistema** Italia. Mi sembra utile che ci possa essere un assessorato regionale in grado di parlare con tutti i porti della Liguria: gli strumenti per coordinarli sono benvenuti. Oggi La Spezia, anche per il ritardo negli investimenti, rischia lo schiacciamento tra Livorno e Genova,



La nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale avverrà presumibilmente tra gennaio e febbraio e a meno di improbabili rivoluzioni lo scalo spezzino manterrà la sua autonomia, qualunque sarà il destino di quello di Marina di Carrara. Lo ha spiegato questo pomeriggio il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, a margine della presentazione del programma del candidato alla presidenza della Regione Liguria Marco Bucci. "Sono arrivate 500 candidature per le 8 Autorità di sistema portuale che attendono la nomina di un nuovo presidente, ma non affronteremo la questione prima di novembre, onde evitare strumentalizzazioni da campagna elettorale. Poi sarà necessario trovare l'intesa con i presidenti di Regione, che nel caso specifico spezzino sono Liguria e Toscana, e quindi ci sarà il pronunciamento delle commissioni parlamentari. Verosimilmente il nuovo presidente dell'Adsp del Mar Ligure Orientale sarà nominato tra gennaio e febbraio del prossimo anno". Raccomandato da L'accento al presidente della Toscana e l'occasione di capire qualcosa di più sul destino del porto spezzino sono un piatto troppo ghiotto per non chiedere maggiori informazioni al riguardo a colui che più di tutti si occupa di portualità tra gli esponenti di governo. "A oggi Marina di Carrara fa parte della stessa Adsp della Spezia e il presidente che nomineremo si occuperà di entrambi i porti. Se poi la Toscana richiederà l'accorpamento con Livorno e Piombino vedremo". E La Spezia, potrà rimanere autonoma o sarà accorpata in un'unica Authority con un vicino ingombrante come Genova, scalo con cui è innegabile una concorrenza sui traffici? "Come governo stiamo lavorando su una riforma che conduca a una gestione unitaria di porti e interporti: abbiamo bisogno di coordinare il sistema portuale italiano. Tra pochi giorni andrà in India e proporrò l'intero sistema Paese, non i singoli porti. La concorrenza come la conosciamo oggi non ci dovrà più essere, dovrà esserci una gestione nazionale in grado di indirizzare gli investimenti". La riproposizione del brand Ligurian ports avanzata da Bucci non indica quindi l'intenzione di un'unica Autorità di sistema portuale ligure? "La costa ligure è al servizio di un'area che ha grandi prospettive di sviluppo come il Nord Ovest, con la Liguria, il Piemonte e il territorio emiliano. Non ci devono essere guerre commerciali tra scali, né tra armatori e operatori portuali. L'importanza del porto della Spezia nasce storicamente da una disfunzione di quello di Genova. Oggi i porti italiani sono in Serie A e dobbiamo ragionare diversamente. Così frammentati siamo poco credibili nei confronti dei grandi mercati internazionali, ripeto: dobbiamo proporci come sistema Italia. Mi sembra utile che ci possa essere un assessorato regionale in grado di parlare con tutti i porti della Liguria: gli strumenti per coordinarli sono benvenuti. Oggi La Spezia, anche per il ritardo negli investimenti, rischia lo schiacciamento tra Livorno e Genova,

Citta della Spezia

La Spezia

ma è e rimane fondamentale punto di partenza della direttrice commerciale che porta verso l'Emilia e il centro Europa, motivo per cui rimane fondamentale il completamento del raddoppio della Pontremolese. Sono federalista, e pertanto sono per lasciare le scelte ai territori, non per le imposizioni dall'alto. Oggi registriamo un grande interesse per i nostri scali, ma il rischio è che i porti più grandi diventino sempre più grandi e quelli piccoli sempre più piccoli. Serve la capacità di presentarsi come un unico **sistema**".

Ponte mobile Pagliari: AdSP Mar Ligure Orientale avvia gara per demolizione e smaltimento dell'impalcato

(FERPRESS) La Spezia, 9 OTT Il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale ha firmato il decreto per l'avvio della procedura di gara per la demolizione e lo smaltimento dell'impalcato del ponte mobile Pagliari. Il progetto esecutivo è stato redatto dalla Società SIPEC Associati ed è stato sottoposto a procedimento di verifica e di validazione. L'intervento suddetto rientra nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2024/2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Ligure Orientale**. Con la firma del decreto da parte del Commissario Straordinario viene dato mandato agli uffici di procedere con la gara per l'affidamento dei lavori di demolizione e smaltimento dell'impalcato, mediante procedura negoziata e applicando le disposizioni contenute nel D.Lgs. n.36/2023, per un importo lavori a base di gara pari ad 229.080,11 di cui 5.116,61 per oneri della sicurezza in cantiere non soggetti a ribasso.



II Secolo XIX (ed. La Spezia)
La Spezia

Marco bucci spiega i suoi obiettivi con un incontro all'nh hotel gli altri punti

«La Pontremolese si farà è decisiva per il porto»

Il candidato presidente del centrodestra presenta il suo programma in città «Gli industriali segnalano il nodo infrastrutture. Commissario per il Felettino»

MARCO TORACCA M.TOR.

Marco Toracca / LA SPEZIA **Porto**, ferrovie, strade e sanità.

E poi Blue Economy e turismo.

Sono i punti che Marco Bucci, candidato presidente della Regione Liguria per il centrodestra dedica allo Spezzino e alla città capoluogo. Sono snocciolati nel meeting tenuto nel pomeriggio di ieri all'Nh Hotel di via XX Settembre. Incontro preceduto da una mattina cadenzata da vertici tra terminal mercantile, Camera di Commercio, Unione Industriali oltre a sindaci e consiglieri incontrati nella sala della Provincia. Il pacchetto per l'estremo levante Bucci lo sintetizza, per quanto riguarda scalo e infrastrutture, in una parte dedicata del suo dossier.

«Il raddoppio ferroviario della Pontremolese si farà. È necessario per lo sviluppo dei traffici verso Emilia-Romagna, Lombardia, Brennero e Baviera. Questo è fuori discussione -dice- Non possiamo restare indietro, vanno raggiunte pendenze funzionali oltre a gallerie moderne a servizio dei traffici del **porto** della Spezia».

Prosegue Bucci: «Nel complesso delle opere c'è il completamento del nuovo terminal Ravarno oltre a molo crociere e waterfront. E ancora vanno sviluppate le aree retroportuali di Santo Stefano Magra senza tralasciare l'importante elettrificazione delle banchine».

Sottolinea: «Ci sono poi discorsi di peso come quelli che riguardano la centrale Enel e la Banca dati digitale di tutte le grandi opere del **porto**». Un momento è rivolto al nodo aree militari, tema al centro di continuo dibattito in città nel corso degli anni: «Serve un'interlocuzione nuova per la creazione di una marina destinata ai residenti della costa di ponente della Spezia dell'ex campo in ferro». Sempre in materia marittime Bucci caldeggia il progetto Ligurian Ports: «Presentarsi tutti insieme invece che essere entità separate come accade oggi rappresenterebbe un valore aggiunto».

E mentre spiega questo progetto, accarezzando anche la questione autonomia «che darebbe maggiori risorse alla Liguria come avviene per le regioni a statuto speciale» guarda il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, seduto in prima fila insieme a Giacomo Giampedrone, assessore regionale alle Infrastrutture uscente, Stefania Pucciarelli, senatrice e candidata della Lega oltre a Gianmarco Medusei, presidente del consiglio regionale passato dal Carroccio a Fratelli d'Italia. Al meeting Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia insieme a tanti assessori candidati nelle varie liste di sostegno a Bucci che poi lo seguono nel giro in centro città tra point e gazebo.

Sul nodo sanità l'intervento è perentorio: «Il nuovo ospedale del Felettino si farà. Punto e basta.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Quando sarò eletto prenderò in mano il dossier e vedrò la situazione. È chiaro che ogni opera ospedaliera, Felettino compreso, avrà un commissario dedicato o comunque una persona che si occuperà della materia». Così sulla carrellata di incontri avuti in giornata: «Con industriali e mondo economico le principali partite di cui si è parlato hanno riguardato, come detto, le infrastrutture insieme a sanità e turismo. Sono tre ambiti su cui lavorerò. Il turismo, peraltro, è collegato all'economia spezzina in modo importante e può ancora crescere, pensiamo solo alle crociere. La Spezia inoltre può progredire utilizzando aree che permettano l'arrivo di attività industriali di alto profilo. È uno snodo fondamentale per questa città e su cui prometto il mio impegno costante da subito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)
La Spezia

il punto sui lavori per il nuovo molo

Il viceministro Rixi «Crociere strategiche per lo sviluppo locale»

M.TOR.

LA SPEZIA Il viceministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, nelle giornata di ieri si è recato insieme a Federica Montaresi, commissaria straordinaria dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Orientale e Pierluigi Peracchini, sindaco dalla Spezia, al cantiere dove vengono realizzati i cassoni che andranno a comporre il nuovo molo crociere, per vedere da vicino l'avanzamento dei lavori.

Lo annuncia la Port Authority che sottolinea: «È stato completato il primo dei trentasette cassoni che costituiranno la struttura portante del nuovo molo crociere. È in calcestruzzo armato a dieci celle realizzato nel bacino galleggiante Benedetta dal raggruppamento FincositRcm. Il cassone è stato messo in galleggiamento e ormeggiato al pontile Enel in attesa di essere trainato alla Calata Paita e affondato nella posizione prevista». Prosegue la nota: «L'importo dell'appalto è di 47 milioni e 894 mila euro oltre a 542 mila per oneri della sicurezza per un quadro economico di spesa di 57 milioni cofinanziati dal fondo complementare Pnrr per 30 Milioni. Sottolinea Rixi: «Il porto della Spezia diventerà un hub strategico per il turismo crocieristico nel Mediterraneo, punto di riferimento per le grandi navi.

Questo intervento darà un impulso significativo all'economia del territorio».

Così Montaresi: «La presenza di Rixi è una testimonianza di fiducia per il lavoro che stiamo portando avanti per lo sviluppo del porto della Spezia». Conclude Peracchini: «Il nuovo molo crociere è fondamentale per la nostra città e sono soddisfatti che i lavori procedano a pieno ritmo».

M.TOR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Molo crociere, lavori a gonfie vele A battesimo il primo maxi-cassone Presto sarà affondato a Calata Paita

Ieri pomeriggio la visita al cantiere del viceministro Rixi insieme al commissario dell'Adsp Montaresi Chiariti anche i tempi per la nomina del nuovo presidente: «Il nome non prima della fine di gennaio»

LA SPEZIA L'Autorità portuale della Spezia e di Marina di Carrara conoscerà il nome del suo nuovo presidente tra gennaio e febbraio del 2025. Nel frattempo sarà gestita, in continuità con l'attuale regime commissariale, dall'ex segretario generale Federica Montaresi. A chiarire iter e tempi per la nomina è stato ieri sera il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, a margine dell'evento organizzato all'Nh Hotel per la presentazione della candidatura a presidente della Regione Liguria del sindaco di Genova Marco Bucci.

«Il 30 settembre - ha spiegato il numero uno del Carroccio in Liguria - sono scaduti i termini per la presentazione delle manifestazioni di interesse. E le candidature spontanee sono moltissime, circa 500 per le otto presidenze vacanti. Le buste, però, non saranno aperte prima della fine di novembre, in ossequio al rispetto dovuto nei confronti di un iter ben codificato, che presuppone l'investimento tramite decreto ministeriale d'intesa con il presidente della Regione». In realtà la giornata spezzina di

Rixi si è aperta nel primo pomeriggio con la visita - il sopralluogo si è svolto insieme al commissario straordinario dell'Adsp Federica Montaresi e al sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - al cantiere dove vengono realizzati i cassoni per il nuovo molo crociere. È stata completata, infatti, la prima delle 37 strutture: si tratta di un parallelepipedo in calcestruzzo armato a dieci celle, che occupa una superficie di 21 metri per 9 e alto 12,7, realizzato nel bacino galleggiante "Benedetta" dal raggruppamento Fincosit-Rcm.

Il cassone è stato messo in galleggiamento e ormeggiato al pontile Enel in attesa di essere trainato alla Calata Paita e affondato nella posizione prevista, al termine dei lavori di consolidamento dei fondali interessati dal progetto, in corso di esecuzione mediante la realizzazione di colonne in ghiaia. L'importo del contratto di appalto sfiora i 48 milioni, ai quali si aggiungono altri 540mila euro di oneri di sicurezza non soggetti a ribasso, per un quadro economico di spesa di 57 milioni cofinanziati dal fondo complementare Pnrr.

«Ringrazio tutte le maestranze e le aziende coinvolte che, con impegno e professionalità, portano avanti il progetto nei tempi previsti - ha detto Rixi -. Il porto della Spezia diventerà un hub strategico per il turismo crocieristico nel Mediterraneo». «Il completamento del cassone rappresenta un passaggio importante per la realizzazione del molo, i cui lavori stanno avanzando secondo i tempi previsti.

Un altro progetto che vede Adsp, Comune e, in questo caso, il terminalista Spezia & Carrara Cruise



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Terminal, uniti in una sinergia che sta dando risultati concreti» ha aggiunto Montaresi. «Il nuovo molo - commenta Peracchini - è un'infrastruttura fondamentale per la nostra città, e come amministrazione siamo soddisfatti che i lavori procedano a pieno ritmo».

Roberta Della Maggesa.

Ordine del giorno bipartisan su viabilità a Porto Corsini

Il consiglio comunale ha approvato il documento sintesi tra il gruppo Pd e Lista per Ravenna

RAVENNA Dopo le polemiche, le proteste dei residenti e una discussione in commissione consiliare, martedì scorso il Consiglio comunale ha approvato, con 15 voti a favore e 4 astenuti, l'ordine del giorno "Porto Corsini: interventi di miglioramento della viabilità". Il documento rappresenta una sintesi delle proposte avanzate dal consigliere di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi, e dal gruppo consiliare del Pd. Le misure suggerite sono molteplici e vanno dal doppio senso di marcia su via Molo San Filippo, all'installazione di dissuasori di velocità.

Nel documento approvato, il consiglio comunale chiede a sindaco e giunta di "collaborare attivamente con l'Autorità di sistema portuale per garantire lo studio di fattibilità tecnico economica per la nuova viabilità lungo il canale che consentirà di sdoppiare due direttrici, ognuna con proprio senso di marcia, il traffico del secondo tratto di via Molo San Filippo, consentendo di acquistare un notevole miglioramento in termini di sicurezza".

L'ordine del giorno invoca che l'intervento sia affidato rapidamente e che venga programmato a breve e con tempi certi di realizzazione.

L'ordine del giorno invita anche di coinvolgere uffici tecnici, polizia locale, autorità portuale e il gestore del terminal per introdurre soluzioni che possano mitigare il disagio causato dal traffico, anche attraverso azioni di presidio, controllo, organizzazione e scaglionamento del traffico a servizio di sbarchi e partenze su cui esiste una programmazione.

Il documento interviene anche sul fronte della sicurezza, chiedendo al sindaco e giunta di "attivare il servizio strade del Comune affinché l'Autorità portuale adotti soluzioni correttive con particolare riferimento al contrasto del mancato rispetto dei limiti di velocità e alle infrazioni del codice della strada su via Molo San Filippo, ragionando e disponendo l'eventuale adozione di dissuasori di velocità e azioni di potenziamento di segnaletica verticale e orizzontale".



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)
Ravenna

Il futuro del porto Aree demaniali, scambio tra Comune e Autorità portuale

La Classicana passa all'AdSP, mentre l'ente locale riceve in permuta viale delle Nazioni e piazzale Adriatico a Marina e piazzale Moro in città

Uno scambio di aree demaniali basato sul reciproco interesse: via Classicana, che collega i terminal del porto a destra del Canale Candiano, passa dal demanio del Comune di Ravenna a quello marittimo e quindi all'Autorità di Sistema Portuale. In permuta, l'AdSP cede al Comune viale delle Nazioni e piazzale Adriatico a Marina di Ravenna e piazzale Aldo Moro in darsena di città, che di porto non hanno più nulla da tempo. Questo è uno degli obiettivi di un accordo tra AdSP e Comune che riguarda il nuovo piano regolatore del porto, il DPSS (Documento di programmazione strategica di sistema) adottato dal Comitato di gestione dell'AdSP all'unanimità e inviato per i pareri di competenza a Comune e Regione per poi essere approvato dal Ministero, dopo il passaggio alla Conferenza nazionale dei porti, il tutto in 90 giorni quindi entro l'anno. Un impegno di svariate centinaia di milioni di euro, il Piano regolatore del 2007, in scadenza, aveva un valore di oltre 500 milioni. Ma c'è ben altro.

Viene dedicata attenzione al miglioramento degli accessi al porto da terra e da mare, con una nuova viabilità dalla penisola Trattaroli e via Baiona verso Porto Corsini con sovrappassi e svincoli, la realizzazione del secondo ponte mobile e di una metropolitana leggera a trazione elettrica, eventualmente sopraelevata per la creazione di un circuito Ravenna-Marina di Ravenna-Porto Corsini almeno nei tratti più critici, il miglioramento della navigabilità nella «curva» del Candiano e l'approfondimento dei fondali nella Pialassa Piombone e fino al ponte mobile. Sono poi indicati il potenziamento e la riorganizzazione delle infrastrutture per la movimentazione dei traghetti oltre alla riqualificazione della diga Nord a Porto Corsini. Infine, la valorizzazione dell'aspetto turistico, con l'ampliamento degli specchi d'acqua riservati al diporto nautico, e della sostenibilità ambientale che prevede lo sviluppo del trasporto via ferrovia, l'elettificazione delle banchine, la produzione e l'utilizzo di combustibili alternativi e l'innovazione digitale. Non è nel documento, ma sarà sicuramente importante la questione della viabilità a Porto Corsini, secondo lo studio che uscirà a fine anno dall'Autorità portuale per individuare soluzioni migliorative.

Si avvia così un'ulteriore stagione di sviluppo per il porto, quella di cui si vedranno i lavori nei prossimi dieci anni, ora che l'attuazione del Piano regolatore nato nel 2007, e a scadenza nel 2027, vede ormai attuate tutte le opere tranne i cosiddetti «baffi» o le «due c» all'estremità delle due dighe sulla cui utilità si sta ragionando e il completamento dell'approfondimento del canale Piombone. Il DPSS è una delle principali innovazioni della riforma dei porti che distingue all'interno dell'ambito



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

portuale le aree portuali e quelle retroportuali, nelle quali l'unico strumento di pianificazione e governo del territorio è il Piano regolatore **portuale**, da quelle di interazione tra porto e città che rimangono di competenza dei Comuni. Un ribaltamento della precedente situazione, nella quale il Piano regolatore **portuale** non poteva contrastare con gli strumenti di pianificazione degli altri Enti e quindi risultava in secondo piano. Ora invece viene affermata la sua centralità con tutto quello che comporta in termini di obiettivi da perseguire e occasioni di sviluppo.

Ma l'accordo tra **AdSP** e Comune per lo sviluppo degli strumenti urbanistici, «supera per importanza il DPSS perché in una visione a lungo termine la collaborazione tra i due enti porterà un maggiore sviluppo del porto all'interno di un disegno condiviso del territorio, che è e rimane prerogativa del Comune, e benefici per risolvere le criticità nei collegamenti viari e ferroviari», commenta il segretario generale dell'**AdSP**, Fabio Maletti.

Maria Vittoria Venturelli.

Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Porto, traffico gennaio-agosto, -4,3% rispetto al 2023 | VIDEO

Il **porto** di **Ravenna** cerca di resistere alla situazione geopolitica complessa tra guerre in Ucraina, Medio Oriente e crisi del Mar Rosso ma secondo i dati dell'Autorità di sistema portuale, nei primi otto mesi del 2024 lo scalo portuale ravennate ha movimentato complessivamente 16,90 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -4,3% sullo stesso periodo dello scorso anno. Il comparto agroalimentare ha registrato nei primi 8 mesi del 2024 un calo pari al 7,5 % rispetto allo stesso periodo del 2023. In diminuzione anche i materiali da costruzione che hanno registrato una movimentazione complessiva pari a - 5,8 % rispetto al 2023 in particolare, risultano in calo le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo. Per quanto riguarda i prodotti metallurgici in diminuzione del 10%; i prodotti petroliferi sono invece in crescita oltre 188 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Risultato positivo anche per i prodotti chimici e per i concimi. Trend negativo invece per le crociere: nei primi 8 mesi del 2024 si sono registrati 55 scali di navi da crociera (contro i 62 dello stesso periodo del 2023). Per il mese di settembre si stima una movimentazione complessiva pari a quasi 1,9 milioni di tonnellate, in leggero calo rispetto allo stesso mese dello scorso anno, mentre i primi nove mesi del 2024 dovrebbero chiudersi con una movimentazione complessiva di quasi 18,8 milioni di tonnellate. Insomma in base al report dell'autorità portuale, un **porto** quello di **Ravenna** in leggera sofferenza.



Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)
Marina di Carrara

Porto, Micheloni: «Scarso rispetto per il territorio»

«No al certo per l'incerto»

Carrara Cesare Micheloni, già consigliere provinciale, in merito alla possibilità che il porto di Marina di Carrara passi sotto l'egida toscana, osserva che a suo avviso «L'accordo Lega e Giani, per la faciloneria con cui è stato rivelato, denota scarso rispetto per il territorio». E «stupisce e rammarica il fatto che Governo e Regione Toscana non abbiano programmato nessun tavolo tecnico, né con gli enti locali, né con gli operatori portuali né tantomeno con i lavoratori».

Si ricorda che «il Presidente (dimissionario) dell' Adsp **Mario** Sommariva ha confermato la complementarietà dei porti di Spezia e di Carrara: nel 2022 i traffici del porto di Marina di Carrara sono cresciuti del 60% rispetto all'anno precedente, passando da 3,5 a 5,5 milioni di tonnellate, e hanno generato un impatto economico sul territorio di 400 milioni di euro. Inoltre, dal 2016 ad oggi, i traffici del porto di Marina sono più che triplicati. Come direbbe Boskov: squadra che vince, non si cambia! Tuttavia, il Governatore Giani, "braccato a vista" per la storia del rigassificatore di Piombino, pensa di incrementare i traffici di merci verso i porti di Livorno e Piombino, naturalmente a scapito del porto apuano che tornerebbe a fare la Cenerentola dei porti toscani». Nel frattempo la sindaca Serena Arrighi «intrappolata dalla complessità della vicenda, come suo personale contributo alla causa, continuando a dichiarare che la priorità è il Piano Regolatore Portuale, è funzionale soltanto a confermare un'ovvietà, ovvero, che l'iter del nuovo Prp è quasi concluso». A detta di Micheloni, però, «visto che prima dell'entrata nel sistema ligure Carrara movimentava solo 1,6 milioni di tonnellate di merci (oggi 5,5 milioni) è necessario che l'amministrazione comunale si interroghi sull'opportunità di lasciare il certo per l'incerto». E ancora: «I desiderata del Giani di turno non possono e non devono penalizzare ulteriormente una città che sta subendo (da parte della Regione) torti ed ingiustizie a raffica (vedi sanità e complesso fieristico Imm)».

CARRARA

«Ragazza investita a Fossola, urgente riaprire il sottopasso»

Massimiliano Manuel di Fidi torna a sollecitare la giunta

Porto, Micheloni: «Scarso rispetto per il territorio»

«No al certo per l'incerto»

Commercianti del centro lanciano l'evento "Le vasche... di via Roma"

Calendario annunciato con partecipazione e menti a Roma il 9 novembre

Ceramiche Campo Chiario Piero

Grandi Promozioni Pavimenti di Marca

Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Fantastichandicap, ecco i vincitori della 24ª edizione

Sabato alle 16 la premiazione

Carrara Davide Bacchilega da Ravenna con il suo racconto 'Vittoria Verticale' nella sezione adulti. Selin Cinelli di Bagni di Lucca con 'La scuola delle stelle' nella sezione ragazzi. La classe IV G del liceo artistico statale di Napoli con il 'Caviedage dell'inclusione' nella sezione scuole. Sono questi i tre vincitori del 22° concorso FantasticHandicap organizzato e promosso dal Centro Documentazione Handicap di Carrara. La premiazione è in programma sabato, 12 ottobre, alle 16 alla sala conferenze dell'**Autorità di sistema portuale** di viale Colombo, a Marina. Per l'occasione i racconti vincitori saranno letti ed interpretati da Matteo Procuranti.

«Ci tengo anzitutto a ringraziare il Centro documentazione handicap non solo per avere organizzato anche quest'anno questa manifestazione, ma soprattutto per l'attività che porta avanti tutto l'anno per sensibilizzare, informare e, non ultimo, raccontare la disabilità- spiega la vicesindaca e assessore alla Disabilità Roberta Crudeli -. La presenza del Cdh e della sua biblioteca nella nostra città sono qualcosa di cui siamo davvero fieri e orgogliosi. Grazie e complimenti poi a tutti gli autori che hanno partecipato al concorso».

"Tanti complimenti a tutto il Cdh e ai suoi volontari per questa bellissima iniziativa», aggiunge l'assessore alla Cultura Gea Dazzi. La giuria di esperti era presieduta dal neuropsichiatra infantile e scrittore Giorgio Pini e composta da: Francesco Bajni (libraio); Roberta Crudeli (vicesindaca e assessore alla Disabilità); Gea Dazzi (assessore alla Cultura); Davide Lambruschi (insegnante e storico dell'arte); Elisa Migliorini (responsabile ufficio Studi e Programmazione Uspms); le ragazze e i ragazzi della III E scienze Umane del 'Montessori-Repetti' coordinati dalle insegnanti Daniela Venturini e Graziana Arcolini.

Questo l'elenco completo dei premiati.

Sezione Adulti: primo classificato 'Vittoria verticale' di Davide Bacchilega di Ravenna a cui andranno un premio di 500 euro e una targa; secondo 'Darò voce ai tuoi pensieri' di Francesco Lo Iacono di Ancona (300 euro e una targa); terzo 'Per sempre fuori' di Fedora Ramondino di Milano (200 euro e targa). Segnalati con pergamena: 'Al caffè della lentezza' di Marco Dardanelli di Torino; 'Bambi' di Maria Adelaide Rubini di Roseto degli Abruzzi; 'Con gli occhi di Teo' di Diletta Lombardo di Varese; 'Correre per due' di Fabio Alessandro Armeli di Ferrara; 'Il mio tempo liberato' di Francesca Bonanomi di Bernareggio; 'La valigia del re in esilio' di Sabrina Bonato di Pescantina; 'Sfumatura essenziale' di Paolo Grilli di Folignano; 'Una, nessuna e cento vite' di Enzo Valiante di San Giovanni Rotondo.

Sezione Giovani. Primo classificato 'La scuola delle stelle' di Selin Cinelli di Bagni di Lucca (150



Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)

Marina di Carrara

euro e una targa); secondo 'Noi e Valerio' di Leonie Gulia Bernieri di Carrara (targa); terzo 'Vita e Morte' di Chiara Romani di Grottammare (targa).

Sezione Scuole. Primo classificato 'Il cavierdage dell'inclusione', IV G liceo artistico statale di Napoli (100 euro in buoni scuola e una targa); secondo 'Vita in carrozzina', I C scuola secondaria di primo grado 'Buonarroti' di Marina di Carrara (targa); terzo 'Diversità, disabilità, inclusione' II LS liceo scientifico quadriennale di Lucca.

Una gara per cento racconti Al via Fantastichandicap

Sabato all'Autorità portuale la premiazione dei racconti sulla disabilità Il concorso richiama scrittori sul tema dell'inclusione da tutta Italia

di Daniele Rosi CARRARA Sono tante e tutte di qualità le decine di proposte arrivate nella nuova edizione, la 22esima, del concorso letterario Fantastichandicap. Il concorso, promosso dal Centro documentazione Handicap in collaborazione con la consulta disabilità del Comune, vedrà la premiazione dei migliori racconti sabato 12 ottobre alle 16 all'**Autorità Portuale**. Al concorso hanno partecipato oltre cento autori provenienti da tutta Italia, con racconti incentrati sui temi della disabilità, diversità, inclusione ed emarginazione sociale. Per i premi principali, Davide Bacchilega da Ravenna vince nella sezione adulti; Selin Cinelli di Bagni di Lucca ottiene il primo posto nella sezione ragazzi e infine la classe IV G del liceo artistico statale di Napoli trionfa per la sezione scuole. A questi si aggiungono poi altre premiazioni minori per le tre macrocategorie e delle segnalazioni con pergamena.

I racconti vincitori saranno letti e interpretati sabato da Matteo Procuranti.

La presentazione della 22esima edizione è stata fatta ieri alla sede del

centro di documentazione Handicap di Carrara, con gli assessori Roberta Crudeli e Gea Dazzi, Antonella Petrocchi della consulta disabilità Carrara e Silvia Tamberi, Barbara Soccol e Maria Adele Barbieri per il centro documentazione. «Il centro svolge un'attività fondamentale, con iniziative belle come il concorso letterario - hanno spiegato Roberta Crudeli e Gea Dazzi - e ringraziamo anche la consulta disabilità per il supporto. E' importante ricordare la biblioteca del centro documentazione, che rientra nella rete bibliotecaria Reprobi».

«Elaborati di qualità che riescono a toccare tanti temi - hanno aggiunto Barbara Soccol e Antonella Petrocchi - con lo scopo fondamentale di portare avanti la cultura dell'inclusione. Quest'anno per le premiazioni ci saranno delle piccole sorprese». I racconti sono stati valutati da una giuria di esperti, presieduta dal neuropsichiatra infantile Giorgio Pini e composta da: Francesco Bajini, Roberta Crudeli, Gea Dazzi, Davide Lambruschi, Elisa Migliorini e i ragazzi della III E del liceo delle scienze umane del 'Montessori Repetti', coordinati dalle insegnanti Daniela Venturini e Graziana Arcolini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Livorno

A Rotterdam evento clou sulla digitalizzazione, presente l'AdSP di Livorno

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato nei giorni scorsi alla Smart Vision Experience 2024, evento clou nel campo della digitalizzazione e automazione nei porti, organizzato a Rotterdam dall'istituto di istruzione e formazione per l'ambito portuale marittimo e logistico, STC Group. L'ente portuale ha preso parte all'iniziativa con la direzione Formazione e Promozione, guidata dal dirigente Claudio Capuano. L'occasione ha permesso alla Port Authority di illustrare i risultati raggiunti fino ad oggi nell'ambito del progetto europeo NeXTrain.PortS cofinanziato dal programma Erasmus+ 2021/2027. Lanciato ufficialmente a **Livorno** lo scorso aprile, il progetto vede come capofila l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e ha una durata di 36 mesi. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di mappare i profili professionali del settore portuale, con particolare riguardo alle transizioni energetica e digitale, creando percorsi formativi nelle professionalità da rafforzare, definendo nuove metodologie per il riconoscimento delle competenze acquisite e organizzando nei porti partner esperienze e percorsi di mobilità per 100 lavoratori. Nel corso dell'evento, l'Ente portuale ha avuto anche modo di prendere a parte al workshop "MICOO Hackathon," promosso dal vicepresidente dell'associazione europea EFVET, Stefano Tirati, e focalizzato sul tema delle microcredenziali e la certificazione delle competenze richieste nel settore dell'intermodalità. "L'iniziativa cui ha partecipato l'AdSP è un altro momento di altissimo livello in cui il **porto** di **Livorno** ha avuto modo di confrontarsi con la realtà portuale di Rotterdam, consolidando la collaborazione pluriennale con STC Group nell'ambito di progetti comunitari per la formazione professionale" ha dichiarato Capuano.



Il Tirreno

Livorno

Darsena Europa Giani attacca «Il Governo faccia la ferrovia»

Il presidente replica al Rixi: «Intanto loro hanno tolto i soldi» 300

STEFANO TAGLIONE

Livorno «Incontrare il Governo per parlare di Darsena Europa? Io sono disponibilissimo, ma non con l'approccio che attualmente sta dimostrando l'esecutivo. La Regione, per quest'opera, ha investito oltre 200 milioni di euro: ci siamo assunti un mutuo, per un qualcosa che insiste sul demanio pubblico, e abbiamo versato le risorse all'**Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale. I soldi, semmai, li metta il Governo per i collegamenti ferroviari fra il retroporto e la linea Collesalveti-Vada-Pisa. Quella somma, ricordo che si tratta di oltre 300 milioni, era stata stanziata da Draghi e, il Governo Meloni, l'ha cancellata».

Il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, risponde così viceministro alle Infrastrutture ai trasporti Edoardo Rixi, che nell'intervista pubblicata due giorni fa sul Tirreno aveva esortato la Port Authority (che si è detta d'accordo con la sua linea d'azione) a fare presto con la Darsena Europa, in modo da inaugurare il lotto uno entro il 2026, con i primi piazzali pronti per l'assegnazione in concessione agli operatori a partire dalla seconda metà del prossimo anno. L'esponente della Lega, inoltre, aveva auspicato un incontro al ministero proprio con il governatore toscano, per fare il punto sulle grandi opere necessarie al nostro **sistema** costiero. Più volte Giani, in passato, ha ribadito che l'ampliamento del porto di Livorno è cruciale per il futuro del territorio ed è l'infrastruttura pubblica fondamentale della regione al pari del sottoattraversamento ferroviario dell'Alta velocità di Firenze, anch'esso in corso di realizzazione, necessario per migliorare i trasporti dal nord a sud dello Stivale.

Presidente, è d'accordo su un'apertura a lotti della Darsena Europa, come richiesto dal viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi?

«Assolutamente. Dirò di più: lo avevamo da tempo già previsto. Non a caso il 16 ottobre, con il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Luciano Guerrieri, presenteremo quest'opera alla cittadinanza. Quella del viceministro era, in realtà, già una nostra idea».

Incontrerà Rixi?

«Sono disponibile a incontrarlo e spero che mi dica grazie per le risorse che stiamo investendo sulla portualità toscana. Abbiamo un ruolo centrale sulla Darsena Europa, spero che lui se lo ricordi e se ne renda conto, e stiamo anche ultimando lo "scavalco" ferroviario all'altezza della stazione di Calambrone, per il quale abbiamo investito 20 milioni di euro su 27 complessivi (il resto dell'importo



Il Tirreno

Livorno

necessario alla conclusione dei lavori lo ha stanziato Rete ferroviaria italiana ndr). Il collegamento del retroporto con la Collesalveti-Vada-Pisa ne sarebbe il prosieguo naturale e i soldi (in milioni di euro) cancellati dal Governo per i raccordi ferroviari fra retroporto e linea Vada Collesalveti Pisa permetterebbe una miglior gestione del trasporto merci di Livorno, necessario in previsione dell'ampliamento del porto. Per altro, i treni, così avrebbero anche la possibilità di bypassare il nodo di Pisa, raggiungendo l'entroterra e, quindi, l'Alta velocità. Chiedo al Governo di fare la sua parte e di ripristinare i fondi cancellati».

L'incontro al ministero, quando e se avverrà, sarà l'occasione per sollecitare quest'importante investimento per il porto labronico e per l'interporto "Amerigo Vespucci".

«Sì, questi fondi devono tornare al più presto disponibili. Attraverso i parlamentari che operavano durante il Governo Draghi erano stati inseriti e, lo ripeto, il Governo Meloni li ha cancellati. Ora deve rimetterli il prima possibile nella Legge finanziaria, perché è un'opera necessaria che va di pari passo con la conclusione della Darsena Europa. Un porto con un traffico merci in aumento, quale sarà dopo la creazione dei nuovi piazzali da assegnare in concessione, ha assolutamente bisogno dei nuovi raccordi ferroviari di collegamento con il resto della Regione e con il resto del Paese».

Cosa chiederà poi al viceministro?

«Ritengo che sia importantissimo che da parte del Governo Meloni vi sia la consapevolezza di quanto stia funzionando bene e di quali grandi potenzialità abbia la portualità toscana, da Livorno a Piombino e non solo. Conseguentemente, in questo senso, è bene che l'esecutivo acceleri con il collegamento fra Piombino e gli assi di viabilità principali, a partire dai lavori sulla 398 e sullo sviluppo della portualità, nella capacità di realizzare quell'accordo di programma che possa porre le basi per il rilancio della siderurgia con i forni elettrici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno Livorno

E l'Authority vola allo "Smart vision"

L'ente ha partecipato al salone di Rotterdam con il progetto "NeXTrain.PortS"

Livorno L'**Authority** di **sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale ha partecipato nei giorni scorsi alla "Smart vision experience 2024", evento clou nel campo della digitalizzazione e automazione nei porti, organizzato a Rotterdam, in Olanda, dall'istituto di istruzione e formazione per l'ambito **portuale** marittimo e logistico, "Stc group". L'ente ha preso parte all'iniziativa con la direzione Formazione e promozione, guidata dal dirigente Claudio Capuano. L'occasione ha permesso alla Port authority di illustrare i risultati raggiunti fino ad oggi nell'ambito del progetto europeo "NeXTrain.PortS", cofinanziato dal programma Erasmus+ 2021/2027.

Lanciato ufficialmente a Livorno lo scorso aprile, il progetto vede come capofila l'Authority e ha una durata di 36 mesi. L'obiettivo è quello di mappare i profili professionali del settore **portuale**, con particolare riguardo alle transizioni energetica e digitale, creando percorsi formativi nelle professionalità da rafforzare, definendo nuove metodologie per il riconoscimento delle competenze acquisite e organizzando nei porti partner esperienze e percorsi di mobilità per 100 lavoratori.

Nel corso dell'evento l'ente **portuale** ha avuto anche modo di prendere a parte al workshop "Micoo hackathon," promosso dal vicepresidente dell'associazione europea Efvet, Stefano Tirati, e focalizzato sul tema delle microcredenziali e la certificazione delle competenze richieste nel settore dell'intermodalità.

«L'iniziativa cui ha partecipato l'Authority è un altro momento di altissimo livello in cui il porto di Livorno ha avuto modo di confrontarsi con la realtà **portuale** di Rotterdam, consolidando la collaborazione pluriennale con "Stc group" nell'ambito di progetti comunitari per la formazione professionale», ha dichiarato Capuano.



Informazioni Marittime

Livorno

Grimaldi Lines presenta la nuova stagione

In evidenza a TTG 2024 i collegamenti marittimi nel Mediterraneo, le partnership commerciali, i viaggi evento a bordo delle navi e le proposte per il turismo scolastico. Al TTG 2024 Grimaldi Lines presenta la nuova stagione confermando i risultati positivi dell'estate 2023, raggiunti grazie all'ampio network di collegamenti che attraversano il Mar Mediterraneo, alla politica tariffaria sempre flessibile e ai comodi orari di partenza ed arrivo delle navi.

"Regina della stagione estiva 2024 è stata la Sardegna, con i tre storici collegamenti **Livorno**-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres e Civitavecchia-Olbia e con le rotte effettuate in regime di continuità territoriale, da Civitavecchia per Cagliari e Arbatax e da Napoli e Palermo per Cagliari. Soddisfacente anche l'andamento della Sicilia, con le linee regolari che da Napoli e **Livorno** raggiungono il porto di Palermo, della Spagna e della Grecia, che sono le classiche mete internazionali estive. ha dichiarato Francesca Marino, head of Passenger Department di Grimaldi Lines - Diamo il benvenuto alla prossima stagione confermando il nostro network di 20 collegamenti marittimi, che proponiamo quale scelta ideale non solo a chi viaggia per turismo con l'auto o

con la moto al seguito, ma anche ai nativi e ai residenti nelle maggiori isole e agli appassionati di camper lifestyle". Il network di collegamenti marittimi operativo tutto l'anno è un valore aggiunto anche per i partner commerciali: consente infatti di costruire proposte legate ad eventi quali manifestazioni, festival o fiere che si svolgono sui territori di destinazione, anche fuori dall'alta stagione del turismo estivo. Solo per citare un esempio, sono già attive collaborazioni con i maggiori operatori specializzati in turismo religioso che muoveranno i fedeli in occasione del Giubileo 2025. Una particolare proposta di vacanza e divertimento sono i viaggi evento a bordo delle navi Grimaldi Lines, ognuno con un suo fil rouge dedicato ad un tema specifico: la letteratura, il benessere, il gioco, il ballo e molto altro ancora. Il nutrito calendario prevede come prossimo appuntamento Una Nave di Libri, dal 13 al 17 novembre sulla rotta Napoli-Palermo e viceversa: un'edizione speciale per il grande viaggio letterario che si svolge ogni anno in primavera sulla linea Civitavecchia-Barcellona. A bordo ci saranno come sempre incontri con scrittori, giornalisti e musicisti, mentre a Palermo sono previste visite guidate e degustazioni della tradizione gastronomica, con chef stellati e maestri pasticceri. A seguire è in programma, dal 30 dicembre al 3 gennaio, l'atteso appuntamento con il Capodanno a Barcellona, per festeggiare il 2025 in una delle città più animate e accoglienti d'Europa. L'offerta di Grimaldi Lines include anche le proposte di turismo scolastico. Il progetto Grimaldi Educa riunisce in sé tutte le attività della Compagnia collegate al mondo della scuola e della formazione, con particolare attenzione ai Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento, sempre modulabili sulla base delle esigenze espresse



Informazioni Marittime

Livorno

dai diversi indirizzi scolastici. A questi si aggiungono non solo viaggi di istruzione tradizionali in collaborazione con i maggiori Tour Operator specializzati in turismo scolastico, ma anche divertenti eventi di didattica alternativa. Sono infine tante le proposte firmate Grimaldi Lines Tour Operator: non solo la ricca programmazione di viaggi di istruzione e viaggi-evento dedicati ai gruppi scolastici, ma anche vacanze nave + hotel, city break e long week-end super convenienti, con partenze già pianificate in occasione di festività, quali le prossime Ognissanti e ponte dell'Immacolata. Condividi Tag grimaldi Articoli correlati.

Smart Vision Experience 2024: l'AdSP di Livorno protagonista a Rotterdam

Andrea Puccini

ROTTERDAM L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato con grande successo alla Smart Vision Experience 2024, un evento di primo piano dedicato alla digitalizzazione e automazione nei porti. Organizzato dal prestigioso istituto STC Group, specializzato in formazione portuale, marittima e logistica, l'evento si è tenuto a Rotterdam, uno dei più importanti hub portuali al mondo. L'AdSP ha preso parte all'iniziativa attraverso la propria Direzione Formazione e Promozione, rappresentata dal dirigente Claudio Capuano. L'occasione ha permesso di presentare i progressi raggiunti nell'ambito del progetto europeo NeXTrain.PortS, cofinanziato dal programma Erasmus+ 2021/2027, incentrato sulla transizione energetica e digitale del settore portuale. NeXTrain.PortS: una visione europea per il futuro della formazione portuale Il progetto, avviato ufficialmente lo scorso aprile a Livorno, mira a mappare i profili professionali necessari per affrontare le transizioni energetiche e digitali nel settore portuale, sviluppando percorsi formativi innovativi per rafforzare competenze e qualifiche. L'iniziativa, che durerà 36 mesi, coinvolgerà circa 100 lavoratori in esperienze di mobilità e formazione nei porti partner europei. Durante l'evento, l'AdSP ha partecipato al MICOO Hackathon, un workshop promosso da Stefano Tirati, vicepresidente dell'associazione europea EFVET, che ha esplorato il tema delle microcredenziali e della certificazione delle competenze nell'intermodalità. Questo tema è centrale per il riconoscimento e la valorizzazione delle competenze professionali nel settore portuale, in linea con le esigenze del mercato europeo. Collaborazione con Rotterdam e STC Group La partecipazione a Smart Vision Experience 2024 rappresenta un ulteriore passo avanti nella collaborazione tra il porto di Livorno e quello di Rotterdam, consolidando il nostro legame con STC Group nell'ambito dei progetti comunitari per la formazione professionale, ha dichiarato Claudio Capuano. Questo incontro ha sottolineato l'importanza di scambiare esperienze e know-how tra i principali porti europei per affrontare le sfide del futuro con una visione comune. L'evento di Rotterdam ha confermato l'impegno dell'AdSP di Livorno nella promozione dell'innovazione e della digitalizzazione del settore, nonché nella formazione di nuove generazioni di lavoratori portuali altamente qualificati e pronti ad affrontare le sfide della transizione energetica e digitale.



Port News

Livorno

Smart Vision 2024, la formazione è innovazione

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato nei giorni scorsi alla Smart Vision Experience 2024, evento clou nel campo della digitalizzazione e automazione nei porti, organizzato a Rotterdam dall'istituto di istruzione e formazione per l'ambito portuale marittimo e logistico, STC Group. L'ente portuale ha preso parte all'iniziativa con la direzione Formazione e Promozione, guidata dal dirigente Claudio Capuano. L'occasione ha permesso alla Port Authority di illustrare i risultati raggiunti fino ad oggi nell'ambito del progetto europeo NeXTraIn.PortS cofinanziato dal programma Erasmus+ 2021/2027. Lanciato ufficialmente a Livorno lo scorso aprile, il progetto vede come capofila l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e ha una durata di 36 mesi. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di mappare i profili professionali del settore portuale, con particolare riguardo alle transizioni energetica e digitale, creando percorsi formativi nelle professionalità da rafforzare, definendo nuove metodologie per il riconoscimento delle competenze acquisite e organizzando nei porti partner esperienze e percorsi di mobilità per 100 lavoratori. L'Ente portuale ha avuto anche modo di prendere a parte al workshop MICOO Hackathon, promosso dal vicepresidente dell'associazione europea EFVET, Stefano Tirati, e focalizzato sul tema delle microcredenziali e la certificazione delle competenze richieste nel settore dell'intermodalità. L'iniziativa cui ha partecipato l'AdSP è un altro momento di altissimo livello in cui il porto di Livorno ha avuto modo di confrontarsi con la realtà portuale di Rotterdam, consolidando la collaborazione pluriennale con STC Group nell'ambito di progetti comunitari per la formazione professionale ha dichiarato Capuano.



Affari Italiani

Piombino, Isola d' Elba

Rigassificatore, torna il problema. Giani: "Via da Piombino nel 2026". Ma in Liguria non lo vogliono più

L'ex presidente Toti aveva aperto a una staffetta con Vado Ligure, ma i due candidati per le regionali Orlando e Bucci hanno chiuso ogni possibilità. Rigassificatore, la Toscana vuole liberarsene ma nessuna regione si fa avanti per prenderselo. Sfumata l'ipotesi Liguria. Torna d'attualità la questione del rigassificatore, la Regione Toscana si è impegnata a ospitarlo a **Piombino** per tre anni, fino al 2026 e sembrava aprirsi la possibilità di fare una sorta di staffetta con la Liguria, l'ex presidente Toti aveva aperto a uno spostamento della nave a Vado Ligure. Ma dopo l'inchiesta per corruzione che lo ha portato alle dimissioni tutto è cambiato. Ora i due candidati per la presidenza della Regione, a tre settimane dal voto, non hanno nessuna intenzione di ospitare il rigassificatore. E per la Toscana adesso si apre la questione di trovare un nuovo luogo dove metterlo. Il presidente Giani è stato netto: "Via da **Piombino** nel 2026". Leggi anche: Autonomia differenziata, il governo si spacca. Musumeci: "Non cedo la Protezione civile alle regioni. Sicurezza a rischio". Politicamente - riporta controradio - la questione è spinosa. Perché vede sulle barricate due esponenti dello stesso partito, il Pd, ovvero il Presidente Giani e il candidato Orlando. Su questo Giani si è però smarcato: "A me basta che vada via dalla Toscana, ci saranno altri luoghi dove metterlo". Inizialmente installato come misura temporanea per far fronte alla crisi energetica derivante dalla guerra in Ucraina, è stato posizionato nel **porto** di **Piombino** grazie a un accordo con Snam. Accordo che prevedeva che il rigassificatore rimanesse operativo a **Piombino** per un periodo di tre anni. Il rigassificatore ha la funzione di trasformare il gas naturale liquefatto (GNL) in stato gassoso. Tuttavia, il progetto ha incontrato opposizioni da parte dei residenti e delle autorità locali, preoccupate per l'impatto ambientale e le conseguenze per il turismo e la pesca, attività economiche chiave per **Piombino**.



L'ex presidente Toti aveva aperto a una staffetta con Vado Ligure, ma i due candidati per le regionali Orlando e Bucci hanno chiuso ogni possibilità. Rigassificatore, la Toscana vuole liberarsene ma nessuna regione si fa avanti per prenderselo. Sfumata l'ipotesi Liguria. Torna d'attualità la questione del rigassificatore, la Regione Toscana si è impegnata a ospitarlo a Piombino per tre anni, fino al 2026 e sembrava aprirsi la possibilità di fare una sorta di staffetta con la Liguria, l'ex presidente Toti aveva aperto a uno spostamento della nave a Vado Ligure. Ma dopo l'inchiesta per corruzione che lo ha portato alle dimissioni tutto è cambiato. Ora i due candidati per la presidenza della Regione, a tre settimane dal voto, non hanno nessuna intenzione di ospitare il rigassificatore. E per la Toscana adesso si apre la questione di trovare un nuovo luogo dove metterlo. Il presidente Giani è stato netto: "Via da Piombino nel 2026". Leggi anche: Autonomia differenziata, il governo si spacca. Musumeci: "Non cedo la Protezione civile alle regioni. Sicurezza a rischio". Politicamente - riporta controradio - la questione è spinosa. Perché vede sulle barricate due esponenti dello stesso partito, il Pd, ovvero il Presidente Giani e il candidato Orlando. Su questo Giani si è però smarcato: "A me basta che vada via dalla Toscana, ci saranno altri luoghi dove metterlo". Inizialmente installato come misura temporanea per far fronte alla crisi energetica derivante dalla guerra in Ucraina, è stato posizionato nel porto di Piombino grazie a un accordo con Snam. Accordo che prevedeva che il rigassificatore rimanesse operativo a Piombino per un periodo di tre anni. Il rigassificatore ha la funzione di trasformare il gas naturale liquefatto (GNL) in stato gassoso. Tuttavia, il progetto ha incontrato opposizioni da parte dei residenti e delle autorità locali, preoccupate per l'impatto ambientale e le conseguenze per il turismo e la pesca, attività economiche chiave per Piombino.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Explora I, attracca la nave luxury di Msc Porto boom, arrivati 73mila croceristi

Lo scalo dorico nella rotta delle super imbarcazioni. Garofalo (Authority): «Potenzieremo i servizi»

IL TURISMO **ANCONA** Come viaggiare a bordo di uno yacht privato. È attraccata ieri mattina, per la prima volta al **porto** di **Ancona**, la nuovissima nave da crociera Explora I della compagnia di navigazione Explora Journeys, il brand di Msc Crociere pensato per offrire un'esperienza di extra lusso. Suite e un casinò L'imbarcazione, lunga 248 metri, può infatti ospitare fino a 900 persone, ma non in semplici cabine, quanto piuttosto in 461 suite con vista sul mare dotate di ogni comfort e spazi esclusivi, tra cui salotti e terrazze con solarium. Inoltre a bordo è possibile usufruire di 5 piscine (4 all'esterno e una all'interno) 6 ristoranti, una Spa, oltre 350 metri quadri di strutture per il fitness, un casinò, tre sale lounge, teatri, negozi e una galleria d'arte che dal 19 giugno ospita una collezione privata di stampe in edizione limitata firmate da due grandi nomi della pop art: Andy Warhol e Roy Lichtenstein.

La Explora I tornerà nello scalo dorico anche il 26 ottobre, come tappa di un giro attraverso il Mediterraneo. Intanto quella di ieri è stata la 51ª delle 60 toccate di navi da crociera (30 soltanto della Msc Lirica), previste tra il 5 aprile e il 28 ottobre 2024. Fin'ora il traffico crocieristico nel **porto** di **Ancona** sta facendo registrare numeri decisamente positivi nel 2024.

Il bilancio Il mese di agosto, l'ultimo dato al momento disponibile, ha visto l'arrivo di 16.611 passeggeri (+51% rispetto ad agosto 2023), che portano il progressivo annuo a 73.632 (+26% rispetto ai primi 8 mesi del 2023). Questo lascia intendere che a fine stagione molto probabilmente si andrà oltre gli 87.827 crocieristi totali dell'anno scorso. «La stagione 2024 è ancora in corso ma, pur non potendo tracciare un bilancio completo del suo andamento, possiamo dire che i segnali sono senz'altro positivi commenta il presidente dell'autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -.

Il traffico crocieristico rappresenta oggi, non solo per la città di **Ancona** ma per tutte le Marche, un concreto vettore turistico, che consente una prima conoscenza della regione, generando il desiderio di un ritorno e contribuendo al progetto di destagionalizzazione dei flussi turistici auspicato dagli operatori. Il trend positivo ci spinge a migliorare continuamente l'offerta e il potenziamento dei servizi».

Michele Rocchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Le storie dell'arte. Luigi Vanvitelli: un convegno, un Arco e una statua del Papa nel posto sbagliato (parte seconda)

Le storie dell'arte. A cura di Francesco Maria Orsolini. Due sono gli antefatti da considerare per la collocazione nella piazza Maggiore di Ancona della statua di Clemente XII, scolpita da Agostino Cornacchini. Il primo è una deliberazione del Consiglio del 10 novembre 1735, con cui "si ordina e stabilisce che debbasi erigere con la maggior solecitudine possibile una statua intera di marmo della Santità Sua (...) da collocarsi alla pubblica piazza, ovvero altro luogo, che sia a vista di tutto il mondo". A tale determinazione era solennemente pervenuto l'organo di governo cittadino come atto di pubblica gratitudine a seguito dei provvedimenti adottati da Clemente XII per l'edificazione del lazzeretto e del nuovo braccio del porto. Come espressione di analoga gratitudine, già il Consiglio e gli Anziani avevano deliberato nel 1732, a seguito della decretazione del porto franco, la realizzazione di una lapide commemorativa e di un busto del Pontefice Corsini, da esporsi nel Palazzo pubblico (palazzo degli Anziani). Il secondo antefatto è la decisione dello stesso Clemente XII, risalente all'anno 1737, di far dono alla città di Ancona della statua del Cornacchini, originariamente destinata a rappresentare

l'effigie del Papa in una nicchia del portico della Basilica di San Giovanni in Laterano, al posto della quale venne invece allestita la statua di Costantino che si trovava in Campidoglio. Nella sua cronaca stampata nello stesso anno e riferita al giorno 23 febbraio 1737, il Chracas annota che Clemente XII ha "mandato in dono alla città di Ancona una bellissima Statua di fine marmo, rappresentante l'Effigie della stessa Santità Sua, ad effetto di collocarsi nel nuovo braccio del Porto di detta città ()". Con ciò dimostrandosi solidamente fondata la tesi che nello stesso anno la curia pontificia aveva previsto la collocazione della statua, non nella piazza maggiore, ma nel nuovo braccio **portuale** sul quale stava operando Luigi Vanvitelli, sicuramente impegnato anche nella edificazione dell'arco-porta e che, viste le notizie e nuove indicazioni provenienti da Roma, probabilmente dalla Camera apostolica, relative alla statua del Cornacchini, non poteva non aver previsto l'erezione della stessa per coronare il monumento, visto che così lo aveva prefigurato, sia nell'incisione del Vasi del 1738, che nel disegno autografo del 1739. A riguardo è bene ricordare che il suo rapporto con la Reverenda Camera Apostolica era diretto, essendone stato nominato architetto nel 1730 dallo stesso Clemente XII. Il quale decise anche che a progettare e a realizzare segni così vistosi ed eloquenti dell'ingresso di Ancona nella storia moderna dovesse essere proprio Luigi Vanvitelli cognome italianizzato del padre, l'olandese Gaspar van Vittel, che da Roma si era trasferito per qualche anno a Napoli, dove nel 1700 nacque il figlio Luigi, per poi farvi ritorno nel 1706. Oltreché per essere architetto della Camera Apostolica, l'incarico progettuale a Vanvitelli, aveva altre motivazione. Intanto perché l'architetto si era già dimostrato anche un valido ingegnere



Le storie dell'arte. A cura di Francesco Maria Orsolini. Due sono gli antefatti da considerare per la collocazione nella piazza Maggiore di Ancona della statua di Clemente XII, scolpita da Agostino Cornacchini. Il primo è una deliberazione del Consiglio del 10 novembre 1735, con cui "si ordina e stabilisce che debbasi erigere con la maggior solecitudine possibile una statua intera di marmo della Santità Sua (...) da collocarsi alla pubblica piazza, ovvero altro luogo, che sia a vista di tutto il mondo". A tale determinazione era solennemente pervenuto l'organo di governo cittadino come atto di pubblica gratitudine a seguito dei provvedimenti adottati da Clemente XII per l'edificazione del lazzeretto e del nuovo braccio del porto. Come espressione di analoga gratitudine, già il Consiglio e gli Anziani avevano deliberato nel 1732, a seguito della decretazione del porto franco, la realizzazione di una lapide commemorativa e di un busto del Pontefice Corsini, da esporsi nel Palazzo pubblico (palazzo degli Anziani). Il secondo antefatto è la decisione dello stesso Clemente XII, risalente all'anno 1737, di far dono alla città di Ancona della statua del Cornacchini, originariamente destinata a rappresentare l'effigie del Papa in una nicchia del portico della Basilica di San Giovanni in Laterano, al posto della quale venne invece allestita la statua di Costantino che si trovava in Campidoglio. Nella sua cronaca stampata nello stesso anno e riferita al giorno 23 febbraio 1737, il Chracas annota che Clemente XII ha "mandato in dono alla città di Ancona una bellissima Statua di fine marmo, rappresentante l'Effigie della stessa Santità Sua, ad effetto di collocarsi nel nuovo braccio del Porto di detta città (...)". Con ciò dimostrandosi solidamente fondata la tesi che nello stesso anno la curia pontificia aveva previsto la collocazione della statua, non nella piazza maggiore, ma nel nuovo braccio portuale sul quale stava operando Luigi Vanvitelli, sicuramente impegnato anche nella edificazione dell'arco-porta e che, viste le notizie e nuove

di opere idrauliche quali l'acquedotto di Vermicino progettato nel 1731. Inoltre, perché tale competenza assai elevata e "specialistica" veniva riconosciuta al Vanvitelli in virtù della sua familiarità con la specifica trattativa prodotta dall'ingegnere idraulico olandese Cornelis Meyer, che il padre aveva conosciuto personalmente a Roma, avendovi collaborato come disegnatore e topografo nel 1675, quando Clemente X aveva incaricato l'ingegnere olandese di analizzare e documentare il tema di come rendere navigabile il Tevere da Perugia a Roma. Ma erano anche altre le ragioni per le quali Clemente XII dette l'incarico a Vanvitelli, che si era già segnalato all'Accademia di San Luca, sia come architetto allievo dello Juvarra e, ancor prima, come valente pittore e scenografo allievo del padre, rinomato paesaggista e vedutista che insegnava la prospettiva agli allievi della stessa Accademia. Infatti, il Pontefice doveva, in un certo qual modo, giustificarsi di avergli preferito al concorso per la progettazione della facciata di San Giovanni in Laterano, l'architetto Alessandro Galilei, solo perché era anch'egli fiorentino e nelle grazie del cardinal nipote Neri Corsini. E ciò, nonostante la commissione aggiudicatrice preposta si fosse invece esplicitamente pronunciata in favore del Vanvitelli. La qual cosa non passò inosservata e divenne di dominio pubblico, come attestato al giorno 11 gennaio 1732 da un'altra cronaca del tempo, il Diario di Roma di Francesco Valesio. Del resto, anche lo scultore Agostino Cornacchini era riuscito ad ottenere la committenza per la statua del Pontefice soprattutto in virtù delle sue origini toscane e dell'essere stato allievo all'Accademia del disegno di Firenze di Francesco Maria Niccolò Gabburri, che nel 1712 lo introdusse nell'ambiente romano, ponendolo sotto la protezione del cardinale Agostino Fraboni. Prima dell'opera che lo raffigurava, realizzata tra il 1735 e il 1737, Clemente XII aveva commissionato ad Agostino Cornacchini una statua della Prudenza, destinata alla cappella Corsini, sempre in San Giovanni in Laterano. Giuseppe Vasi, Porto di Ripa Grande, 1746, aquaforte, Roma, Istituto Nazionale per la Grafica, Beni culturali dello Stato (BCS) Diretta ad Ancona, la statua di Clemente XII venne imbarcata il 17 novembre 1737 al porto fluviale di Ripa grande, raggiungendo quello dorico dopo circa tre mesi, l'8 febbraio 1738, per essere inaugurata l'anno successivo, nel dicembre del 1739. Un intervallo così ampio tra l'arrivo ad Ancona della statua e la sua erezione potrebbe significare che la collocazione dell'opera fosse rimasta incerta per lungo tempo, proprio a causa di una divergente volontà della Curia pontificia e della Camera apostolica rispetto a quella del Consiglio e degli Anziani di Ancona. Una situazione di stallo, rispetto alla quale l'incisione del Vasi del 1738 e il disegno autografo di Vanvitelli del 1739 si potrebbero interpretare come una sollecitazione e una rassicurazione rivolte dall'architetto al Pontefice e al cardinale Neri Corsini, affinché si adottassero senza riserve i suoi progetti, sia proseguendo i lavori per il molo, interrotti nel 1738 dopo i due gravi incidenti occorsi nella realizzazione della sua fondazione sottomarina, sia coronando la porta clementina con l'erezione della statua papale. Ma i tentativi di Vanvitelli non andarono a buon fine, né per l'uno né per l'altro dei suoi propositi e per la decisione finale di collocare la statua papale nella piazza maggiore si deve supporre essere intervenuto un accordo non scritto tra il cardinale Neri Corsini e il patriziato locale, in modo particolare

con chi lo aveva rappresentato nei ripetuti contatti con la curia pontificia, ovvero il conte Giovan Battista Ferretti. Agostino Cornacchini, statua di Clemente XII, 1735-1737, marmo, Ancona Del resto le significazioni storiche implicite in tale collocazione, rispetto all'alternativa recepita e progettata da Vanvitelli, sono ben individuabili: la statua papale nella piazza maggiore rappresentava la sovranità pontificia inserita nello spazio urbano simbolico dell'altro soggetto sociale con cui il potere doveva essere condiviso, il Consiglio della comunità e chi ne orientava le scelte, ovvero il patriziato locale, mentre invece al di sopra della porta clementina, così poco distinguibile da un arco onorario, la sovranità pontificia avrebbe rappresentato il simbolo di un potere assoluto, in un'inevitabile corrispondenza storica con quello imperiale dell'arco traiano. In alcuni documenti dell'archivio storico comunale, ora Archivio di Stato di Ancona, si citano alcune deliberazioni del Consiglio dalle quali risulta l'insistente sottolineatura che la scelta del sito per l'erezione della statua dovesse essere quanto più rispondente ad una tutela ottimale dell'opera, rispondenza invece smentita dalla sua storia conservativa. Infatti, la statua fu oggetto di un grave episodio di vandalismo il 26 marzo del 1797 quando, durante l'occupazione napoleonica della città, alcuni adepti invasati del partito francese, dopo aver distrutto la statua di Pio VI, s'impegnarono a rovinare più che poterono l'effigie di Clemente XII, colpendola violentemente con sbarre di ferro. Cosicché il monumento fu riparato presso il cortile del vicino convento dei domenicani e riportato restaurato alla vista dei cittadini anconetani solo nel 1818. Ma ancor più devastanti furono i danni riportati dalla statua durante i bombardamenti del 1943. A ricompone i lacerti sparsi in cui l'avevano ridotta gli ordigni esplosivi, fu chiamato lo scultore anconetano Vittorio Morelli, che rifece integralmente anche alcune parti della statua, come la mano destra benedicente, con qualche evidente sfasatura proporzionale. Agostino Cornacchini, statua di Clemente XII, particolare Di certo, se le proposte del Vanvitelli fossero state accolte, la statua non verserebbe nelle precarie condizioni conservative in cui si trova. Inoltre quella clementina sarebbe stata l'unica porta urbana italiana coronata da una statua papale, perché gli esempi a cui si era ispirato l'architetto per i suoi disegni di progetto erano tutti di architetture effimere, realizzate in occasione delle celebrazioni trionfali di pontefici all'atto della loro investitura. Le Pompe del Campidoglio per la Stà di N.S. URBANO VIII quando pigliò il possesso, descritte da Agostino Mascardi, particolare del frontespizio, Roma, 1624 E infine, la statua papale sull'attico della porta clementina avrebbe dato all'opera ben altro tenore monumentale, che l'avrebbe meglio preservata dalle ingiurie del tempo, soprattutto di quello attuale. Come l'enorme struttura metallica d'illuminazione che gli è stata eretta proprio di fronte, oppure il precario stato conservativo rivelato dai recenti cedimenti di materiale laterizio al di sotto della volta a lacunari, a fronte dei quali non è stato aperto alcun cantiere di restauro, mentre si è limitata a diffondere pubbliche rassicurazioni l'**Autorità** del **Sistema Portuale**. I cui annunci sono però da recepire con il beneficio del dubbio, almeno quando si tratta di beni del patrimonio culturale, vedi la fontana di Enzo Cucchi, per la quale nel mese di maggio 2024

era stato annunciato un intervento di manutenzione e ripristino dell'erogazione dell'acqua, mai avvenuto. Porto antico, Ancona Distacco di frammenti di laterizio dalla volta dell'Arco clementino, luglio 2024 Enzo Cucchi, Fontana dei Due Soli, 2017, Ancona Mentre sono da prendere con la massima serietà gli annunci relativi alle opere infrastrutturali del porto, come il progetto della banchina per l'attracco delle navi da crociera, che si congiungerebbe con il molo clementino e l'area del porto antico. Un intervento con un impatto severo sull'ambiente, peraltro in deroga alle disposizioni di tutela che interessano i beni monumentali dell'area. Chi avrebbe osato tanto se la statua di Clemente XII fosse stata al posto giusto, quello che Luigi Vanvitelli gli aveva riservato!? Le storie dell'arte , articoli già pubblicati: Sguardi d'autore sulle Terre in movimento, <https://vivere.me/a5SU> Storici dell'arte discutono su Pellegrino Tibaldi, Ancona e le Marche <https://vivere.me/a6w2> L'origine e la storia di Ancona tra due Soli: la fontana di Enzo Cucchi, <https://vivere.me/a6QL> Il Passetto fino a Tokyo. Racconti dal Giappone del designer anconetano Andrea Dichiara <https://vivere.me/brJu> "Ossessione" di Luchino Visconti: nel film manifesto del neorealismo la testimonianza di Ancona prima dei bombardamenti del '43 <https://vivere.me/bIRp> Papa Francesco: l'immagine contemporanea del pastore che non ha paura del vuoto <https://vivere.me/bm7t> Il Bambino tanto amato: quel che Maria Montessori non sapeva di Donatello <https://vivere.me/dblJ> Danzare sulla "Flagellazione", Piero della Francesca e l'arte dei gesti <https://vivere.me/dka0> La "Muta" di Raffaello, il più parlante dei ritratti Stella Rudolph, Carlo Maratti e il Consiglio pubblico di Ancona, che troppo volle e nulla strinse <https://vivere.me/dxt4> Improntitudine della fotografia. La storia dell'architettura scritta con la luce da Fabio Mariano <https://vivere.me/dE3e> San Francesco e i Frati minori: sorella arte dal presepio di Greccio all'Adorazione dei Magi (parte prima) <https://vivere.me/dO9g> San Francesco e i Frati minori: sorella arte dal presepio di Greccio all'Adorazione dei Magi (parte seconda) <https://vivere.me/dVnj> Edgardo Mannucci: il primordio e l'astratto nella scultura italiana del Novecento (parte prima) <https://vivere.me/eeeo> Edgardo Mannucci: il primordio e l'astratto nella scultura italiana del Novecento (parte seconda) <https://vivere.me/eeoh> Arco di Traiano nel porto di Ancona: l'accesso sicuro all'Italia (parte prima) <https://vivere.me/euHF> Arco di Traiano nel porto di Ancona: l'accesso sicuro all'Italia (parte seconda) <https://vivere.me/euNV> Opere di Edgardo Mannucci all'asta: due capolavori, in meno, per il patrimonio artistico di Fabriano e delle Marche <https://vivere.me/eRe8> Un docente esce dall'aula per interrogare il patrimonio: risponde il Nucleo Tutela Patrimonio Culturale dei Carabinieri. Rinvenuto alla Galleria Nazionale delle Marche di Urbino un dipinto trafugato di Angelo Solimena <https://vivere.me/faV1> Mirco Tangherlini: l'intelligenza artificiale al servizio della comunicazione visiva e dell'arte <https://vivere.me/fdBd> Luigi Vanvitelli: un convegno, un Arco e una statua del Papa nel posto sbagliato (parte prima) <https://vivere.me/fnnH> Questo è un articolo pubblicato il 09-10-2024 alle 08:19 sul giornale del 10 ottobre 2024 6 letture Commenti.

Porto crocieristico, Calicchio: «Il progresso non si fa con l'immobilismo»

FIUMICINO - «Ci vuole calma, ragionamento, pensiero. Non capisco le tante polemiche sollevate da più parti per un progetto che ancora deve vedere finito l'iter di approvazione ministeriale e che comunque annulla il rischio di veder nascere un vecchio progetto che nessuno vuole perché insostenibile, quello sì con 500mila metri cubi di case sul mare e di palazzi altri 14 piani». Con queste parole il consigliere del Pd Paolo Calicchio torna a parlare del **porto** crocieristico e delle polemiche che si sono sollevate al riguardo. Polemiche che stanno tenendo banco in questi ultimi giorni. «Il **porto** turistico e crocieristico progettato da Waterfront Fiumicino, - aggiunge Calicchio secondo una legge di bilancio regionale del 2020 votata da tutto il centrosinistra dell'allora presidente Zingaretti, può essere un'opportunità, questo è un dato di fatto. Basta confrontare lo stato e le economie delle città portuali prima e dopo la costruzione dei loro porti turistici, anche crocieristici. Nessuna città ha subito implosioni causate da questi, al contrario lo sviluppo continua a persistere». «Questo dato di fatto dovrebbe far pensare dapprima alle enormi potenzialità e quindi a come risolvere le eventuali problematiche, logistiche, tecniche, sociali, da superare io credo insieme - sottolinea il consigliere del Pd - a chi sta progettando e investendo fondi propri, privati, a Fiumicino. Infatti fino a oggi la società Waterfront Fiumicino si è dimostrata completamente disponibile a rispondere alle modifiche richieste, a dare risposte esaustive ai diversi soggetti istituzionali e agli enti che hanno richiesto chiarimenti e documentazioni, dati e quant'altro. Torno a dire - prosegue il consigliere - quindi che non comprendo tanta agitazione in particolare da parte di chi il progetto lo ha visto in regione, ne ha magari anche già discusso con i soggetti interessati, società di gestione Waterfront e Comune di Fiumicino (soggetto attuatore), ricevendo rassicurazioni su ogni fronte. Eppure l'agitazione è palpabile. Una fibrillazione che a mio avviso non fa bene al futuro del territorio, alla sua organizzazione in una visione di sviluppo sostenibile, con un disegno nuovo, indirizzato alla percezione della nostra città come meta turistica. Con progetti di tale portata, infatti, si ridisegna anche la nuova identità della città». «La politica - ha aggiunto Calicchio - a mio avviso deve tornare ad affrontare le sfide dimostrando di essere in grado di cogliere le opportunità per i cittadini, superando tutte le criticità che possano emergere, trovando l'equilibrio, base necessaria per la crescita. I cittadini confidano in quei partiti e governi capaci di proteggerli senza rinunciare allo sviluppo. Dobbiamo monitorare i progetti e contribuire e migliorarli. Sviluppo vuol dire tante cose e comunque dovrebbe puntare al benessere collettivo, che naturalmente deve attuarsi nel rispetto delle necessarie tutele, ambientali e per ogni aspetto della vita cittadina. Ma non diciamo no a priori. Torniamo a un confronto costruttivo, senza invocare fronti di opposizione che mette



FIUMICINO - «Ci vuole calma, ragionamento, pensiero. Non capisco le tante polemiche sollevate da più parti per un progetto che ancora deve vedere finito l'iter di approvazione ministeriale e che comunque annulla il rischio di veder nascere un vecchio progetto che nessuno vuole perché insostenibile, quello sì con 500mila metri cubi di case sul mare e di palazzi altri 14 piani». Con queste parole il consigliere del Pd Paolo Calicchio torna a parlare del porto crocieristico e delle polemiche che si sono sollevate al riguardo. Polemiche che stanno tenendo banco in questi ultimi giorni. «Il porto turistico e crocieristico progettato da Waterfront Fiumicino, - aggiunge Calicchio secondo una legge di bilancio regionale del 2020 votata da tutto il centrosinistra dell'allora presidente Zingaretti, può essere un'opportunità, questo è un dato di fatto. Basta confrontare lo stato e le economie delle città portuali prima e dopo la costruzione dei loro porti turistici, anche crocieristici. Nessuna città ha subito implosioni causate da questi, al contrario lo sviluppo continua a persistere». «Questo dato di fatto dovrebbe far pensare dapprima alle enormi potenzialità e quindi a come risolvere le eventuali problematiche, logistiche, tecniche, sociali, da superare io credo insieme - sottolinea il consigliere del Pd - a chi sta progettando e investendo fondi propri, privati, a Fiumicino. Infatti fino a oggi la società Waterfront Fiumicino si è dimostrata completamente disponibile a rispondere alle modifiche richieste, a dare risposte esaustive ai diversi soggetti istituzionali e agli enti che hanno richiesto chiarimenti e documentazioni, dati e quant'altro. Torno a dire - prosegue il consigliere - quindi che non comprendo tanta agitazione in particolare da parte di chi il progetto lo ha visto in regione, ne ha magari anche già discusso con i soggetti interessati, società di gestione Waterfront e Comune di Fiumicino (soggetto attuatore), ricevendo rassicurazioni su ogni fronte. Eppure l'agitazione è palpabile. Una fibrillazione che a

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

contro due città che hanno diritto a ricchezza e sviluppo sostenibile entrambe. La politica deve unire tutti per costruire insieme il futuro e non gridare allo scontro ideologico», ha concluso il consigliere Paolo Calicchio.

Accordo procedimentale: per la Corte dei Conti è nullo

Tutto da rifare: il documento non è stato firmato digitalmente Redazione web CIVITAVECCHIA - Accordo procedimentale, tutto da rifare. È questo, a quanto pare, quanto emerge dallo scambio epistolare tra Corte dei Conti, amministrazione comunale e, quindi, anche fondo immobiliare, e **Autorità di sistema portuale**. La Corte dei conti, infatti, non avrebbe dato il via libera all'erogazione dei 35 milioni di euro al centro dell'accordo procedimentale sottoscritto, a gennaio 2023, tra il Comune di Civitavecchia, l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Tirreno Centro-Settentrionale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti finalizzato alla realizzazione di opere infrastrutturali e di sviluppo per l'interconnessione del porto di Civitavecchia con il territorio. Accordo giudicato ora nullo. Il problema starebbe proprio nella firma del documento: in base alla legge del 2014, infatti, gli accordi tra le pubbliche amministrazioni devono essere stipulati informaticamente, con sottoscrizione mediante utilizzo della firma digitale, a pena di nullità. Passaggio, questo, che non sarebbe stato formalizzato in questo caso, con l'accordo procedimentale firmato come si ricorderà all'aula Pucci dal Ministero, dall'allora sindaco Ernesto Tedesco e dal presidente dell'Authority Pino Musolino. Dunque accordo nullo, 35 milioni - necessari per l'acquisto dell'area denominata Polo di convergenza turistica Civitavecchia Porto - Fiumaretta e per la realizzazione dell'asse stradale per una nuova viabilità di accesso al porto, tramite acquisto e la riqualificazione dell'area di proprietà dell'ex cementificio Italcementi - che non entrano in cassa e tutto da rifare con i tempi che, chiaramente, si allungano. Italcementi aveva concesso un'ulteriore proroga al Comune, tramite ASP finance,advisor del Pincio per il fondo immobiliare, al 31 ottobre prossimo, per l'acquisto dell'area. Ma a questo punto sarà difficile rispettare quella data. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Accordo nullo, per Piendibene i 35 milioni non sono in discussione

Un "inciampo" burocratico, ma si va avanti Daria Geggi CIVITAVECCHIA - C'è tranquillità a Palazzo del Pincio, pur nella consapevolezza dell'urgenza di ricevere i fondi per poter portare avanti il progetto. Per il sindaco Marco Piendibene, infatti, i 35 milioni di euro al centro dell'accordo procedimentale siglato a gennaio 2023 dal suo predecessore Ernesto Tedesco, dal presidente dell'Adsp Pino Musolino e dal Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del vicepremier Matteo Salvini non sono in discussione. La "nullità strutturale" sollevata dalla Corte dei Conti del documento, per la mancanza della firma digitale, così come previsto dalla legge per gli atti sottoscritti dalle pubbliche amministrazioni, non metterebbe a rischio l'intero impianto dell'accordo. «Una leggerezza della parte burocratica del Ministero - ha sottolineato Piendibene - gli uffici stanno lavorando per sistemare la formalità della firma. Certo, l'urgenza c'è: abbiamo già versato una caparra all'Italcementi e siamo molto avanti con la progettualità, innovativa e molto bella, per poter trasformare finalmente quell'area». Anche il presidente dell'Adsp Pino Musolino assicura come da parte dell'ente sia tutto in ordine, attendendo indicazioni precise da parte del Ministero. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

TTG DI RIMINI: Per la prima volta in fiera la sezione dedicata al Turismo Nautico

"Il turismo nautico italiano sta vivendo un momento storico e la presenza per la prima volta in una fiera internazionale del turismo come TTG rappresenta un segnale importante che per noi è motivo di orgoglio, perché è il risultato di un grande lavoro che abbiamo portato avanti come Assonautica Italiana per il riconoscimento della nautica quale segmento turistico, a partire dal documento presentato al Governo nel 2022 per il tramite della Conferenza delle Regioni. Il turismo nautico è un settore che esprime un connubio di eccellenze e un asset strategico per il Made in Italy; porti turistici e approdi sono le porte di entrata del nostro Paese e riconoscerne il ruolo vuol dire creare opportunità per lo sviluppo dell'intero territorio, dalle coste alle aree interne. Come Assonautica italiana, che è il braccio operativo di Unioncamere e cioè dell'intero sistema camerale sull'economia del mare, stiamo facendo un grande lavoro per mettere a terra progettualità concrete, anche grazie ai risultati che stiamo ottenendo con l'organizzazione del Blu Forum di **Gaeta**." Ha aperto così oggi il suo intervento il Presidente di Assonautica Italiana Giovanni Acampora al primo dei quattro convegni sul turismo nautico, organizzati dall'associazione il 9 e 10 ottobre per inaugurare la nuova sezione della fiera, dal titolo "Viaggio italiano. Presentazione istituzionale del Progetto, con Focus su "Italia vista dal mare - Scopri dove ti porto" cui sono intervenuti il Ministro del Turismo Daniela Santanché, il Coordinatore della Commissione Politiche turistiche delle Regioni Daniele D'Amario, il Vicepresidente Assonat- Confindustria - Associazione Nazionale Porti Turistici - Eugenio Michelino e il Presidente di AS.TU.NA. Andrea Babbi, moderati dal Direttore del Giornale della Vela Luca Oriani. Con "Italia vista dal mare - Scopri dove ti porto" per la prima volta è stato proposto un piano di promozione del turismo nautico, che Assonautica, grazie al contributo del vice presidente vicario Francesco Di Filippo, ha realizzato nell'ambito dell'Accordo di programma tra Ministero Turismo e Regioni in collaborazione con ENIT. Diciassette rotte nautiche interregionali e la mappatura di una trentina di itinerari turistici alla scoperta dell'immenso patrimonio storico, culturale, artistico, naturalistico ed enogastronomico dell'entroterra costiero e delle acque interne sono state inserite sul portale italia.it (il Tourism Digital Hub del Ministero turismo) ed ora è stato sottoscritto lo stesso protocollo per l'inserimento dei porti turistici italiani. "Come Assonautica Italiana - ha proseguito Acampora - abbiamo instaurato una stretta sinergia con il Ministro del mare, che ci ha consentito di dare il nostro contributo alla definizione del primo Piano Triennale del Mare, licenziato dal CIPOM, e stiamo collaborando alla definizione del "Collegato sul Mare e sulla Blue Economy" che è sul tavolo del Governo. Siamo soddisfatti inoltre per il regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, che ha recepito le nostre istanze



Il turismo nautico italiano sta vivendo un momento storico e la presenza per la prima volta in una fiera internazionale del turismo come TTG rappresenta un segnale importante che per noi è motivo di orgoglio, perché è il risultato di un grande lavoro che abbiamo portato avanti come Assonautica Italiana per il riconoscimento della nautica quale segmento turistico, a partire dal documento presentato al Governo nel 2022 per il tramite della Conferenza delle Regioni. Il turismo nautico è un settore che esprime un connubio di eccellenze e un asset strategico per il Made in Italy; porti turistici e approdi sono le porte di entrata del nostro Paese e riconoscerne il ruolo vuol dire creare opportunità per lo sviluppo dell'intero territorio, dalle coste alle aree interne. Come Assonautica italiana, che è il braccio operativo di Unioncamere e cioè dell'intero sistema camerale sull'economia del mare, stiamo facendo un grande lavoro per mettere a terra progettualità concrete, anche grazie ai risultati che stiamo ottenendo con l'organizzazione del Blu Forum di Gaeta." Ha aperto così oggi il suo intervento il Presidente di Assonautica Italiana Giovanni Acampora al primo dei quattro convegni sul turismo nautico, organizzati dall'associazione il 9 e 10 ottobre per inaugurare la nuova sezione della fiera, dal titolo "Viaggio italiano. Presentazione istituzionale del Progetto, con Focus su "Italia vista dal mare - Scopri dove ti porto" cui sono intervenuti il Ministro del Turismo Daniela Santanché, il Coordinatore della Commissione Politiche turistiche delle Regioni Daniele D'Amario, il Vicepresidente Assonat- Confindustria - Associazione Nazionale Porti Turistici - Eugenio Michelino e il Presidente di AS.TU.NA. Andrea Babbi, moderati dal Direttore del Giornale della Vela Luca Oriani. Con "Italia vista dal mare - Scopri dove ti porto" per la prima volta è stato proposto un piano di promozione del turismo nautico, che Assonautica, grazie al contributo del vice presidente vicario Francesco Di Filippo, ha realizzato nell'ambito

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e che ci ha visto in prima linea da anni, con il vice presidente Marino Masiero, per far passare la nautica sociale, dall'introduzione del patentino all'obbligo degli scivoli. Dobbiamo quindi lavorare ad un Piano di sviluppo strategico del turismo nautico nazionale, come avviene già in molti Paesi europei, e lo dobbiamo fare insieme con i Ministeri (Turismo, Mare, Made in Italy, Infrastrutture), le Regioni, l'ENIT le Associazioni di categoria, perché serve un piano con una visione e regia unica. Ed è proprio in questa direzione l'inserimento anche del turismo nautico nel "Piano strategico di Sviluppo del turismo 2023-2027", che grazie all'impegno del Ministro Daniela Santanchè, ha trovato una grande convergenza da parte del Governo." "Sono appassionata della nautica italiana- ha esordito il Ministro Daniela Santanchè - ho un orgoglio che tutti dovremmo avere perchè siamo leader al mondo nella costruzione di super yacht. Il turismo nautico è un settore in crescita e va valorizzato. Abbiamo messo a disposizione dei porti turistici 5 milioni di euro per lo sviluppo tecnologico, ci siamo resi conto che non c'erano i wi fi , ma ci sono ancora molte azioni da intraprendere, vedi il dragaggio dei porti o la necessità di adottare un piano di sviluppo dei porti, perchè il mercato è cambiato e la grandezza degli ormeggi è aumentata. È aumentata tantissimo anche la richiesta del turismo subacqueo. Vogliamo far diventare il turismo la prima industria del nostro paese.".

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Accordo procedimentale: per la Corte dei Conti è nullo

CIVITAVECCHIA - Accordo procedimentale, tutto da rifare. È questo, a quanto pare, quanto emerge dallo scambio epistolare tra Corte dei Conti, amministrazione comunale e, quindi, anche fondo immobiliare, e **Autorità di sistema portuale**. La Corte dei conti, infatti, non avrebbe dato il via libera all'erogazione dei 35 milioni di euro al centro dell'accordo procedimentale sottoscritto, a gennaio 2023, tra il Comune di Civitavecchia, l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Tirreno Centro-Settentrionale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti finalizzato alla realizzazione di opere infrastrutturali e di sviluppo per l'interconnessione del porto di Civitavecchia con il territorio. Accordo giudicato ora nullo. Il problema starebbe proprio nella firma del documento: in base alla legge del 2014, infatti, gli accordi tra le pubbliche amministrazioni devono essere stipulati informaticamente, con sottoscrizione mediante utilizzo della firma digitale, a pena di nullità. Passaggio, questo, che non sarebbe stato formalizzato in questo caso, con l'accordo procedimentale firmato come si ricorderà all'aula Pucci dal Ministero, dall'allora sindaco Ernesto Tedesco e dal presidente dell'Authority Pino Musolino. Dunque accordo nullo, 35 milioni - necessari per l'acquisto dell'area denominata Polo di convergenza turistica Civitavecchia Porto - Fiumaretta e per la realizzazione dell'asse stradale per una nuova viabilità di accesso al porto, tramite acquisto e la riqualificazione dell'area di proprietà dell'ex cementificio Italcementi - che non entrano in cassa e tutto da rifare con i tempi che, chiaramente, si allungano. Italcementi aveva concesso un'ulteriore proroga al Comune, tramite ASP finance, advisor del Pincio per il fondo immobiliare, al 31 ottobre prossimo, per l'acquisto dell'area. Ma a questo punto sarà difficile rispettare quella data. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto crocieristico, Calicchio: «Il progresso non si fa con l'immobilismo»

FIUMICINO - «Ci vuole calma, ragionamento, pensiero. Non capisco le tante polemiche sollevate da più parti per un progetto che ancora deve vedere finito l'iter di approvazione ministeriale e che comunque annulla il rischio di veder nascere un vecchio progetto che nessuno vuole perché insostenibile, quello sì con 500mila metri cubi di case sul mare e di palazzi altri 14 piani». Con queste parole il consigliere del Pd Paolo Calicchio torna a parlare del **porto** crocieristico e delle polemiche che si sono sollevate al riguardo. Polemiche che stanno tenendo banco in questi ultimi giorni. «Il **porto** turistico e crocieristico progettato da Waterfront Fiumicino, - aggiunge Calicchio secondo una legge di bilancio regionale del 2020 votata da tutto il centrosinistra dell'allora presidente Zingaretti, può essere un'opportunità, questo è un dato di fatto. Basta confrontare lo stato e le economie delle città portuali prima e dopo la costruzione dei loro porti turistici, anche crocieristici. Nessuna città ha subito implosioni causate da questi, al contrario lo sviluppo continua a persistere». «Questo dato di fatto dovrebbe far pensare dapprima alle enormi potenzialità e quindi a come risolvere le eventuali problematiche, logistiche, tecniche, sociali, da superare io credo insieme - sottolinea il consigliere del Pd - a chi sta progettando e investendo fondi propri, privati, a Fiumicino. Infatti fino a oggi la società Waterfront Fiumicino si è dimostrata completamente disponibile a rispondere alle modifiche richieste, a dare risposte esaustive ai diversi soggetti istituzionali e agli enti che hanno richiesto chiarimenti e documentazioni, dati e quant'altro. Torno a dire - prosegue il consigliere - quindi che non comprendo tanta agitazione in particolare da parte di chi il progetto lo ha visto in regione, ne ha magari anche già discusso con i soggetti interessati, società di gestione Waterfront e Comune di Fiumicino (soggetto attuatore), ricevendo rassicurazioni su ogni fronte. Eppure l'agitazione è palpabile. Una fibrillazione che a mio avviso non fa bene al futuro del territorio, alla sua organizzazione in una visione di sviluppo sostenibile, con un disegno nuovo, indirizzato alla percezione della nostra città come meta turistica. Con progetti di tale portata, infatti, si ridisegna anche la nuova identità della città». «La politica - ha aggiunto Calicchio - a mio avviso deve tornare ad affrontare le sfide dimostrando di essere in grado di cogliere le opportunità per i cittadini, superando tutte le criticità che possano emergere, trovando l'equilibrio, base necessaria per la crescita. I cittadini confidano in quei partiti e governi capaci di proteggerli senza rinunciare allo sviluppo. Dobbiamo monitorare i progetti e contribuire e migliorarli. Sviluppo vuol dire tante cose e comunque dovrebbe puntare al benessere collettivo, che naturalmente deve attuarsi nel rispetto delle necessarie tutele, ambientali e per ogni aspetto della vita cittadina. Ma non diciamo no a priori. Torniamo a un confronto costruttivo, senza invocare fronti di opposizione che mette



FIUMICINO - «Ci vuole calma, ragionamento, pensiero. Non capisco le tante polemiche sollevate da più parti per un progetto che ancora deve vedere finito l'iter di approvazione ministeriale e che comunque annulla il rischio di veder nascere un vecchio progetto che nessuno vuole perché insostenibile, quello sì con 500mila metri cubi di case sul mare e di palazzi altri 14 piani». Con queste parole il consigliere del Pd Paolo Calicchio torna a parlare del porto crocieristico e delle polemiche che si sono sollevate al riguardo. Polemiche che stanno tenendo banco in questi ultimi giorni. «Il porto turistico e crocieristico progettato da Waterfront Fiumicino, - aggiunge Calicchio secondo una legge di bilancio regionale del 2020 votata da tutto il centrosinistra dell'allora presidente Zingaretti, può essere un'opportunità, questo è un dato di fatto. Basta confrontare lo stato e le economie delle città portuali prima e dopo la costruzione dei loro porti turistici, anche crocieristici. Nessuna città ha subito implosioni causate da questi, al contrario lo sviluppo continua a persistere». «Questo dato di fatto dovrebbe far pensare dapprima alle enormi potenzialità e quindi a come risolvere le eventuali problematiche, logistiche, tecniche, sociali, da superare io credo insieme - sottolinea il consigliere del Pd - a chi sta progettando e investendo fondi propri, privati, a Fiumicino. Infatti fino a oggi la società Waterfront Fiumicino si è dimostrata completamente disponibile a rispondere alle modifiche richieste, a dare risposte esaustive ai diversi soggetti istituzionali e agli enti che hanno richiesto chiarimenti e documentazioni, dati e quant'altro. Torno a dire - prosegue il consigliere - quindi che non comprendo tanta agitazione in particolare da parte di chi il progetto lo ha visto in regione, ne ha magari anche già discusso con i soggetti interessati, società di gestione Waterfront e Comune di Fiumicino (soggetto attuatore), ricevendo rassicurazioni su ogni fronte. Eppure l'agitazione è palpabile. Una fibrillazione che a

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

contro due città che hanno diritto a ricchezza e sviluppo sostenibile entrambe. La politica deve unire tutti per costruire insieme il futuro e non gridare allo scontro ideologico», ha concluso il consigliere Paolo Calicchio. Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Accordo nullo, per Piendibene i 35 milioni non sono in discussione

CIVITAVECCHIA - C'è tranquillità a Palazzo del Pincio, pur nella consapevolezza dell'urgenza di ricevere i fondi per poter portare avanti il progetto. Per il sindaco Marco Piendibene, infatti, i 35 milioni di euro al centro dell'accordo procedimentale siglato a gennaio 2023 dal suo predecessore Ernesto Tedesco, dal presidente dell'Adsp Pino Musolino e dal Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del vicepremier Matteo Salvini non sono in discussione. La "nullità strutturale" sollevata dalla Corte dei Conti del documento, per la mancanza della firma digitale, così come previsto dalla legge per gli atti sottoscritti dalle pubbliche amministrazioni, non metterebbe a rischio l'intero impianto dell'accordo. «Una leggerezza della parte burocratica del Ministero - ha sottolineato Piendibene - gli uffici stanno lavorando per sistemare la formalità della firma. Certo, l'urgenza c'è: abbiamo già versato una caparra all'Italcementi e siamo molto avanti con la progettualità, innovativa e molto bella, per poter trasformare finalmente quell'area». Anche il presidente dell'Adsp Pino Musolino assicura come da parte dell'ente sia tutto in ordine, attendendo indicazioni precise da parte del Ministero. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Provincia di Civitavecchia
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Accordo nullo: per Piendibene i 35 mln non sono in discussione

C'è tranquillità a Palazzo del Pincio, pur nella consapevolezza dell'urgenza di ricevere i fondi per poter portare avanti il progetto.

Per il sindaco Marco Piendibene, infatti, i 35 milioni di euro al centro dell'accordo procedimentale siglato a gennaio 2023 dal suo predecessore Ernesto Tedesco, dal presidente dell'Adsp Pino Musolino e dal Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del vicepremier Matteo Salvini non sono in discussione.

La "nullità strutturale" sollevata dalla Corte dei Conti del documento, per la mancanza della firma digitale, così come previsto dalla legge per gli atti sottoscritti dalle pubblica amministrazioni, non metterebbe a rischio l'intero impianto dell'accordo. «Una leggerezza della parte burocratica del Ministero - ha sottolineato Piendibene - gli uffici stanno lavorando per sistemare la formalità della firma. Certo, l'urgenza c'è: abbiamo già versato una caparra all'Italcementi e siamo molto avanti con la progettualità, innovativa e molto bella, per poter trasformare finalmente quell'area».

Anche il presidente dell'Adsp Pino Musolino assicura come da parte dell'ente sia tutto in ordine, attendendo indicazioni precise da parte del Ministero.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Salta il finanziamento del Mit all'Adsp di Civitavecchia per Fiumaretta

I 35 milioni di euro promessi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'Autorità di sistema portuale di **Civitavecchia** per la realizzazione di una piattaforma logistica portuale destinata allo sviluppo del trasporto di prodotti alimentari da realizzarsi nella cosiddetta area Fiumaretta non arriveranno. Lo ha svelato oggi il quotidiano locale La Provincia, spiegando che a mettersi di mezzo sarebbe stata la Corte dei Conti, giudicando "nullo" l'accordo firmato nel gennaio 2023 fra Mit, Adsp e Comune di **Civitavecchia**. Una nullità dovuta, secondo La Provincia, alla mancata sottoscrizione dell'intesa con lo strumento della firma digitale. Dall'indiscrezione non è chiaro se a non firmare digitalmente siano stati tutti gli enti coinvolti o uno solo. "Attendiamo dal Mit istruzioni, per quanto ci riguarda e di nostra competenza è tutto a posto" ha però fatto sapere l'Adsp laziale. I 35 milioni dovrebbero finanziare la realizzazione di due interventi di natura infrastrutturale di interesse di Adsp e Comune, vale a dire il "Polo di convergenza turistica **Civitavecchia** - Porto cd. Fiumaretta e la realizzazione di una nuova viabilità, quale asse infrastrutturale di connessione tra il porto e l'uscita autostradale **Civitavecchia** Nord", mediante l'acquisizione e la riqualificazione di un'area appartenente a un cementificio dismesso da Italcementi, che per l'operazione aveva posto alcune condizioni temporali a questo punto a rischio.



Grimaldi Lines in vetrina al Ttg di Rimini, ecco i collegamenti della prossima stagione

Grimaldi Lines si presenta al TTG Travel Experience apertosi oggi a Rimini "a conclusione di una stagione - si legge in una nota - che conferma i risultati positivi dell'estate 2023, raggiunti grazie all'ampio network di collegamenti che attraversano il Mar Mediterraneo, alla politica tariffaria sempre flessibile e ai comodi orari di partenza ed arrivo delle navi". "Regina della stagione estiva 2024 è stata la Sardegna, con i tre storici collegamenti Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres e Civitavecchia-Olbia e con le rotte effettuate in regime di continuità territoriale, da Civitavecchia per Cagliari e Arbatax e da Napoli e Palermo per Cagliari. Soddisfacente anche l'andamento della Sicilia, con le linee regolari che da Napoli e Livorno raggiungono il porto di Palermo, della Spagna e della Grecia, che sono le classiche mete internazionali estive - ha dichiarato Francesca Marino, Head of Passenger Department di Grimaldi Lines - Diamo il benvenuto alla prossima stagione confermando il nostro network di 20 collegamenti marittimi, che proponiamo quale scelta ideale non solo a chi viaggia per turismo con l'auto o con la moto al seguito, ma anche ai nativi e ai residenti nelle maggiori isole e agli appassionati di camper lifestyle".

Il network di collegamenti marittimi operativo tutto l'anno è un valore aggiunto anche per i partner commerciali: consente infatti di costruire proposte legate ad eventi quali manifestazioni, festival o fiere che si svolgono sui territori di destinazione, anche fuori dall'alta stagione del turismo estivo. Solo per citare un esempio, sono già attive collaborazioni con i maggiori operatori specializzati in turismo religioso che muoveranno i fedeli in occasione del Giubileo 2025. Una particolare proposta di vacanza e divertimento sono i viaggi evento a bordo delle navi Grimaldi Lines, ognuno con un suo fil rouge dedicato ad un tema specifico: la letteratura, il benessere, il gioco, il ballo e molto altro ancora. Il nutrito calendario prevede come prossimo appuntamento Una Nave di Libri, dal 13 al 17 novembre sulla rotta Napoli-Palermo e viceversa: un'edizione speciale per il grande viaggio letterario che si svolge ogni anno in primavera sulla linea Civitavecchia-Barcellona. A bordo ci saranno come sempre incontri con scrittori, giornalisti e musicisti, mentre a Palermo sono previste visite guidate e degustazioni della tradizione gastronomica, con chef stellati e maestri pasticceri. A seguire è in programma, dal 30 dicembre al 3 gennaio, l'atteso appuntamento con il Capodanno a Barcellona, per festeggiare il 2025 in una delle città più animate e accoglienti d'Europa. L'offerta di Grimaldi Lines include anche le proposte di turismo scolastico. Il progetto Grimaldi Educa riunisce in sé tutte le attività della Compagnia collegate al mondo della scuola e della formazione, con particolare attenzione ai Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento, sempre modulabili sulla base delle esigenze espresse dai diversi indirizzi scolastici. A questi si aggiungono non solo viaggi di istruzione tradizionali



Grimaldi Lines si presenta al TTG Travel Experience apertosi oggi a Rimini "a conclusione di una stagione - si legge in una nota - che conferma i risultati positivi dell'estate 2023, raggiunti grazie all'ampio network di collegamenti che attraversano il Mar Mediterraneo, alla politica tariffaria sempre flessibile e ai comodi orari di partenza ed arrivo delle navi". "Regina della stagione estiva 2024 è stata la Sardegna, con i tre storici collegamenti Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres e Civitavecchia-Olbia e con le rotte effettuate in regime di continuità territoriale, da Civitavecchia per Cagliari e Arbatax e da Napoli e Palermo per Cagliari. Soddisfacente anche l'andamento della Sicilia, con le linee regolari che da Napoli e Livorno raggiungono il porto di Palermo, della Spagna e della Grecia, che sono le classiche mete internazionali estive - ha dichiarato Francesca Marino, Head of Passenger Department di Grimaldi Lines - Diamo il benvenuto alla prossima stagione confermando il nostro network di 20 collegamenti marittimi, che proponiamo quale scelta ideale non solo a chi viaggia per turismo con l'auto o con la moto al seguito, ma anche ai nativi e ai residenti nelle maggiori isole e agli appassionati di camper lifestyle". Il network di collegamenti marittimi operativo tutto l'anno è un valore aggiunto anche per i partner commerciali: consente infatti di costruire proposte legate ad eventi quali manifestazioni, festival o fiere che si svolgono sui territori di destinazione, anche fuori dall'alta stagione del turismo estivo. Solo per citare un esempio, sono già attive collaborazioni con i maggiori operatori specializzati in turismo religioso che muoveranno i fedeli in occasione del Giubileo 2025. Una particolare proposta di vacanza e divertimento sono i viaggi evento a bordo delle navi Grimaldi Lines, ognuno con un suo fil rouge dedicato ad un tema specifico: la letteratura, il benessere, il gioco, il ballo e molto altro ancora. Il nutrito calendario prevede come prossimo appuntamento Una Nave di Libri, dal 13 al 17 novembre sulla rotta Napoli-Palermo e viceversa: un'edizione speciale per il grande viaggio letterario che si svolge ogni anno in primavera sulla linea Civitavecchia-Barcellona. A bordo ci saranno come sempre incontri con scrittori, giornalisti e musicisti, mentre a Palermo sono previste visite guidate e degustazioni della tradizione gastronomica, con chef stellati e maestri pasticceri. A seguire è in programma, dal 30 dicembre al 3 gennaio, l'atteso appuntamento con il Capodanno a Barcellona, per festeggiare il 2025 in una delle città più animate e accoglienti d'Europa. L'offerta di Grimaldi Lines include anche le proposte di turismo scolastico. Il progetto Grimaldi Educa riunisce in sé tutte le attività della Compagnia collegate al mondo della scuola e della formazione, con particolare attenzione ai Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento, sempre modulabili sulla base delle esigenze espresse dai diversi indirizzi scolastici. A questi si aggiungono non solo viaggi di istruzione tradizionali

in collaborazione con i maggiori Tour Operator specializzati in turismo scolastico , ma anche divertenti eventi di didattica alternativa. Sono infine tante le proposte firmate Grimaldi Lines Tour Operator : non solo la ricca programmazione di viaggi di istruzione e viaggi-evento dedicati ai gruppi scolastici, ma anche vacanze nave + hotel city break e long week-end super convenienti, con partenze già pianificate in occasione di festività, quali le prossime Ognissanti e ponte dell'Immacolata. Il Gruppo Grimaldi ha sede a Napoli, controlla una flotta di oltre 130 navi ed impiega circa 20.000 persone. Guidato da Gian Luca Grimaldi, Emanuele Grimaldi e Diego Pacella, il Gruppo è una multinazionale operante nella logistica, specializzata nelle operazioni di navi roll-on/roll-off, car carrier e traghetti. Nel settore passeggeri, il Gruppo opera con diversi marchi, diversificati per destinazione: Grimaldi Lines nel Mediterraneo (Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia, Tunisia), Minoan Lines per i collegamenti interni greci (tra Pireo, Creta ed Isole Cicladi), Finnlines per il Mar Baltico (Finlandia, Germania e Svezia), Trasmed GLE per i collegamenti Spagna Continentale-Baleari.

Napoli Today

Napoli

Destinazione Napoli: al TTG di Rimini l'esordio del nuovo brand della città

E il Comune di Napoli si dota del DMO - Destination Management Organization per gestione dei servizi, marketing e promozione " Destinazione Napoli " arriva al "TTG Travel Experience" di Rimini per il suo esordio fuori dai confini cittadini. Il brand sfoggia tutte le versioni cromatiche, dal tutto bianco alla versione colorata, nello stand dell'Assessorato al Turismo, dal 9 all'11 ottobre, nella principale fiera nazionale dedicata al turismo B2B. L'occasione è buona anche per presentare le nuove strategie per consolidare la posizione sui mercati internazionali. Il Comune di Napoli si è dotato di uno strumento strategico quale la DMO (Destination Management Organization) per la progettazione, la realizzazione e la gestione dei servizi tipici per la città di Napoli, nonché, in ottica strategica e integrata, delle azioni di marketing, promozione, digitalizzazione e sviluppo di prodotti necessari alla valorizzazione della destinazione turistica. A questo fine un accordo quadro è stato aggiudicato al RTI CoopCulture e SL&A "Con questa iniziativa anche una Capitale come Napoli, vero gigante nell'immaginario e nel desiderio dei turisti italiani e sempre più anche stranieri, si dota di una organizzazione di destinazione che si muove su standard mondiali" dice il Project Leader Stefano Landi L'installazione permanente a piazza Municipio La presenza a Rimini è importante per incontrare gli operatori del settore ma anche far conoscere a livello nazionale e internazionale quello che Napoli ha da offrire e il nuovo brand turistico, rappresentato visivamente da un' installazione permanente collocata in Piazza Municipio . Questo progetto, promosso dall'Assessorato al Turismo, nasce con l'obiettivo di offrire ai visitatori un'immagine sintetica ma rappresentativa della complessità e della ricchezza culturale della città. "A Napoli abbiamo realizzato un'installazione fissa pensata per fare il giro del mondo attraverso le esperienze dei turisti che scattano un selfie per i social per testimoniare la loro esperienza napoletana. Nel logo sono raffigurati alcuni dei principali simboli della napoletanità: da Maradona, al murales di San Gennaro, al cibo. Ci sono anche immagini delle stazioni della metropolitana di Napoli, affascinanti e futuristiche. Il nostro logo, inoltre, si trova davanti al **porto** 'aperto' della città, apposta per dare il benvenuto a chi arriva a Napoli dal mare", dice l' Assessora al Turismo e alle Attività produttive del Comune di Napoli, Teresa Armato Il logo Il logo è una fusione di arte e identità, con lettere che narrano le mille sfaccettature di Napoli: dalla passione per il calcio alle meraviglie sotterranee, dalla street art ai capolavori culinari. Ogni lettera del logo non è solo una parte di un nome, ma un viaggio visivo tra le bellezze e le tradizioni di Napoli. Immagini iconiche si nascondono dietro ogni carattere, invitando i visitatori a esplorare i tesori che questa città offre.



E il Comune di Napoli si dota del DMO - Destination Management Organization per gestione dei servizi, marketing e promozione " Destinazione Napoli " arriva al "TTG Travel Experience" di Rimini per il suo esordio fuori dai confini cittadini. Il brand sfoggia tutte le versioni cromatiche, dal tutto bianco alla versione colorata, nello stand dell'Assessorato al Turismo, dal 9 all'11 ottobre, nella principale fiera nazionale dedicata al turismo B2B. L'occasione è buona anche per presentare le nuove strategie per consolidare la posizione sui mercati internazionali. Il Comune di Napoli si è dotato di uno strumento strategico quale la DMO (Destination Management Organization) per la progettazione, la realizzazione e la gestione dei servizi tipici per la città di Napoli, nonché, in ottica strategica e integrata, delle azioni di marketing, promozione, digitalizzazione e sviluppo di prodotti necessari alla valorizzazione della destinazione turistica. A questo fine un accordo quadro è stato aggiudicato al RTI CoopCulture e SL&A "Con questa iniziativa anche una Capitale come Napoli, vero gigante nell'immaginario e nel desiderio dei turisti italiani e sempre più anche stranieri, si dota di una organizzazione di destinazione che si muove su standard mondiali" dice il Project Leader Stefano Landi L'installazione permanente a piazza Municipio La presenza a Rimini è importante per incontrare gli operatori del settore ma anche far conoscere a livello nazionale e internazionale quello che Napoli ha da offrire e il nuovo brand turistico, rappresentato visivamente da un' installazione permanente collocata in Piazza Municipio . Questo progetto, promosso dall'Assessorato al Turismo, nasce con l'obiettivo di offrire ai visitatori un'immagine sintetica ma rappresentativa della complessità e della ricchezza culturale della città.

Napoli Village

Napoli

Destinazione Napoli, al TTG di Rimini l'esordio del nuovo brand della città

NAPOLI - "Destinazione Napoli" arriva al "TTG Travel Experience" di Rimini per il suo esordio fuori dai confini cittadini. Il brand sfoggia tutte le versioni cromatiche, dal tutto bianco alla versione colorata, nello stand dell'Assessorato al Turismo, dal 9 all'11 ottobre, nella principale fiera nazionale dedicata al turismo B2B. L'occasione è buona anche per presentare le nuove strategie per consolidare la posizione sui mercati internazionali. Il Comune di Napoli si è dotato di uno strumento strategico quale la DMO (Destination Management Organization) per la progettazione, la realizzazione e la gestione dei servizi tipici per la città di Napoli, nonché, in ottica strategica e integrata, delle azioni di marketing, promozione, digitalizzazione e sviluppo di prodotti necessari alla valorizzazione della destinazione turistica. A questo fine un accordo quadro è stato aggiudicato al RTI CoopCulture e SL&A. "Con questa iniziativa anche una Capitale come Napoli, vero gigante nell'immaginario e nel desiderio dei turisti italiani e sempre più anche stranieri, si dota di una organizzazione di destinazione che si muove su standard mondiali" dice il Project Leader Stefano Landi. La presenza a Rimini è importante per incontrare gli operatori

del settore ma anche far conoscere a livello nazionale e internazionale quello che Napoli ha da offrire e il nuovo brand turistico, rappresentato visivamente da un'installazione permanente collocata in Piazza Municipio. Questo progetto, promosso dall'Assessorato al Turismo, nasce con l'obiettivo di offrire ai visitatori un'immagine sintetica ma rappresentativa della complessità e della ricchezza culturale della città. "A Napoli abbiamo realizzato un'installazione fissa pensata per fare il giro del mondo attraverso le esperienze dei turisti che scattano un selfie per i social per testimoniare la loro esperienza napoletana. Nel logo sono raffigurati alcuni dei principali simboli della napoletanità: da Maradona, al murales di San Gennaro, al cibo. Ci sono anche immagini delle stazioni della metropolitana di Napoli, affascinanti e futuristiche. Il nostro logo, inoltre, si trova davanti al **porto** 'aperto' della città, apposta per dare il benvenuto a chi arriva a Napoli dal mare", dice l'Assessora al Turismo e alle Attività produttive del Comune di Napoli, Teresa Armato. Il logo è una fusione di arte e identità, con lettere che narrano le mille sfaccettature di Napoli: dalla passione per il calcio alle meraviglie sotterranee, dalla street art ai capolavori culinari. Ogni lettera del logo non è solo una parte di un nome, ma un viaggio visivo tra le bellezze e le tradizioni di Napoli. Immagini iconiche si nascondono dietro ogni carattere, invitando i visitatori a esplorare i tesori che questa città offre.



NAPOLI - "Destinazione Napoli" arriva al "TTG Travel Experience" di Rimini per il suo esordio fuori dai confini cittadini. Il brand sfoggia tutte le versioni cromatiche, dal tutto bianco alla versione colorata, nello stand dell'Assessorato al Turismo, dal 9 all'11 ottobre, nella principale fiera nazionale dedicata al turismo B2B. L'occasione è buona anche per presentare le nuove strategie per consolidare la posizione sui mercati internazionali. Il Comune di Napoli si è dotato di uno strumento strategico quale la DMO (Destination Management Organization) per la progettazione, la realizzazione e la gestione dei servizi tipici per la città di Napoli, nonché, in ottica strategica e integrata, delle azioni di marketing, promozione, digitalizzazione e sviluppo di prodotti necessari alla valorizzazione della destinazione turistica. A questo fine un accordo quadro è stato aggiudicato al RTI CoopCulture e SL&A. "Con questa iniziativa anche una Capitale come Napoli, vero gigante nell'immaginario e nel desiderio dei turisti italiani e sempre più anche stranieri, si dota di una organizzazione di destinazione che si muove su standard mondiali" dice il Project Leader Stefano Landi. La presenza a Rimini è importante per incontrare gli operatori del settore ma anche far conoscere a livello nazionale e internazionale quello che Napoli ha da offrire e il nuovo brand turistico, rappresentato visivamente da un'installazione permanente collocata in Piazza Municipio. Questo progetto, promosso dall'Assessorato al Turismo, nasce con l'obiettivo di offrire ai visitatori un'immagine sintetica ma rappresentativa della complessità e della ricchezza culturale della città. "A Napoli abbiamo realizzato un'installazione fissa pensata per fare il giro del mondo attraverso le esperienze dei turisti che scattano un selfie per i social per testimoniare la loro esperienza napoletana. Nel logo sono raffigurati alcuni dei principali simboli della napoletanità: da Maradona, al murales di San Gennaro, al cibo. Ci sono anche

Avanti con i lavori del nuovo terminal crociere nel porto di Bari, l'edificio prende forma: completato il solaio

Con l'ultimo getto della copertura si delinea sempre più la struttura che coprirà un'area di circa 3mila metri quadri. Prende forma l'edificio del nuovo terminal crociere nel porto di Bari. In questi giorni, con l'ultimo getto del solaio, si è completato un altro step dei lavori di realizzazione della struttura, che avrà un'estensione di circa 3mila metri quadri. Una struttura "all'avanguardia" e versatile, ricorda l'**Autorità Portuale**, pubblicando sui propri canali social alcune immagini del cantiere: "Oltre ad accogliere passeggeri e crocieristi, infatti, in occasione di eventi, conferenze e incontri il terminal potrà rapidamente cambiare funzione, grazie alla vasta area di attesa che si trasformerà in un contenitore polifunzionale, accogliente e dotato di tecnologie avanzate". L'appalto ha un importo complessivo di contratto di quasi 8 milioni di euro. Il terminal andrà a sostituire le strutture tensostatiche e un prefabbricato leggero attualmente in funzione, sulla banchina 10, Molo di Ponente del porto di Bari.



Brindisi Report

Brindisi

Porto, stop a rinnovo concessione Enel. Pd: "Ora l'azienda decida cosa fare"

L'autorità di regolazione dei trasporti stoppa l'istanza di proroga riguardante la banchina. Cannalire: "Intollerabile che azienda di stato sia in un simile stato confusionale" BRINDISI - L'autorità di regolazione dei trasporti ha detto no alla proroga della concessione demaniale della banchina a Enel, in scadenza il prossimo 31 dicembre. Non si possono infatti rilasciare concessioni demaniali, se l'istanza non è corredata da piano industriale. E nel caso di Enel, in vista della dismissione della centrale di Cerano entro fine 2025, al momento non sono previsti piani industriali per quel sito. Il segretario cittadino del Pd e consigliere comunale di Brindisi, Francesco Cannalire, attacca l'azienda. "Non è tollerabile che un'azienda di Stato, peraltro quotata in borsa- afferma Cannalire - sia in un simile stato confusionale. L'assenza di una concreta programmazione di investimenti e, in generale, la dolosa mancanza di un piano economico finanziario rischiano di compromettere il futuro del tessuto socio-economico territoriale. Si rafforza infatti la nostra convinzione che il disimpegno di Enel, per le modalità con cui sta evolvendo, rappresenta un rischio senza precedenti anche dal punto di vista sociale". "Il pressapochismo

e il disinteresse con i quali Enel sta affrontando l'importante sfida della decarbonizzazione a Brindisi - prosegue Cannalire - espongono tutta la comunità brindisina, in ogni sua articolazione, ad uno scenario privo di prospettive che rappresenta un pericoloso precedente. Non si può più tergiversare e chi riveste ruoli di responsabilità nell'azienda Enel e nel governo non può più tacere o nascondere il proprio indecisionismo dietro parole di circostanza o inutili passerelle". "Questo territorio ha dato tantissimo al sistema energetico del Paese - prosegue Cannalire - e merita attenzione e rispetto. Enel decida cosa fare: investire in politiche industriali innovative e sostenibili o avviare le procedure per smantellare, bonificare e ripristinare lo stato dei luoghi di tutte le aree che ha compromesso in questi anni, liberando il territorio dalla propria morsa soffocante". 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/>.



(Sito) Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Sequestrati 280 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro

Duecento ottanta chilogrammi di cocaina purissima sono stati sequestrati nel porto di Gioia Tauro dai finanzieri del Comando provinciale di Reggio Calabria che hanno agito in stretta collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm). In particolare, nel corso di un'attività di analisi operativa e di monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nell'area portuale, sono stati individuati alcuni container sospetti all'interno dei quali è stato scoperto il notevole quantitativo di sostanza stupefacente. Il sequestro, ottenuto a seguito dell'azione operativa congiunta realizzata dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia Dogane e dei Monopoli, è stato reso possibile anche grazie alle apparecchiature scanner in dotazione ad Adm e all'ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. L'attività ha impedito che la considerevole partita di droga potesse essere immessa sul mercato garantendo alle organizzazioni criminali destinarie un introito pari a oltre 40 milioni di euro.



(Sito) Ansa

Sequestrati 280 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro

10/09/2024 09:24

Duecento ottanta chilogrammi di cocaina purissima sono stati sequestrati nel porto di Gioia Tauro dai finanzieri del Comando provinciale di Reggio Calabria che hanno agito in stretta collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm). In particolare, nel corso di un'attività di analisi operativa e di monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nell'area portuale, sono stati individuati alcuni container sospetti all'interno dei quali è stato scoperto il notevole quantitativo di sostanza stupefacente. Il sequestro, ottenuto a seguito dell'azione operativa congiunta realizzata dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia Dogane e dei Monopoli, è stato reso possibile anche grazie alle apparecchiature scanner in dotazione ad Adm e all'ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. L'attività ha impedito che la considerevole partita di droga potesse essere immessa sul mercato garantendo alle organizzazioni criminali destinarie un introito pari a oltre 40 milioni di euro.

Porti: Gioia Tauro, Agostinelli incontra Maccarini e Vari

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli ha ricevuto l'assessore regionale allo Sviluppo economico, ricerca e sviluppo del **porto** di **Gioia Tauro** e Zes, Rosario Vari, il direttore di Terminal Investment Limited per il Mediterraneo, Paolo Maccarini, e l'amministratore delegato di MedCenter Container Terminal, Antonio Davide Testi. Lo rende noto un comunicato dell'Autorità portuale. "L'incontro è stato organizzato - è detto nel comunicato - per fare il punto sullo stato dell'arte degli investimenti infrastrutturali, pubblici e privati, finalizzati a migliorare ulteriormente le performance dello scalo portuale, primo **porto** di transhipment d'Italia, con lo sguardo rivolto al contesto geopolitico internazionale, animato dalla crisi del Mar Rosso e dagli effetti distorsivi che potrebbero influenzare anche il buon andamento dei traffici a **Gioia Tauro**. Nel corso della discussione, con un'attenzione particolare indirizzata ai temi della sostenibilità ambientale, Agostinelli ha presentato il Piano Operativo Triennale, il documento di programmazione infrastrutturale che definisce le strategie dell'Autorità di Sistema portuale a sostegno della crescita dei porti di propria competenza". "Tra i punti di particolare rilevanza - riporta ancora il comunicato - gli interventi di elettrificazione del **porto** di **Gioia Tauro**, di cui sono stati consegnati i lavori del lotto I della banchina di Levante, che ha un'estensione di 640 metri circa ed è prevalentemente dedicato agli ormeggi di portacontainer. Del valore di 18 milioni di euro, il finanziamento di questo primo tratto di banchina ha trovato copertura finanziaria attraverso il Piano Nazionale Complementare al Pnrr. Si tratta di una prima parte di investimento, che dovrà essere seguita da un ulteriore finanziamento di 90 milioni di euro per garantire l'intera elettrificazione del canale portuale. Tra gli altri provvedimenti strutturali, programmati per supportare l'ulteriore sviluppo dello scalo portuale di **Gioia Tauro**, il progetto lungimirante di ampliamento dell'imboccatura del **porto**, che sarà estesa da 285 a 400 metri e, soprattutto alla quota di -20, sarà portata da appena 165 a 290 metri". "Al fine di garantire la piena operatività dello scalo, il presidente Andrea Agostinelli - è scritto nel comunicato - si è, altresì, soffermato sulla necessità di costituire l'impresa portuale ex art. 17 legge 84/94, cui i terminalisti si potrebbero rivolgere per la fornitura di manodopera in caso di "picchi di lavoro". A tale proposito, il prossimo 14 ottobre è stata convocata la decima riunione con i terminalisti e le imprese ex art. 16 per definire la relativa ed eventuale costituzione. Agostinelli ha, quindi, descritto la lunga e complessa trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che lo ha portato ad ottenere l'autorizzazione alla costituzione dell'impresa ex art. 17, ma anche



(Sito) Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

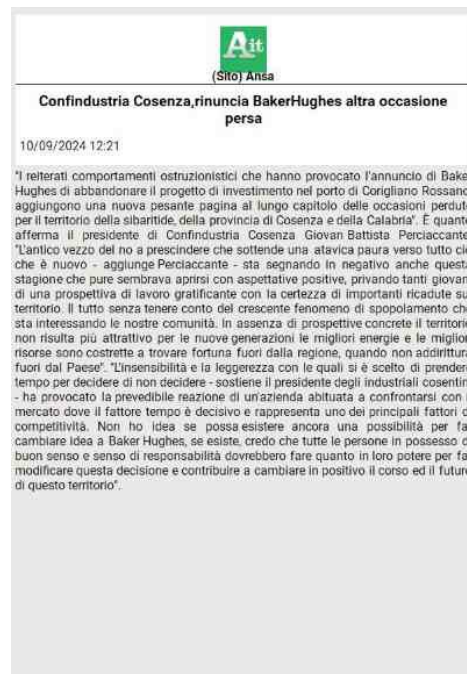
ad aumentare il numero degli iscritti dagli originari 77 agli attuali 100 al fine di consentire l'iscrizione all'Agenzia anche di personale con qualifiche professionali di interesse dei terminalisti e delle imprese ex art. 16. A tale proposito, Agostinelli ha, altresì, aggiunto che, in caso di fallimento della trattativa in corso, interesserà il Ministero delle Infrastrutture, l'Ufficio di Gabinetto della Regione, le organizzazioni sindacali e la deputazione parlamentare calabrese circa l'opportunità di sostenere un ulteriore provvedimento normativo di proroga della vigenza dell'Agenzia di somministrazione del lavoro in **porto** anche oltre il 31 dicembre 2024. Tra gli altri argomenti trattati, Agostinelli ha informato, soprattutto il management di MCT, della consegna dei lavori degli spogliatoi. Del valore economico di cinque milioni di euro, sarà realizzato un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel **porto** di **Gioia Tauro**, con l'obiettivo di dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario, nel rispetto dei più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal MedCenter Container Terminal". "A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità ha illustrato gli interventi dell'Ente - si sottolinea nel comunicato - a sostegno della competitività dello scalo, che potrebbe essere esposto al rischio di gravi perdite di traffico a vantaggio dei concorrenti porti del Nord Africa, magari intervenendo sulla leva delle tasse d'ancoraggio. Nel rivolgersi all'assessore regionale Rosario Vari, Agostinelli ha evidenziato come "il rilievo strategico ricoperto dal **porto** di **Gioia Tauro** imponga un focus a livello nazionale sulla possibilità che un certo tipo di investimenti, a sostegno della crescita del **porto**, vengano finanziati dal Governo. A tale proposito confido nell'importante lavoro che sta svolgendo il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, a livello governativo, affinché faccia da traino e possa accompagnare questa necessità anche presso il decisore politico nazionale".

(Sito) Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Confindustria Cosenza, rinuncia BakerHughes altra occasione persa

"I reiterati comportamenti ostruzionistici che hanno provocato l'annuncio di Baker Hughes di abbandonare il progetto di investimento nel **porto** di **Corigliano** Rossano, aggiungono una nuova pesante pagina al lungo capitolo delle occasioni perdute per il territorio della sibaritide, della provincia di Cosenza e della Calabria". È quanto afferma il presidente di Confindustria Cosenza Giovan Battista Perciaccante. "L'antico vezzo del no a prescindere che sottende una atavica paura verso tutto ciò che è nuovo - aggiunge Perciaccante - sta segnando in negativo anche questa stagione che pure sembrava aprirsi con aspettative positive, privando tanti giovani di una prospettiva di lavoro gratificante con la certezza di importanti ricadute sul territorio. Il tutto senza tenere conto del crescente fenomeno di spopolamento che sta interessando le nostre comunità. In assenza di prospettive concrete il territorio non risulta più attrattivo per le nuove generazioni le migliori energie e le migliori risorse sono costrette a trovare fortuna fuori dalla regione, quando non addirittura fuori dal Paese". "L'insensibilità e la leggerezza con le quali si è scelto di prendere tempo per decidere di non decidere - sostiene il presidente degli industriali cosentini - ha provocato la prevedibile reazione di un'azienda abituata a confrontarsi con il mercato dove il fattore tempo è decisivo e rappresenta uno dei principali fattori di competitività. Non ho idea se possa esistere ancora una possibilità per far cambiare idea a Baker Hughes, se esiste, credo che tutte le persone in possesso di buon senso e senso di responsabilità dovrebbero fare quanto in loro potere per far modificare questa decisione e contribuire a cambiare in positivo il corso ed il futuro di questo territorio".



(Sito) Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porti, a Gioia Tauro arrivate altre 4 nuove gru di banchina

Dopo quelle giunte nel novembre 2019 e nel febbraio 2023, oggi sono entrate in porto altre quattro nuove gru che saranno seguite da ulteriori due a fine mese. Da novembre, quindi, Mct potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Mhc). Lo riferisce una nota dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio. "Il rinnovo del parco macchine - è detto nella nota - rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container MedCenter container terminal da parte di Terminal investment limited (Til), società controllata da Msc di Gianluigi Aponte. A confermare la volontà di Mct di far crescere ulteriormente lo scalo gioiese sono gli ottimi risultati raggiunti nei primi nove mesi dell'anno: il terminal Mct ha, infatti, movimentato 2.929.950 teus, raggiungendo un incremento dei traffici portuali del 10,4 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando sono stati movimentati 2.651.918 teus". "L'equipment è fondamentale - afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale **Andrea Agostinelli** - per lo sviluppo dell'operatività portuale in termini di crescita sostenibile e aumento dei volumi dello scalo portuale. Il terminalista Mct sta rispettando il piano di investimenti presentato in occasione del suo insediamento e oggi, con l'approdo di altre quattro gru di banchina, a breve se ne aggiungeranno ulteriori due, conferma la volontà di voler affrontare in modo concreto le sfide dei prossimi anni". Le nuove gru di banchina saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche da 25 mila teus ed avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri ed un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate.

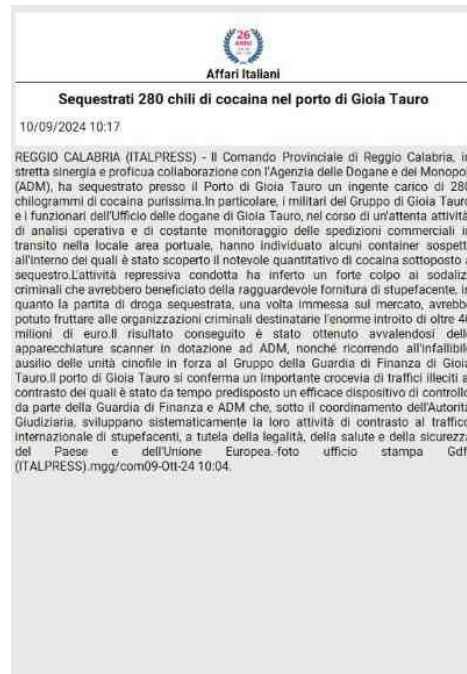


Affari Italiani

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

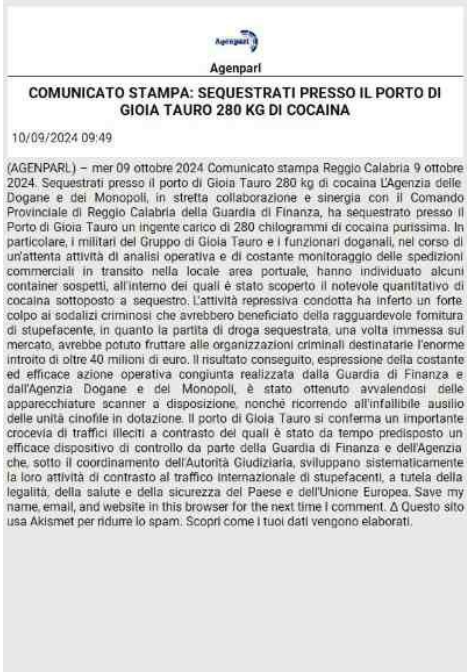
Sequestrati 280 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro

REGGIO CALABRIA (ITALPRESS) - Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e proficua collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), ha sequestrato presso il Porto di Gioia Tauro un ingente carico di 280 chilogrammi di cocaina purissima. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, nel corso di un'attenta attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nella locale area portuale, hanno individuato alcuni container sospetti, all'interno dei quali è stato scoperto il notevole quantitativo di cocaina sottoposto a sequestro. L'attività repressiva condotta ha inferto un forte colpo ai sodalizi criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali destinate l'enorme introito di oltre 40 milioni di euro. Il risultato conseguito è stato ottenuto avvalendosi delle apparecchiature scanner in dotazione ad ADM, nonché ricorrendo all'infallibile ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. Il porto di Gioia Tauro si conferma un importante crocevia di traffici illeciti a contrasto dei quali è stato da tempo predisposto un efficace dispositivo di controllo da parte della Guardia di Finanza e ADM che, sotto il coordinamento dell'Autorità Giudiziaria, sviluppano sistematicamente la loro attività di contrasto al traffico internazionale di stupefacenti, a tutela della legalità, della salute e della sicurezza del Paese e dell'Unione Europea. -foto ufficio stampa Gdf- (ITALPRESS).mgg/com09-Ott-24 10:04.



COMUNICATO STAMPA: SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO 280 KG DI COCAINA

(AGENPARL) - mer 09 ottobre 2024 Comunicato stampa Reggio Calabria 9 ottobre 2024. Sequestrati presso il porto di Gioia Tauro 280 kg di cocaina L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in stretta collaborazione e sinergia con il Comando Provinciale di Reggio Calabria della Guardia di Finanza, ha sequestrato presso il Porto di Gioia Tauro un ingente carico di 280 chilogrammi di cocaina purissima. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari doganali, nel corso di un'attenta attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nella locale area portuale, hanno individuato alcuni container sospetti, all'interno dei quali è stato scoperto il notevole quantitativo di cocaina sottoposto a sequestro. L'attività repressiva condotta ha inferto un forte colpo ai sodalizi criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali destinarie l'enorme introito di oltre 40 milioni di euro. Il risultato conseguito, espressione della costante ed efficace azione operativa congiunta realizzata dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia Dogane e dei Monopoli, è stato ottenuto avvalendosi delle apparecchiature scanner a disposizione, nonché ricorrendo all'infallibile ausilio delle unità cinofile in dotazione. Il porto di Gioia Tauro si conferma un importante crocevia di traffici illeciti a contrasto dei quali è stato da tempo predisposto un efficace dispositivo di controllo da parte della Guardia di Finanza e dell'Agenzia che, sotto il coordinamento dell'Autorità Giudiziaria, sviluppano sistematicamente la loro attività di contrasto al traffico internazionale di stupefacenti, a tutela della legalità, della salute e della sicurezza del Paese e dell'Unione Europea. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



GDF REGGIO CALABRIA: GUARDIA DI FINANZA E AGENZIA DELLE DOGANE E MONOPOLI: SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO 280 KG DI COCAINA

(AGENPARL) - mer 09 ottobre 2024 GUARDIA DI FINANZA Comando Provinciale Reggio Calabria COMUNICATO STAMPA MONOPOLI: SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO 280 KG DI COCAINA È disponibile sul portale Sala Stampa il relativo comunicato stampa. Leave A Reply Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



Agenparl

GDF REGGIO CALABRIA: GUARDIA DI FINANZA E AGENZIA DELLE DOGANE E MONOPOLI: SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO 280 KG DI COCAINA

10/09/2024 10:59

(AGENPARL) - mer 09 ottobre 2024 GUARDIA DI FINANZA Comando Provinciale Reggio Calabria COMUNICATO STAMPA MONOPOLI: SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO 280 KG DI COCAINA È disponibile sul portale Sala Stampa il relativo comunicato stampa. Leave A Reply Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

Baker Hughes, Urso rassicura Occhiuto: ripreso confronto con azienda per investimento strategico

In seguito alla decisione della società Baker Hughes di rinunciare alla concessione per la costruzione del sito industriale nel porto di Corigliano-Rossano in Calabria, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha scritto all'azienda, su mandato del Ministro Urso, dando piena disponibilità ad approfondire ulteriormente le problematiche e ad avviare un complessivo confronto sulle prospettive di investimento del gruppo in Italia. Il progetto in questione avrebbe una rilevanza strategica sia in termini di ritorno occupazionale diretto e indiretto sul territorio, sia per i positivi effetti sul piano nazionale in termini di approvvigionamento energetico. Per questo gli uffici del Mimit, in collaborazione con quelli della Regione Calabria, si sono adoperati anche nelle ultime ore per individuare possibili soluzioni, anche interloquendo con l'amministrazione comunale di Corigliano-Rossano. Il Ministero, inoltre, ha ribadito l'auspicio che tale decisione non sia definitiva, in modo da poter consentire tutte le azioni possibili per favorire una intesa che possa soddisfare gli interessi di tutti. Il Mimit ha confermato di essere al fianco dell'azienda, attiva nel comparto delle nuove tecnologie e dei servizi petroliferi, e continuerà a esserlo in futuro, attivando anche un tutoraggio di affiancamento istituzionale nello sviluppo dei nuovi investimenti già in corso di programmazione. Urso ha informato il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, della nuova iniziativa del Ministero che risponde anche alle sollecitazioni dei sindacati. Comments are closed.



Porto di Gioia Tauro. Sequestrati 280 Kg. di cocaina purissima, avrebbe fruttato introiti di oltre 40 milioni di euro

AgenPress . Il Comando Provinciale di Reggio Calabria in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il **Porto di Gioia Tauro** un ingente carico di 280 chilogrammi di cocaina purissima. In particolare, i militari del Gruppo di **Gioia Tauro** e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di **Gioia Tauro**, nel corso di un'attenta attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nella locale area portuale, hanno individuato alcuni container sospetti, all'interno dei quali è stato scoperto il notevole quantitativo di cocaina sottoposto a sequestro. L'attività repressiva condotta ha inferto un forte colpo ai sodalizi criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali destinarie l'enorme introito di oltre 40 milioni di euro. Il risultato conseguito, espressione della costante ed efficace azione operativa congiunta realizzata dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia Dogane e dei Monopoli, è stato ottenuto avvalendosi delle apparecchiature scanner in dotazione ad ADM, nonché ricorrendo all'infallibile ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di **Gioia Tauro**. Il **porto di Gioia Tauro** si conferma un importante crocevia di traffici illeciti a contrasto dei quali è stato da tempo predisposto un efficace dispositivo di controllo da parte della Guardia di Finanza e ADM che, sotto il coordinamento dell'Autorità Giudiziaria, sviluppano sistematicamente la loro attività di contrasto al traffico internazionale di stupefacenti, a tutela della legalità, della salute e della sicurezza del Paese e dell'Unione Europea.



Sequestrati 280 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro

Visualizzazioni: Sequestrati 280 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro REGGIO CALABRIA (ITALPRESS) - Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e proficua collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), ha sequestrato presso il Porto di Gioia Tauro un ingente carico di 280 chilogrammi di cocaina purissima. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, nel corso di un'attenta attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nella locale area portuale, hanno individuato alcuni container sospetti, all'interno dei quali è stato scoperto il notevole quantitativo di cocaina sottoposto a sequestro. L'attività repressiva condotta ha inferto un forte colpo ai sodalizi criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali destinarie l'enorme introito di oltre 40 milioni di euro. Il risultato conseguito è stato ottenuto avvalendosi delle apparecchiature scanner in dotazione ad ADM, nonché ricorrendo all'infallibile ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. Il porto di Gioia Tauro si conferma un importante crocevia di traffici illeciti a contrasto dei quali è stato da tempo predisposto un efficace dispositivo di controllo da parte della Guardia di Finanza e ADM che, sotto il coordinamento dell'Autorità Giudiziaria, sviluppano sistematicamente la loro attività di contrasto al traffico internazionale di stupefacenti, a tutela della legalità, della salute e della sicurezza del Paese e dell'Unione Europea. -foto ufficio stampa Gdf- (ITALPRESS). Facebook X WhatsApp.



CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gli investimenti devono aderire e dialogare col territorio. L'Autorità Portuale faccia gli atti, non i video.

La recente decisione di Baker Hughes di ritirare il proprio investimento nel **Porto** di **Corigliano** solleva interrogativi urgenti e gravi sulle modalità di gestione delle infrastrutture portuali e sulle responsabilità di chi dovrebbe tutelare lo sviluppo sostenibile di questo territorio. Come ha più volte ribadito il Sindaco, l'amministrazione comunale ha sempre mostrato apertura e sostegno verso nuovi investimenti, compreso quello della multinazionale Baker Hughes, ma ovviamente nel rispetto delle procedure e salvaguardando futuro economico e sociale di **Corigliano-Rossano** e del **Porto**. Per questa ragione ormai da mesi, compresa nella riunione di Capigruppo di alcune settimane fa, è stato sottolineato come fosse scandaloso, da parte dell'ente di gestione portuale, proporre l'occupazione di un terzo del **porto** senza nemmeno abbozzare un Piano Regolatore del **Porto** che garantisse al territorio che il nostro non diventasse interamente un **porto** industriale: una pianificazione che l'Autorità Portuale ha avuto trent'anni per fare di cui nove con l'attuale presidente e commissario. Ancor più imbarazzante è quanto ha più volte sottolineato il sindaco in queste settimane, cioè l'assenza di una conferenza dei servizi per l'Autorizzazione Unica data a Baker Hughes, per la quale sarebbero bastati 45 giorni ed invece ne sono passati invano 360. Ecco perché l'attuale governance della Autorità Portuale, piuttosto di occuparsi di video che non si possono non definire istituzionalmente squallidi, avrebbe dovuto pensare a produrre gli atti necessari affinché gli investimenti giungessero nel nostro **Porto** nella piena regolarità amministrativa e nell'ambito di un percorso condiviso con il territorio. Del resto è lo stesso Agostinelli che da tempo certifica il proprio fallimento, quando dice che il **Porto** è deserto: è lui che lo ha amministrato negli ultimi nove anni e non sono non ha prodotto alcun investimento, ma non è stato nemmeno capace di recepire una proposta di pianificazione da parte del Comune che, lasciando aperta l'ipotesi di Baker Hughes, vincolasse le altre banchine. Un disastro epocale che l'Ammiraglio senza flotta prova a scaricare sull'unica istituzione che in questi anni gli ha chiesto di attenersi al proprio dovere, cioè il sindaco di **Corigliano-Rossano**. In questo contesto, quelle venute dal territorio ed emerse anche nella riunione dei capigruppo nei confronti dell'azienda BH, sono richieste finalizzate a rendere l'investimento non soltanto aderente allo sviluppo strategico del territorio, ma anche finalizzate a superare le palesi lacune amministrative dell'Autorità Portuale. Delocalizzando anche parzialmente l'investimento, infatti, nella vicinissima zona industriale (parliamo di poche decine di metri) si sarebbe potuto realizzare comunque un accesso esclusivo alla banchina e si sarebbe potuta avviare una procedura autorizzativa corretta. Il fatto che l'azienda non abbia nemmeno quantificato formalmente cosa e quanto potesse spostare prima di formalizzare la rinuncia all'investimento ci ha



La recente decisione di Baker Hughes di ritirare il proprio investimento nel Porto di Corigliano-Rossano e del Porto. Per questa ragione ormai da mesi, compresa nella riunione di Capigruppo di alcune settimane fa, è stato sottolineato come fosse scandaloso, da parte dell'ente di gestione portuale, proporre l'occupazione di un terzo del porto senza nemmeno abbozzare un Piano Regolatore del Porto che garantisca al territorio che il nostro non diventasse interamente un porto industriale: una pianificazione che l'Autorità Portuale ha avuto trent'anni per fare di cui nove con l'attuale presidente e commissario. Ancor più imbarazzante è quanto ha più volte sottolineato il sindaco in queste settimane, cioè l'assenza di una conferenza dei servizi per l'Autorizzazione Unica data a Baker Hughes, per la quale sarebbero bastati 45 giorni ed invece ne sono passati invano 360. Ecco perché l'attuale governance della Autorità Portuale, piuttosto di occuparsi di video che non si possono non definire istituzionalmente squallidi, avrebbe dovuto pensare a produrre gli atti necessari affinché gli investimenti giungessero nel nostro Porto nella piena regolarità amministrativa e nell'ambito di un percorso condiviso con il territorio. Del resto è lo stesso Agostinelli che da tempo certifica il proprio fallimento, quando dice che il Porto è deserto: è lui che lo ha amministrato negli ultimi nove anni e non sono non ha prodotto alcun investimento, ma non è stato nemmeno capace di recepire una proposta di pianificazione da parte del Comune che, lasciando aperta l'ipotesi di Baker Hughes, vincolasse le altre banchine. Un disastro epocale che l'Ammiraglio senza flotta prova a scaricare sull'unica istituzione che in questi anni gli ha chiesto di attenersi al proprio dovere, cioè il sindaco di Corigliano-Rossano. In questo contesto, quelle venute dal territorio ed emerse anche nella riunione dei capigruppo nei confronti dell'azienda BH, sono richieste finalizzate a rendere l'investimento non soltanto aderente allo sviluppo strategico del territorio, ma anche finalizzate a superare le palesi lacune amministrative dell'Autorità Portuale. Delocalizzando anche parzialmente l'investimento, infatti, nella vicinissima zona industriale (parliamo di poche decine di metri) si sarebbe potuto realizzare comunque un accesso esclusivo alla banchina e si sarebbe potuta avviare una procedura autorizzativa corretta. Il fatto che l'azienda non abbia nemmeno quantificato formalmente cosa e quanto potesse spostare prima di formalizzare la rinuncia all'investimento ci ha

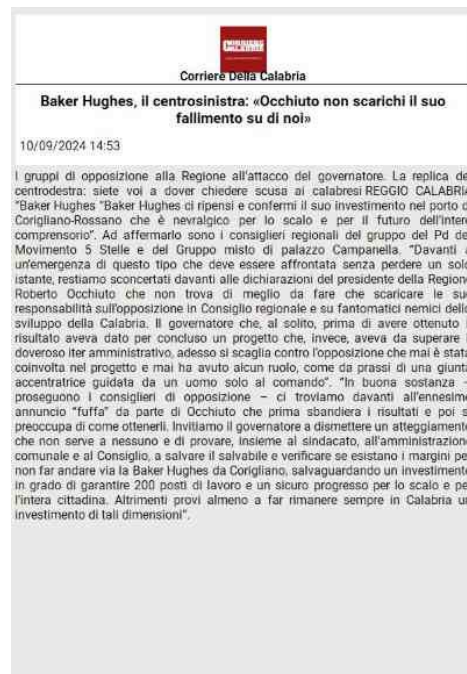
CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

sorpreso e ci auguriamo non sia frutto di una logica, quella del "o come diciamo noi, o niente", che non si addice ad un'azienda seria - quale riteniamo sia Baker Hughes - e soprattutto che non aderisce alla nostra visione di territorio e di governo. Per questo ci auguriamo che tale decisione possa essere rivista e che si riapra col territorio un confronto su come rendere l'investimento possibile, concreto e veloce in aderenza alle prospettive di sviluppo generale e compatibile agli altri settori produttivi. In tutto questo è evidente che esiste un convitato di pietra, cioè la giunta regionale, che in questi mesi si è sistematicamente rifiutata di svolgere il proprio ruolo probabilmente ancora tramortita dalla batosta elettorale. È grave, tuttavia, che la Regione non abbia minimamente offerto garanzie all'azienda per esempio per un collegamento tra la vicinissima zona Corap (di competenza regionale) ed il **Porto**: un altro dei grandi fallimenti di queste governance che oltre non riuscire a produrre un iter amministrativo corretto, oltre a non avere nessuna pianificazione delle zone portuali e retroportuali, non hanno mai realizzato un collegamento basilare tra le zone industriali ed il **Porto** e non si sono resi disponibili nemmeno in questo caso. Non solo: nel corso di un incontro proprio sul tema Baker Hughes il Governatore aveva preso l'impegno di convocare un tavolo apposito per il finanziamento della banchina crocieristica: ancora stiamo aspettando. Il **Porto** di **Corigliano** è una risorsa strategica e preziosa che merita di essere rispettata in primis con una pianificazione che, per esempio, non preveda il degrado inaccettabile di ferraglia e residui alla rinfusa e renda compatibile investimenti sostenibili con la marineria, con le prospettive di sviluppo crocieristico e con lo sviluppo agricolo. Se tutto questo oggi, evidentemente chi lo ha gestito non è stato in grado di realizzarlo e sarebbe il momento che si faccia da parte almeno dopo aver provveduto ad un intervento immediato di bonifica e di ripristino delle condizioni operative minime. Ribadiamo che la città e l'Amministrazione sono favorevoli ed anzi a supporto di qualsiasi investimento che venga inquadrato nell'ottica di sviluppo complessivo del territorio ed in una pianificazione generale. Per queste ragioni continuiamo ad essere disponibili ad un dialogo anche con Baker Hughes affinché riveda la propria posizione tenendo aperto un confronto con l'Amministrazione finalizzato alla individuazioni di soluzioni concrete e condivise.

Baker Hughes, il centrosinistra: «Occhiuto non scarichi il suo fallimento su di noi»

I gruppi di opposizione alla Regione all'attacco del governatore. La replica del centrodestra: siete voi a dover chiedere scusa ai calabresi REGGIO CALABRIA "Baker Hughes "Baker Hughes ci ripensi e confermi il suo investimento nel porto di Corigliano-Rossano che è nevralgico per lo scalo e per il futuro dell'intero comprensorio". Ad affermarlo sono i consiglieri regionali del gruppo del Pd del Movimento 5 Stelle e del Gruppo misto di palazzo Campanella. "Davanti a un'emergenza di questo tipo che deve essere affrontata senza perdere un solo istante, restiamo sconcertati davanti alle dichiarazioni del presidente della Regione Roberto Occhiuto che non trova di meglio da fare che scaricare le sue responsabilità sull'opposizione in Consiglio regionale e su fantomatici nemici dello sviluppo della Calabria. Il governatore che, al solito, prima di avere ottenuto il risultato aveva dato per concluso un progetto che, invece, aveva da superare il doveroso iter amministrativo, adesso si scaglia contro l'opposizione che mai è stata coinvolta nel progetto e mai ha avuto alcun ruolo, come da prassi di una giunta accentratrice guidata da un uomo solo al comando". "In buona sostanza - proseguono i consiglieri di opposizione - ci troviamo davanti all'ennesimo annuncio "fuffa" da parte di Occhiuto che prima sbandiera i risultati e poi si preoccupa di come ottenerli. Invitiamo il governatore a dismettere un atteggiamento che non serve a nessuno e di provare, insieme al sindacato, all'amministrazione comunale e al Consiglio, a salvare il salvabile e verificare se esistono i margini per non far andare via la Baker Hughes da Corigliano, salvaguardando un investimento in grado di garantire 200 posti di lavoro e un sicuro progresso per lo scalo e per l'intera cittadina. Altrimenti provi almeno a far rimanere sempre in Calabria un investimento di tali dimensioni".



Focus sul Porto di Gioia Tauro: Agostinelli incontra Maccarini (TIL) e assessore Vari

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 9 OTT Nei locali dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, il presidente Andrea Agostinelli ha ricevuto l'assessore regionale allo Sviluppo economico, ricerca e sviluppo del porto di **Gioia Tauro** e Zes, Rosario Vari, il direttore di Terminal Investment Limited per il Mediterraneo, Paolo Maccarini, e l'amministratore delegato di MedCenter Container Terminal, Antonio Davide Testi. L'incontro è stato organizzato per fare il punto sullo stato dell'arte degli investimenti infrastrutturali, pubblici e privati, finalizzati a migliorare ulteriormente le performances dello scalo portuale, primo porto di transhipment d'Italia, con lo sguardo rivolto al contesto geopolitico internazionale, animato dalla crisi del Mar Rosso e dagli effetti distorsivi che potrebbero influenzare anche il buon andamento dei traffici a **Gioia Tauro**. Nel corso della discussione, con un'attenzione particolare indirizzata ai temi della sostenibilità ambientale, Agostinelli ha presentato il Piano Operativo Triennale, il documento di programmazione infrastrutturale che definisce le strategie dell'Autorità di Sistema portuale a sostegno della crescita dei porti di propria competenza.

Tra i punti di particolare rilevanza, gli interventi di elettrificazione del porto di **Gioia Tauro**, di cui sono stati consegnati i lavori del lotto I della banchina di Levante, che ha un'estensione di 640 metri circa ed è prevalentemente dedicato agli ormeggi di portacontainer. Del valore di 18 milioni di euro, il finanziamento di questo primo tratto di banchina ha trovato copertura finanziaria attraverso il Piano Nazionale Complementare al PNRR. Si tratta di una prima parte di investimento, che dovrà essere seguita da un ulteriore finanziamento di 90 milioni di euro per garantire l'intera elettrificazione del canale portuale. Tra gli altri provvedimenti strutturali, programmati per supportare l'ulteriore sviluppo dello scalo portuale di **Gioia Tauro**, il progetto lungimirante di ampliamento dell'imboccatura del porto, che sarà estesa da 285 a 400 metri e, soprattutto alla quota di -20, sarà portata da appena 165 a 290 metri. Al fine di garantire la piena operatività dello scalo, il presidente Andrea Agostinelli si è, altresì, soffermato sulla necessità di costituire l'impresa portuale ex art. 17 legge 84/94, cui i terminalisti si potrebbero rivolgere per la fornitura di manodopera in caso di picchi di lavoro. A tale proposito, il prossimo 14 ottobre è stata convocata la decima riunione con i terminalisti e le imprese ex art. 16 per definire la relativa ed eventuale costituzione. Agostinelli ha, quindi, descritto la lunga e complessa trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che lo ha portato ad ottenere l'autorizzazione alla costituzione dell'impresa ex art. 17, ma anche ad aumentare il numero degli iscritti dagli originari 77 agli attuali 100 al fine di consentire l'iscrizione all'Agenzia anche di personale con qualifiche professionali di interesse dei terminalisti e delle imprese



ex art. 16. A tale proposito, Agostinelli ha, altresì, aggiunto che, in caso di fallimento della trattativa in corso, interesserà il Ministero delle Infrastrutture, l'Ufficio di Gabinetto della Regione Calabria, le organizzazioni sindacali e la deputazione parlamentare calabrese circa l'opportunità di sostenere un ulteriore provvedimento normativo di proroga della vigenza dell'Agenzia di somministrazione del lavoro in **porto** anche oltre il 31 dicembre 2024. Tra gli altri argomenti trattati, Agostinelli ha informato, soprattutto il management di MCT, della consegna dei lavori degli spogliatoi. Del valore economico di cinque milioni di euro, sarà realizzato un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel **porto** di **Gioia Tauro**, con l'obiettivo di dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario, nel rispetto dei più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal MedCenter Container Terminal. A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha illustrato gli interventi dell'Ente a sostegno della competitività dello scalo, che potrebbe essere esposto al rischio di gravi perdite di traffico a vantaggio dei concorrenti porti del Nord Africa, magari intervenendo sulla leva delle tasse d'ancoraggio. Nel rivolgersi all'assessore regionale Rosario Vari, il presidente Andrea Agostinelli ha evidenziato come **<porto di Gioia Tauro imponga un focus a livello nazionale sulla possibilità che un certo tipo di investimenti, a sostegno della crescita del porto, vengano finanziati dal Governo. A tale proposito ha concluso Agostinelli confido nell'importante lavoro che sta svolgendo il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, a livello governativo, affinché faccia da traino e possa accompagnare questa necessità anche presso il decisore politico nazionale>>.**

La rinuncia del colosso Usa ad investire nel porto di Corigliano Rossano sconvolge il mondo politico, sindacale e imprenditoriale

La fuga annunciata di Baker Hughes

Il governatore Occhiuto: «Provo grande amarezza». Unindustria esprime sconcerto Cgil, Cisl e Uil in pressing per la riapertura della trattativa. Interviene il ministro Urso

ARCANGELO BADOLATI

COSENZA L'occasione perduta. Un colosso statunitense fugge dalla Calabria settentrionale dopo aver invano tentato di proporre un investimento da 60 milioni di euro nell'area del porto di Corigliano Rossano. Un porto relegato a ospitare meramente piccole flottiglie pescherecce e nulla più. Gli americani di Baker Hughes, che avrebbero garantito 200 posti di lavoro e un non trascurabile indotto, mollano gli ormeggi per veleggiare in direzione di altri lidi.

Con i dollari d'Oltreoceano scompaiono pure le speranze di chissà quanti giovani che avrebbero magari trovato l'opportunità di una occupazione nella terra d'origine senza dover imbarcarsi in viaggi transfrontalieri.

L'area della Sibaritide vanta un tasso di emigrazione spaventoso verso il resto della Penisola e buona parte dell'Europa centrale. Basti pensare che vi sono linee di bus che collegano stabilmente la grande città ionica alle metropoli germaniche.

Eppure, nonostante il benvenuto ottenuto dai sindacati - si pensi al favore con cui la Cgil territoriale guardava al progetto - i manager spediti in riva al mare un tempo caro agli antichi greci, hanno incontrato resistenze politiche e amministrative che li hanno scoraggiati.

Il sindaco Flavio Stasi ha legittimamente (dal suo punto di vista) chiesto chiarimenti e avanzato dubbi a dire il vero anche condivisi da una parte dei suoi cittadini. Sta di fatto, però, che sfuma un significativo progetto di rilancio produttivo e occupazionale. E lanciando lo sguardo sulla Sibaritide e sull'area rossano-coriglianese non possono che tornare alla memoria invece fittizi tentativi di sviluppo legati all'utilizzo truffaldino della famigerata legge 488 con capannoni messi in piedi e rimasti vuoti e improduttivi dopo aver drenato ingenti risorse dallo Stato. E, ancora, pensando al passato, non possono che apparire gli spettri inquieti di una complessiva fallita opera di industrializzazione del Cosentino, legata agli interventi realizzati nell'area di Cammarata a Castrovillari o in quella di Praia a Mare (si pensi alla ex Marlane). Dunque, in una storia di insuccessi e raggiri è stato adesso mandato a monte, con ingiustificabile superficialità, un quasi certo successo.

Il giudizio del presidente della giunta regionale, Roberto Occhiuto, è sferzante: «Il Comune di Corigliano Rossano ha da sempre avuto un atteggiamento ostativo nei confronti di questa multinazionale che aveva deciso di scommettere sulla Calabria. Sono amareggiato, quasi sconsolato. Sabato ero a Milano, oggi sono a Bruxelles, venerdì sarò a Dublino. Incontro quotidianamente imprenditori, decisori, politici



Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia**

e istituzioni. Sto facendo di tutto per attrarre investimenti, per creare opportunità, per raccontare alla comunità nazionale e internazionale una Calabria nuova, che ha voglia di crescere, di competere e di mettersi in gioco. Qualcuno, invece - e mi piacerebbe conoscere a tal proposito l'opinione dei sempre loquaci rappresentanti dell'opposizione in Consiglio regionale -, si diletta a fare il "signor no" di professione, distruggendo senza alcuna ragione ciò che altri faticosamente provano a costruire. Un comportamento davvero incomprensibile».

Una reazione quasi sconsolata giunge pure da Unindustria Calabria che ha il termometro delle difficili condizioni economiche e delle compromesse prospettive di sviluppo che la regione ha scritte nel suo futuro prossimo. «La decisione di Baker Hughes di rinunciare all'investimento è fonte di profondo rammarico. Da anni, Unindustria lavora al fianco delle Istituzioni locali, regionali e nazionali perché si costruiscano le migliori condizioni di contesto possibili affinché la Calabria sia terra capace di attrarre investimenti provenienti soprattutto da oltre i confini regionali: la rinuncia di Baker Hughes mina alla base questo lungo lavoro»: è quanto ha affermato Aldo Ferrara, che guida l'associazione calabrese degli industriali. Ferrara parla a nome del Comitato di presidenza degli industriali di cui fanno parte Natale Mazzuca, vicepresidente nazionale di Confindustria; i presidenti delle articolazioni territoriali, Giovan Battista Perciaccante (Cosenza), Domenico Vecchio (Reggio), Rocco Colacchio (Vibo Valentia), Mario Spanò (Crotone); il presidente Ance Calabria, Roberto Rugna; il presidente regionale della Piccola Industria, Daniele Diano; e il presidente regionale dei Giovani Imprenditori, Umberto Barreca.

«Sull'investimento di Baker Hughes» ha poi aggiunto Ferrara «la Calabria aveva dimostrato profonda unità in tutte le sue articolazioni politiche e amministrative; aveva dimostrato come, su piani industriali seri, che non puntano a sfruttare territorio e forza lavoro, era stato semplice trovare la sintonia tra rappresentanze sindacali e associazioni datoriali. La speranza è che non tutto sia perduto, né va del futuro della nostra regione».

Durissimo l'ammiraglio **Andrea Agostinelli**, presidente dell'Autorità di Sistema dei Porti del Tirreno meridionale e dello Jonio calabrese: «Al di là di un incomprensibile e ingiustificabile formalismo procedurale, la verità è che la giunta comunale non ha voluto, nei fatti, l'insediamento industriale in un porto deserto da 40 anni, condannandolo ad altri 100 anni di solitudine. Hanno detto no a un'imprescindibile occasione di sviluppo». Eppoi i sindacati confederali Cgil, Cisl e Uil rimasti basiti dalla situazione determinatasi.

Il sindacato di Sbarra chiede l'intervento del Governo, la Uil sollecita dimissioni di Stasi, la Cgil una immediata riunione del consiglio comunale.

mentre la maggioranza che guida la Regione chiede alla sinistra di «chiedere scusa ai calabresi». La deputazione regionale e nazionale del M5S invita l'assemblea municipale di Corigliano Rossano a riunirsi per «riprendere il dialogo». In serata il Ministero delle Imprese ha scritto all'azienda, su mandato del ministro Adolfo Urso, dando piena disponibilità ad approfondire ulteriormente le problematiche e

Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

riavviare il dialogo. Il consiglio comunale è stato convocato per giovedì 24.

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Romeo invita l'azienda ad aprire subito un tavolo di confronto per «valutare ogni strada percorribile» sul potenziamento del sito della Marina

E Vibo tenta il rilancio. Il sindaco offi'e «totale disponibilità»

A fare eco all'amministratore il deputato del M5S Tucci «Opportunità da non perdere»

Antonio Callà VIBO VALENTIA A quasi un anno e mezzo dall'ufficializzazione di un investimento complessivo di sessanta milioni di euro nel porto di Corigliano per un nuovo insediamento industriale, per circa 200 posti di lavoro, la Baker Hughes Nuovo Pignone ha annunciato pubblicamente di aver rinunciato al suo progetto calabrese, per via dei ritardi dovuti al ricorso presentato dal Comune di Corigliano - Rossano, e di star «valutando soluzioni interne di medio termine per garantire la continuità del proprio business».

La grande espansione sul territorio calabrese dell'azienda metalmeccanica leader nel settore dell'energia, dunque, non ci sarà. Ma se la notizia ha diviso l'opinione pubblica tra chi era favorevole e chi contrario a questo insediamento produttivo, tra i più avveduti non manca la preoccupazione su cosa potrebbe accadere di conseguenza sul sito vibonese dell'azienda.

Esiste, o meglio esisteva un filo non proprio sottile che univa il territorio di Vibo Valentia a quello di Corigliano Rossano: nel progetto annunciato, infatti, il sedime vibonese di Nuovo Pignone, che «si attesta come eccellenza produttiva», sarebbe stato beneficiato «di un ulteriore investimento locale, per ottenere un incremento del 25% della produzione, e diventare così anche anello della catena di alimentazione del sito di Corigliano». Ma la rinuncia della Baker Hughes, per la città capoluogo, rappresenta il secondo smacco nel giro di poco tempo: Vibo Valentia, infatti - secondo alcuni si è già vista sfuggire il grosso dell'investimento immaginato dall'azienda dell'"oil & gas", proprio per colpadun mancato sviluppo del porto, con responsabilità politiche e amministrative che ricadono nei rappresentanti politici degli ultimi quindici anni.

Si cerca di capire, dunque, la direzione delle parole pronunciate dal primo cittadino Enzo Romeo, il quale -appresala notizia-ha voluto dichiarare «la totale disponibilità del Comune di Vibo Valentia a valutare insieme all'azienda ed agli attori coinvolti la possibilità di realizzare nel porto di Vibo Marina l'idea progettuale.

«Offriamo - ha affermato Romeo la massima disponibilità ai vertici dell'azienda nonché all'Autorità di sistema portuale ad aprire nell'immediato un tavolo di confronto. Sappiamo bene che vi sono differenze tecniche, morfologiche e logistiche tra Corigliano e Vibo Marina ma offriamo la massima apertura possibile da parte dell'Amministrazione comunale di Vibo Valentia a valutare ogni strada percorribile che si possa tradurre nell'importante investimento nel nostro porto».

E, a fargli eco, il deputato del M5S Riccardo Tucci convinto che questa sia «un'opportunità sia per



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

il territorio, che per l'azienda, che non possono, e devono, lasciarsi sfuggire». In tal senso, considerato che «gli impianti di Vibo sono già interessati da diversi ampliamenti da parte della stessa società» e visto l'investimento «direi ha aggiunto - che sarebbe il caso di convocare un tavolo di concertazione tra le parti interessate per delineare il futuro dell'area attorno lo scalo. Baker Hughes, **Autorità portuale** e Comune di Vibo s'incontrassero al più presto per tracciare un orizzonte comune possibile e sostenibile per l'azienda, per Vibo e per il resto della regione"».

Questo il nuovo capitolo, pur nella consapevolezza dei limiti del porto.

Come dire, mentre il mondo produttivo ed economico viaggia alla velocità della luce, la politica locale segue il passo della lumaca. E tutto ciò sembrerebbe senza neanche un minimo di prospettiva per il futuro.

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Duro attacco della minoranza consiliare

Il sindaco Stasi polemizza e non chiude al dialogo

ANNA RUSSO

CORIGLIANO ROSSANO «Personalmente continuo ad essere disponibile ad un tavolo istituzionale con l'Azienda che abbia l'obiettivo di trovare soluzioni condivise che garantiscano la massima ricaduta degli investimenti e salvaguardino lo sviluppo futuro del Porto, ovviamente nel rispetto delle procedure e con una pianificazione portuale che tuteli lo sviluppo crocieristico, il diporto e la nostra marineria. Ad essere stati indisponibili finora sono stati altri».

Replica alle "accuse" il sindaco di Corigliano Rossano Flavio Stasi in merito al ritiro dell'investimento di Baker Hughes rilanciando quanto già detto nelle scorse settimane: «nessun comune "legale" avrebbe potuto dare la conformità urbanistica in assenza di PRP; per la stessa ragione l'ente non poteva non rilevare l'assenza di conferenza dei servizi e peraltro, per non ostacolare investimenti, non è stata chiesta alcuna sospensiva». Stasi poi si rivolge direttamente ad Occhiuto, che assieme ad Agostinelli «è tra i pochi ad avere ben poco da dire in questa vicenda, essendo totalmente immobile da quasi un anno, nonostante i ripetuti appelli a formare un tavolo istituzionale che garantisse le migliori condizioni dell'investimento. È rimasto totalmente immobile anche quando c'era da ottenere che la **Autorità di Sistema** convocasse semplicemente una nuova conferenza dei servizi che superasse la colossale lacuna della procedura. Non ha mai detto una parola sulla possibilità di spostare anche parzialmente l'investimento, nonostante questa fosse la posizione anche della sua "longa manus" in campagna elettorale. Ed infine aveva assunto l'impegno, di fronte ai segretari regionali del sindacato, di convocare un tavolo per concretizzare l'opera della banchina crocieristica, che non ha mai convocato».

Anche la maggioranza consiliare afferma che si resta disponibili ad un dialogo con Baker Hughes «affinchè riveda la propria posizione tenendo aperto un confronto con l'Amministrazione finalizzato alla individuazioni di soluzioni concrete e condivise. Il Sindaco, l'amministrazione comunale hanno sempre mostrato apertura e sostegno verso nuovi investimenti, compreso quello della multinazionale Baker Hughes, ma ovviamente nel rispetto delle procedure e salvaguardando futuro economico e sociale della città e del Porto». Intanto ieri la minoranza consiliare ha convocato una conferenza stampa nella sede politica di Pasqualina Straface. I consiglieri di opposizione hanno parlato «di una delle pagine più brutte e buie che vede coinvolta un'intera classe politica del territorio» e l'addio di Baker Hughes «È una perdita in termini di sviluppo, crescita e occupazione. Si perde una possibilità di creare posto di lavoro. È una vera offesa alle nuove generazioni, ai tanti giovani». Le opposizioni puntano il dito contro il Sindaco definito «un uomo solo al comando» attorniato dai «professionisti del no». Criticata aspramente anche la chiusura nei confronti della richiesta avanzata dalla opposizioni di convocare un consiglio comunale specifico



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)
Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

per illustrare i termini della vicenda e anche gli esiti delle interlocuzioni avute con l'Autorità portuale e con Baker Hughes. «Se continuiamo sempre a respingere tutti, cosa rimarrà per questo territorio?».

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, 280 kg in alcuni container

Maxisequestro al porto: cocaina purissima per 40 milioni di euro

Il "colpo" messo a segno da Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane

Domenico Latino **GIOIA TAURO** Nuovo duro colpo al narcotraffico internazionale da parte della Guardia di Finanza che mette a segno un altro maxisequestro di stupefacenti nel **porto** di **Gioia Tauro**: ben 280 kg di cocaina purissima sono stati infatti sequestrati dal Comando provinciale delle Fiamme Gialle, in stretta sinergia con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli all'interno dello scalo di transhipment più importante del Mediterraneo.

In particolare, i militari del Gruppo di **Gioia Tauro**, coordinati dal comandante, tenente colonnello Ivan Conidi, e i funzionari dell'Ufficio delle Dogane, nel corso di un'attenta attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nell'area portuale, hanno individuato alcuni container sospetti, all'interno dei quali è stata scoperta la considerevole partita di droga che, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali destinate all'enorme introito di oltre 40 milioni di euro.

Il risultato conseguito, espressione della costante ed efficace azione operativa congiunta realizzata dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è stato ottenuto avvalendosi delle apparecchiature scanner in dotazione ad Adm, nonché ricorrendo all'infallibile "fiuto" delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di **Gioia Tauro**.

Il **porto** di **Gioia** si conferma dunque un importante crocevia di traffici illeciti a contrasto dei quali è stato da tempo predisposto un efficace dispositivo di controllo da parte della Guardia di Finanza e Adm che, sotto il coordinamento dell'Autorità giudiziaria, sviluppano sistematicamente la loro attività di contrasto al traffico internazionale di stupefacenti, a tutela della legalità, della salute e della sicurezza del Paese e dell'Unione Europea.

Tra i sequestri più consistenti nel corso del 2024, si ricordano, a ritroso in ordine di tempo, gli oltre 250 kg di cocaina rinvenuti lo scorso maggio in un carico di banane "contraffatte" proveniente dall'Ecuador, metodo del tutto ingegnoso, tant'è che per controllare l'originalità della frutta si è dovuto ricorrere ad un accertamento manuale; i 150kg ritrovati a marzo dentro cinque borsoni di diverse dimensioni occultati all'interno di un container proveniente dalla Cina. In quel caso, si trattò del primo sequestro di droga proveniente dall'Estremo Oriente effettuato a **Gioia Tauro**. Motivo per il quale dopo il ritrovamento, si aprirono nuovi canali investigativi. E, infine, a febbraio, un'operazione della GdF, coordinata dalla Dda di Reggio Calabria, consentì di intercettare e sequestrare ben 2,7 tonnellate di cocaina portando all'arresto di due funzionari "infedeli" dell'Adm e di un dipendente di una società di spedizioni. Gli investigatori avrebbero accertato 5 importazioni di cocaina tra giugno 2020 e ottobre



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)
Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

2022, per oltre 3 tonnellate di cocaina, 2,7 delle quali intercettate dai finanzieri. L'inchiesta fu condotta con il supporto dello Scico e la collaborazione di Europol e della Direzione Centrale per i Servizi Antidroga.

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Duro intervento della Filt-Cgil: «Se non ci saranno intoppi, arriverà a Praia tra 8 anni. E il resto?»

«Alta Velocità in Calabria? È soltanto propaganda»

La definiscono stana discussione quella che si sta sviluppando in Calabria sull'Alta Velocità ferroviaria e sul **sistema** infrastrutturale tende a dire ai cittadini che saranno investite molte risorse per rimodernare strade e ferrovie e costruirne di nuove. «In pratica sono io Salvatore Larocca e Nino Costantino, rispettivamente segretario regionale della Filt-Cgil e responsabile Trasporti Cgil Calabria circa 13 miliardi per la cosiddetta Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, di cui 1 miliardo e 800 milioni sul lotto 1a Battipaglia-Romagnano (unico finanziato con il Pnrr) e 1,2 miliardi per la galleria Santomarco, con la conclusione dei lavori entro il 2030. Altri due lotti sono stati approvati da Romagnano a Buonabitacolo e Praia a mare la cui ultimazione dei lavori è prevista per il 2032. Se tutto va bene, cioè se non ci sarà alcun intoppo, fra 8 anni si arriverà a Praia. In pratica, è lo stesso tempo che occorre per il completamento della elettrificazione ferroviaria da Sibari a Melito iniziata nel 2018 e la cui conclusione pare finalmente avverrà nel 2026».

«In questi giorni continuano abbiamo letto che un dirigente di RFI, Matteo Mucci, intervenendo in un convegno in Calabria, ha affermato che l'Alta velocità in Calabria dovrebbe vedere la luce nel 2030 e che nello stesso dibattito Giacomo Saccomanno, dirigente della Lega in Calabria, ha perfino affermato che finalmente sulla Jonica sono partiti i lavori di elettrificazione. Senza l'effetto traino del Ponte tutto ciò non sarebbe stato e saremmo rimasti allo status quo. Ma davvero si possono fare queste affermazioni senza offendere l'intelligenza delle persone? L'Alta Velocità in Calabria nel 2030? E la sola idea del Ponte avrebbe fatto partire l'elettrificazione della Jonica i cui lavori invece erano iniziati nel 2018 e dovevano concludersi nel 2023? Una discussione fatta così non è seria! È solo fumo negli occhi di chi crede alla propaganda e alle bugie! Se si vuole discutere seriamente di Alta Velocità in Calabria si deve dire se c'è e quale è il progetto definitivo del tracciato che da Praia arriva a Reggio, che tipo di lavori sulla rete si faranno, in quanti anni si prevede il completamento, il cronoprogramma sia progettuale che dei lavori lotto per lotto, quali saranno le tratte che non saranno in t e r e s s a t e dall'ammodernamento, eccetera...

Siamo invece ancora sul terreno della propaganda che non porterà tangibili miglioramenti sul **sistema** infrastrutturale calabrese».

«A tale proposito, vorremmo chiedere al Ministro dei Trasporti se la Statale 106 sarà rimodernata fino a Reggio? In quanto tempo e se ci sono tutte le risorse necessarie che pare ammontino a 13 miliardi evidenziano Larocca e Costantino. Peraltro, un numero ricorrente nella cabala del ministro



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Salvini: 13 miliardi per l'A.V. Salerno Reggio Calabria, 13 miliardi per la 106, 13 miliardi per il Ponte... E anche il Ponte lo costruiranno in un batter d'occhio a sentire le parole del senatore messinese della Lega Germanà che arriva persino ad affermare che l'apertura del Ponte al traffico stradale e ferroviario è prevista nel 2032. Si mettano in fila le cose che dicono: decine e decine di miliardi di euro che investiranno nella regione, nel 2030 l'A.V. in Calabria, presto la 106 sarà tutta rimodernata, nel 2032 macchine e treni passeranno sul Ponte...

speriamo che un chiodo non faccia saltare questa bellissima fiaba».

«Infine conclude la Filt-Cgil , c'è la scadenza nel 2025 della Presidenza dell'**Autorità** di **sistema portuale** di Gioia Tauro che in questi anni è stata diretta con importanti risultati dall'Ammiraglio Andrea Agostinelli, profondo conoscitore delle dinamiche portuali e dei grandi sistemi di trasporto marittimo. Fin da adesso diciamo al Ministro Salvini e al Presidente della Giunta Occhiuto di procedere ad una nomina che abbia le stesse caratteristiche di Agostinelli, cioè quella della competenza e delle capacità, evitando di sacrificare sull'altare degli interessi di parte la più grande infrastruttura strategica del Mediterraneo».

pie.ga . © RIPRODUZIONE RISERVATA

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

La Corte d'Appello di Reggio Calabria ha inflitto oltre duecento anni di carcere agli esponenti del clan Pesce e Bellocco

Processo "Handover", 23 condanne e 6 assoluzioni

Per associazione mafiosa, traffico di droga e interferenza negli appalti del porto

PALMI Ventitré condanne e sei assoluzioni.

Questa la sentenza della Corte d'appello di Reggio Calabria che, nella serata di ieri, ha deciso in merito alle posizioni dei 30 imputati coinvolti nel processo nato dall'inchiesta "Handover" contro le cosche Pesce e Bellocco di Rosarno.

Tre degli imputati condannati in primo grado avevano deciso di non impugnare la sentenza di primo grado, mentre uno è deceduto.

I giudici di piazza Castello, in parziale riforma della sentenza del gup distrettuale, hanno condannato Antonino Pesce (classe '92) a 20 anni, Rocco Pesce 20 anni, Savino Pesce (classe '63) 10 anni e quattro mesi, Domenico Bellocco (classe '80) 6 anni e otto mesi, Gioacchino Bonarrigo 9 anni e otto mesi, Giuseppe Cacciola 11 anni e 4 mesi, Carmine Giuseppe Cannatà 9 anni e quattro mesi, Salvatore Consiglio 6 anni e otto mesi, Luca Fedele 3 anni, Giuseppe Ferlazzo 1 anni e quattro mesi, Giuseppe Ferraro 10 anni, Salvatore Ferraro 4 anni e cinque mesi, Giovanni Grasso 10 anni e otto mesi, Pasquale Loiacono 8 anni, Francesco Benito Palaia 4 anni e cinque mesi, Domenico Preiti 2 anni.

Confermate le condanne di primo grado per Antonio Alessi 6 anni, Rocco Bellocco 6 anni e otto mesi, Domenico Bellocco (classe '80) 8 anni, Giovan Battista Cacciola 12 anni, Salvatore Corrao 1 anno e otto mesi, Cristian Pagano 9 anni e quattro mesi, Antonino Pesce (classe '91) 20 anni, Vincenzo Pesce 16 anni.

La Corte d'appello ha invece assolto Marco Alviano, Michele Fabio Cimato, Antonio Megna, Rocco Morabito, Savino Pesce (classe '89), Giuseppe Saladino. Tutti erano stati condannati in primo grado anche a pene pesanti. Infine, i giudici hanno condannato gli imputati al pagamento delle spese legali al Comune di Rosarno, che si è costituito parte civile nel processo.

Le accuse mosse dalla Procura antimafia di Reggio Calabria sono, a vario titolo, associazione mafiosa e traffico di droga. Ma non solo: nell'inchiesta "Handover-Pecunia olet" (due parallele indagini del pool antimafia) condotta in sinergia da Polizia, Carabinieri e Guardia di finanza si contestano anche l'aggiudicazione degli appalti nel porto di Gioia Tauro, l'imposizione del pizzo sulle compravendite di terreni, le infiltrazioni nella grande distribuzione alimentare. Nelle indagini, portate a termine nell'aprile 2021, si ipotizza il controllo del potente clan rosarnese non solo sul traffico di stupefacenti ed estorsioni, ma anche quello delle commesse di lavori gestite dall'**Autorità portuale** di Gioia Tauro riguardanti opere interne all'area **portuale**.

FRANCESCO ALTOMONTE



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)
Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

sia sul fronte economico e imprenditoriale.

Secondo l'accusa, i Pesce avrebbero avuto anche una sorta di gestione monopolistica del settore della grande distribuzione alimentare e della gestione delle attività economiche collegate alla grande distribuzione, attraverso presunti accordi collusivi con un gruppo imprenditoriale. L'inchiesta Handover rappresenta la prosecuzione dell'operazione Recherche nell'ambito della quale, il 4 aprile 2017 vennero eseguite numerose misure cautelari nei confronti di esponenti della potente cosca Pesce di Rosarno per associazione mafiosa e associazione per delinquere finalizzata al traffico di sostanze stupefacenti.

e RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gioia Tauro, il presidente Agostinelli ha incontrato l'assessore Vari, il direttore di Til Maccarini e l'ad del terminalista Testi

Venice Authority-Regione-Mct sul porto

Fatto il punto sui lavori infrastrutturali in corso e sull'iter dell'art. 17 per la Port Agency

Domenico Latino GIOIATAURO Un incontro per fare il punto sullo stato dell'arte degli investimenti infrastrutturali, pubblici e privati, finalizzati a migliorare ulteriormente le performance del porto, si è svolto ieri nei locali dell'AdSP dei Man Tirreno Meridionale e Ionio tra il presidente Andrea Agostinelli, l'assessore regionale allo Sviluppo economico Rosario Vari, il direttore di Terminal Investment Limited per il Mediterraneo, Paolo Maccarini, e l'amministratore delegato dell'azienda Mct, Antonio Davide Testi.

Nel corso della discussione, Agostinelli ha presentato il Piano operativo triennale, il documento di programmazione infrastrutturale che definisce le strategie dell'Authority a sostegno della crescita dei porti di propria competenza. Tra i punti di particolare rilevanza, gli interventi di elettrificazione del porto di Gioia Tauro, di cui sono stati consegnati i lavori del lotto I della banchina di Levante, che ha un'estensione di 640 metri circa ed è prevalentemente dedicato agli ormeggi di portacontainer. Del valore di 18 milioni di euro, il finanziamento di questo primo tratto di banchina ha trovato copertura finanziaria attraverso il Piano Nazionale Complementare al PNRR. Si tratta di una prima parte di investimento, che dovrà essere seguita da un ulteriore finanziamento di 90 milioni di euro per garantire l'intera elettrificazione del canale portuale.

Tra gli altri provvedimenti strutturali programmati, il lungimirante progetto di ampliamento dell'imboccatura del porto, che sarà estesa da 285 a 400 metri e, soprattutto, alla quota di -20, sarà portata da appena 165 a 290 metri.

Al fine di garantire la piena operatività dello scalo, il presidente Agostinelli si è altresì soffermato sulla necessità di costituire l'impresa portuale ex art. 17 legge 84/94, cui i terminalisti si potrebbero rivolgere per la fornitura di manodopera in caso di "picchi di lavoro". A tale proposito, il 14 ottobre è convocata la decima riunione con i terminalisti e le imprese ex art. 16 per definire la relativa ed eventuale costituzione. Agostinelli ha quindi descritto la lunga e complessa trattativa con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che lo ha portato ad ottenere l'autorizzazione alla costituzione dell'impresa ex art. 17, ma anche ad aumentare il numero degli iscritti dagli originari 77 agli attuali 100 al fine di consentire l'iscrizione all'Agenzia anche di personale con qualifiche professionali di interesse dei terminalisti e delle imprese ex art. 16. Agostinelli ha anche aggiunto che, in caso di fallimento della trattativa in corso, interesserà il ministero delle Infrastrutture, l'Ufficio di Gabinetto della Regione, le organizzazioni sindacali e la deputazione calabrese circa l'opportunità di sostenere



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

un'ulteriore proroga della vigenza dell'Agenzia anche oltre il 31 dicembre 2024.

Tra gli altri argomenti trattati, Agostinelli ha informato il management di Mct della consegna dei lavori degli spogliatoi. Del valore economico di 5 milioni di euro, sarà realizzato un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro, con l'obiettivo di dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario, nel rispetto dei più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comforttermico ed acustico. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 mq sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Mct.

In conclusione, il presidente dell'AdSP ha illustrato gli interventi dell'ente a sostegno della competitività dello scalo, che potrebbe essere esposto al rischio di gravi perdite di traffico a vantaggio dei concorrenti porti del Nord Africa, intervenendo sulla leva delle tasse d'ancoraggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

FOCUS SUL PORTO DI GIOIA TAURO AGOSTINELLI INCONTRA MACCARINI (TIL) E L'ASSESSORE VARI'

Nei locali dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, il presidente Andrea Agostinelli ha ricevuto l'assessore regionale allo Sviluppo economico, ricerca e sviluppo del **porto** di **Gioia Tauro** e Zes, Rosario Vari, il direttore di Terminal Investment Limited per il Mediterraneo, Paolo Maccarini, e l'amministratore delegato di MedCenter Container Terminal, Antonio Davide Testi. L'incontro è stato organizzato per fare il punto sullo stato dell'arte degli investimenti infrastrutturali, pubblici e privati, finalizzati a migliorare ulteriormente le performances dello scalo portuale, primo **porto** di transhipment d'Italia, con lo sguardo rivolto al contesto geopolitico internazionale, animato dalla crisi del Mar Rosso e dagli effetti distorsivi che potrebbero influenzare anche il buon andamento dei traffici a **Gioia Tauro**. Nel corso della discussione, con un'attenzione particolare indirizzata ai temi della sostenibilità ambientale, Agostinelli ha presentato il Piano Operativo Triennale, il documento di programmazione infrastrutturale che definisce le strategie dell'Autorità di Sistema portuale a sostegno della crescita dei porti di propria competenza. Tra i punti di particolare rilevanza, gli interventi di elettrificazione

del **porto** di **Gioia Tauro**, di cui sono stati consegnati i lavori del lotto I della banchina di Levante, che ha un'estensione di 640 metri circa ed è prevalentemente dedicato agli ormeggi di portacontainer. Del valore di 18 milioni di euro, il finanziamento di questo primo tratto di banchina ha trovato copertura finanziaria attraverso il Piano Nazionale Complementare al PNRR. Si tratta di una prima parte di investimento, che dovrà essere seguita da un ulteriore finanziamento di 90 milioni di euro per garantire l'intera elettrificazione del canale portuale. Tra gli altri provvedimenti strutturali, programmati per supportare l'ulteriore sviluppo dello scalo portuale di **Gioia Tauro**, il progetto lungimirante di ampliamento dell'imboccatura del **porto**, che sarà estesa da 285 a 400 metri e, soprattutto alla quota di -20, sarà portata da appena 165 a 290 metri. Al fine di garantire la piena operatività dello scalo, il presidente Andrea Agostinelli si è, altresì, soffermato sulla necessità di costituire l'impresa portuale ex art. 17 legge 84/94, cui i terminalisti si potrebbero rivolgere per la fornitura di manodopera in caso di "picchi di lavoro". A tale proposito, il prossimo 14 ottobre è stata convocata la decima riunione con i terminalisti e le imprese ex art. 16 per definire la relativa ed eventuale costituzione. Agostinelli ha, quindi, descritto la lunga e complessa trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che lo ha portato ad ottenere l'autorizzazione alla costituzione dell'impresa ex art. 17, ma anche ad aumentare il numero degli iscritti dagli originari 77 agli attuali 100 al fine di consentire l'iscrizione all'Agenzia anche di personale con qualifiche professionali di interesse dei terminalisti e delle imprese ex art.



Il Nautilus
FOCUS SUL PORTO DI GIOIA TAURO AGOSTINELLI INCONTRA MACCARINI (TIL) E L'ASSESSORE VARI'

10/09/2024 11:48

Nel locali dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, il presidente Andrea Agostinelli ha ricevuto l'assessore regionale allo Sviluppo economico, ricerca e sviluppo del porto di Gioia Tauro e Zes, Rosario Vari, il direttore di Terminal Investment Limited per il Mediterraneo, Paolo Maccarini, e l'amministratore delegato di MedCenter Container Terminal, Antonio Davide Testi. L'incontro è stato organizzato per fare il punto sullo stato dell'arte degli investimenti infrastrutturali, pubblici e privati, finalizzati a migliorare ulteriormente le performances dello scalo portuale, primo porto di transhipment d'Italia, con lo sguardo rivolto al contesto geopolitico internazionale, animato dalla crisi del Mar Rosso e dagli effetti distorsivi che potrebbero influenzare anche il buon andamento dei traffici a Gioia Tauro. Nel corso della discussione, con un'attenzione particolare indirizzata ai temi della sostenibilità ambientale, Agostinelli ha presentato il Piano Operativo Triennale, il documento di programmazione infrastrutturale che definisce le strategie dell'Autorità di Sistema portuale a sostegno della crescita dei porti di propria competenza. Tra i punti di particolare rilevanza, gli interventi di elettrificazione del porto di Gioia Tauro, di cui sono stati consegnati i lavori del lotto I della banchina di Levante, che ha un'estensione di 640 metri circa ed è prevalentemente dedicato agli ormeggi di portacontainer. Del valore di 18 milioni di euro, il finanziamento di questo primo tratto di banchina ha trovato copertura finanziaria attraverso il Piano Nazionale Complementare al PNRR. Si tratta di una prima parte di investimento, che dovrà essere seguita da un ulteriore finanziamento di 90 milioni di euro per garantire l'intera elettrificazione del canale portuale. Tra gli altri provvedimenti strutturali, programmati per supportare l'ulteriore sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro, il progetto lungimirante di ampliamento dell'imboccatura del porto, che sarà estesa da 285 a 400 metri e, soprattutto alla

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

16. A tale proposito, Agostinelli ha, altresì, aggiunto che, in caso di fallimento della trattativa in corso, interesserà il Ministero delle Infrastrutture, l'Ufficio di Gabinetto della Regione Calabria, le organizzazioni sindacali e la deputazione parlamentare calabrese circa l'opportunità di sostenere un ulteriore provvedimento normativo di proroga della vigenza dell'Agenzia di somministrazione del lavoro in **porto** anche oltre il 31 dicembre 2024. Tra gli altri argomenti trattati, Agostinelli ha informato, soprattutto il management di MCT, della consegna dei lavori degli spogliatoi. Del valore economico di cinque milioni di euro, sarà realizzato un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel **porto** di **Gioia Tauro**, con l'obiettivo di dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario, nel rispetto dei più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal MedCenter Container Terminal. A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha illustrato gli interventi dell'Ente a sostegno della competitività dello scalo, che potrebbe essere esposto al rischio di gravi perdite di traffico a vantaggio dei concorrenti porti del Nord Africa, magari intervenendo sulla leva delle tasse d'ancoraggio. Nel rivolgersi all'assessore regionale Rosario Vari, il presidente Andrea Agostinelli ha evidenziato come "Il rilievo strategico ricoperto dal **porto** di **Gioia Tauro** imponga un focus a livello nazionale sulla possibilità che un certo tipo di investimenti, a sostegno della crescita del **porto**, vengano finanziati dal Governo. A tale proposito - ha concluso Agostinelli - confido nell'importante lavoro che sta svolgendo il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, a livello governativo, affinché faccia da traino e possa accompagnare questa necessità anche presso il decisore politico nazionale".

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

PORTO DI GIOIA TAURO: ARRIVATE IN PORTO 4 NUOVE GRU DI BANCHINA

È il terzo carico di gru di banchina che giunge a Gioia Tauro. Dopo quelle arrivate nel novembre 2019 e nel febbraio 2023, oggi sono entrate in porto altre quattro nuove gru che saranno seguite da ulteriori due a fine mese. Da novembre, quindi, Mct potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Mhc). Il rinnovo del parco macchine rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container MedCenter Container Terminal da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC di Gianluigi Aponte. A confermare la volontà di MCT di far crescere ulteriormente lo scalo gioiese sono gli ottimi risultati raggiunti nei primi nove mesi dell'anno: il terminal MCT ha, infatti, movimentato 2.929.950 teus, raggiungendo un incremento dei traffici portuali del 10,4 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando sono stati movimentati 2.651.918 teus. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha evidenziato quanto <>. Le nuove gru di banchina saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche da 25 mila teus ed avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri ed un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate.



È il terzo carico di gru di banchina che giunge a Gioia Tauro. Dopo quelle arrivate nel novembre 2019 e nel febbraio 2023, oggi sono entrate in porto altre quattro nuove gru che saranno seguite da ulteriori due a fine mese. Da novembre, quindi, Mct potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Mhc). Il rinnovo del parco macchine rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container MedCenter Container Terminal da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC di Gianluigi Aponte. A confermare la volontà di MCT di far crescere ulteriormente lo scalo gioiese sono gli ottimi risultati raggiunti nei primi nove mesi dell'anno: il terminal MCT ha, infatti, movimentato 2.929.950 teus, raggiungendo un incremento dei traffici portuali del 10,4 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando sono stati movimentati 2.651.918 teus. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha evidenziato quanto <>. Le nuove gru di banchina saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche da 25 mila teus ed avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri ed un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Quattro nuove gru ship-to-shore sono arrivate nel porto di Gioia Tauro

Altre due giungeranno a fine mese. Nei primi nove mesi del 2024 il traffico dei container nello scalo calabrese è aumentato del +10,4%. Dopo le sei nuove gru ship-to-shore arrivate a novembre 2019 e altri tre mezzi portuali dello stesso tipo giunti a febbraio 2023 (del 25 e 29 novembre 2019 e 13 febbraio 2023), oggi nel porto di Gioia Tauro sono arrivate ulteriori quattro nuove gru ship-to-shore che saranno seguite da altre due a fine mese. Da novembre, quindi, il Medcenter Container Terminal (MCT) del porto calabrese potrà contare complessivamente su 25 gru di banchina, oltre a tre gru mobili (Mhc). Le quattro nuove gru di banchina, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate, saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche della capacità 25mila teu. «Il terminalista MCT - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli - sta rispettando il piano di investimenti presentato in occasione del suo insediamento e oggi, con l'approdo di altre quattro gru di banchina, a breve se ne aggiungeranno ulteriori due, conferma la volontà di voler affrontare in modo concreto le sfide dei prossimi anni». Intanto l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha annunciato che nei primi nove mesi di quest'anno il traffico dei container nel porto di Gioia Tauro è stato pari a 2.929.950 teu, pari ad un incremento del +10,4% rispetto allo stesso periodo del 2023.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

In porto a Gioia Tauro quattro nuove gru di banchina

Dopo quelle arrivate nel 2019 e nel 2023, si tratta del terzo carico di mega strutture che giunge nello scalo calabrese. Oggi 9 ottobre sono entrate in porto a Gioia Tauro altre quattro nuove gru che saranno seguite da ulteriori due a fine mese. È il terzo carico di gru di banchina che giunge nello scalo calabrese. Dopo quelle arrivate nel novembre 2019 e nel febbraio 2023. Da novembre, quindi, Mct potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Mhc). Il rinnovo del parco macchine rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container MedCenter Container Terminal da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC di Gianluigi Aponte. Nei primi nove mesi dell'anno, il terminal MCT ha movimentato 2.929.950 teu, raggiungendo un incremento dei traffici portuali del 10,4 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando sono stati movimentati 2.651.918 teu. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha evidenziato quanto "l'equipment sia fondamentale per lo sviluppo dell'operatività portuale in termini di crescita sostenibile e aumento dei volumi dello scalo portuale. Il terminalista MCT - ha aggiunto Agostinelli - sta rispettando il piano di investimenti presentato in occasione del suo insediamento e oggi, con l'approdo di altre quattro gru di banchina, a breve se ne aggiungeranno ulteriori due, conferma la volontà di voler affrontare in modo concreto le sfide dei prossimi anni". Le nuove gru di banchina saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche da 25 mila teu ed avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri ed un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate. Condividi Tag porti gioia tauro Articoli correlati.



Maxi sequestro di droga al porto di Gioia Tauro

REGGIO CALABRIA (ITALPRESS) - Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e proficua collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), ha sequestrato presso il Porto di Gioia Tauro un ingente carico di 280 chilogrammi di cocaina purissima. mgg/.



Sequestrati 280 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro

REGGIO CALABRIA (ITALPRESS) - Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e proficua collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), ha sequestrato presso il **Porto di Gioia Tauro** un ingente carico di 280 chilogrammi di cocaina purissima. In particolare, i militari del Gruppo di **Gioia Tauro** e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di **Gioia Tauro**, nel corso di un'attenta attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nella locale area portuale, hanno individuato alcuni container sospetti, all'interno dei quali è stato scoperto il notevole quantitativo di cocaina sottoposto a sequestro. L'attività repressiva condotta ha inferto un forte colpo ai sodalizi criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali destinate l'enorme introito di oltre 40 milioni di euro. Il risultato conseguito è stato ottenuto avvalendosi delle apparecchiature scanner in dotazione ad ADM, nonché ricorrendo all'infallibile ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di **Gioia Tauro**. Il **porto di Gioia Tauro** si conferma un importante crocevia di traffici illeciti a contrasto dei quali è stato da tempo predisposto un efficace dispositivo di controllo da parte della Guardia di Finanza e ADM che, sotto il coordinamento dell'Autorità Giudiziaria, sviluppano sistematicamente la loro attività di contrasto al traffico internazionale di stupefacenti, a tutela della legalità, della salute e della sicurezza del Paese e dell'Unione Europea. -foto ufficio stampa Gdf- (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.



Baker Hughes rinuncia a Corigliano Calabro: scoppia la polemica

Andrea Puccini

CORIGLIANO CALABRO E' scoppiato il dibattito polemico alla luce dell'ufficializzazione da parte di Baker Hughes che ha rinunciato definitivamente al progetto per la costruzione di un sito industriale nel porto di Corigliano-Rossano. La decisione, comunicata attraverso una nota, arriva dopo mesi di incertezze legate ai tempi di sviluppo dell'iniziativa, rallentati da un ricorso presentato dall'amministrazione comunale locale. A detta dell'azienda, alla base della drastica decisione risiede l'impossibilità di garantire le condizioni temporali necessarie per realizzare il progetto, che prevedeva la concentrazione delle attività sulla banchina portuale. Nonostante gli sforzi compiuti negli ultimi diciotto mesi per coinvolgere istituzioni, parti sociali e la società civile, Baker Hughes si è detta così costretta a rinunciare, rammaricandosi per il fallimento dell'iniziativa. Tuttavia, l'azienda ha confermato di stare valutando soluzioni alternative di medio termine per assicurare la continuità del proprio business. In parallelo infatti, Baker Hughes ha confermato i suoi piani di investimento nel sito di Vibo Valentia, dove prevede di ampliare la capacità produttiva e realizzare nuove infrastrutture. Il sito di Vibo rappresenta difatti un centro di eccellenza per la saldatura e la produzione di componenti per il settore energetico. Particolarmente amareggiato il comunicato diramato di conseguenza dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Andrea Agostinelli: La società Baker Hughes ha comunicato la rinuncia al progetto industriale e all'insediamento produttivo nel porto di Corigliano Calabro, progetto che l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio aveva fortemente voluto, con l'appoggio convinto della Regione Calabria, degli Industriali, di tutto il fronte Sindacale e anche della società civile, ad eccezione di un'Associazione locale che porta avanti concezioni fuori dal tempo (tanto che, nello scorso febbraio '24, era stato sottoscritto dall'Authority il relativo atto di sottomissione e l'autorizzazione Zes unica, ndr). Al di là di un incomprensibile e ingiustificato formalismo procedurale, la verità è che la Giunta Comunale ha dimostrato, nei fatti, che non voleva l'insediamento industriale in un porto deserto da 40 anni, condannandolo ad altri 100 anni di solitudine. Hanno detto no ad un'imperdibile occasione di sviluppo nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale. Hanno detto no a 200 posti di lavoro e a 200 giovani che da domani prenderanno la via del Nord per cercare la propria occupazione. CHI NON HA VOLUTO CHE QUESTO PROGETTO SI INSEDIASSE NEL PORTO DI CORIGLIANO CALABRO SI GODA QUESTA TRAGICA VITTORIA! Nel'alveo dello scalo calabrese, l'azienda avrebbe dovuto realizzare alcune delle strutture dei propri moduli industriali, una configurazione ottimizzata di macchinari e componenti ausiliari per la compressione del gas, la generazione di energia elettrica e a supporto di soluzioni per la transizione energetica. Nello specifico, si sarebbe proceduti alla fabbricazione, la



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

verniciatura e il montaggio delle strutture, nonché l'assemblaggio finale di moduli, per attività complementari a quelle che l'azienda già svolge nel proprio sito di Avenza (Carrara), in Toscana. calabria Tauro La Regione Calabria, attraverso l'assessore allo Sviluppo economico Rosario Vari, ha espresso allo stesso modo la propria delusione per la mancata realizzazione del progetto, che avrebbe previsto un investimento di 60 milioni di euro. Vari ha accusato l'opposizione politica di ostacolare lo sviluppo della regione, minando gli sforzi per attrarre investimenti e promuovere l'occupazione giovanile. Anche il sindaco di Corigliano-Rossano, Flavio Stasi, ha commentato la vicenda, ribattendo che il blocco del progetto è legato a questioni di pianificazione urbanistica e non a mere questioni politiche. Stasi ha ribadito l'importanza di dotare il porto di un piano regolatore per attrarre investimenti futuri, auspicando che l'autorità portuale e l'azienda possano rivedere la situazione e trovare una soluzione che garantisca lo sviluppo del territorio.

Gioia Tauro: nuovi investimenti infrastrutturali e focus sulla competitività

Andrea Puccini

GIOIA TAURO Nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si è svolto un importante incontro tra il presidente Andrea Agostinelli, l'assessore regionale allo Sviluppo economico Rosario Vari, Paolo Maccarini, direttore di Terminal Investment Limited per il Mediterraneo, e Antonio Davide Testi, amministratore delegato di MedCenter Container Terminal. L'obiettivo dell'incontro era fare il punto sugli investimenti infrastrutturali, sia pubblici che privati, destinati a migliorare ulteriormente le performance del porto di Gioia Tauro, il più grande scalo di transhipment d'Italia. Durante la riunione, Agostinelli ha presentato il Piano Operativo Triennale, che delinea le strategie per lo sviluppo delle infrastrutture portuali sotto la sua gestione. Uno dei punti salienti riguarda l'elettificazione dello scalo. Sono stati avviati i lavori per il primo lotto della banchina di Levante, lunga circa 640 metri e destinata prevalentemente alle portacontainer. Questo intervento, del valore di 18 milioni di euro, è finanziato dal Piano Nazionale Complementare al PNRR. Ulteriori 90 milioni di euro saranno necessari per completare l'elettificazione dell'intero canale portuale. Tra i progetti più rilevanti vi è anche l'ampliamento dell'imboccatura del porto, che passerà da 285 a 400 metri, con una profondità maggiore, da 165 a 290 metri, per facilitare l'accesso delle navi più grandi. Agostinelli ha poi discusso la necessità di costituire un'impresa portuale ai sensi dell'articolo 17 della legge 84/94, che potrebbe fornire manodopera aggiuntiva durante i picchi di lavoro. A questo proposito, è stata fissata una riunione per il 14 ottobre con i terminalisti per definire la costituzione di questa impresa. Inoltre, Agostinelli ha sottolineato i progressi fatti nella trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha autorizzato la costituzione dell'impresa e l'aumento del personale iscritto all'agenzia da 77 a 100 unità, per includere profili qualificati richiesti dai terminalisti. Un altro argomento discusso è stato il progetto per la costruzione di nuovi spogliatoi nel porto, con un investimento di cinque milioni di euro. Il nuovo edificio, di 2.690 metri quadrati distribuiti su due piani, ospiterà servizi essenziali per la prevenzione sanitaria e lavorativa, garantendo elevati standard igienici e di comfort termico e acustico. Agostinelli ha anche evidenziato i rischi geopolitici legati alla crisi nel Mar Rosso, che potrebbero influenzare negativamente il traffico di Gioia Tauro a vantaggio dei porti concorrenti del Nord Africa. Tra le proposte per mantenere la competitività, vi è una revisione delle tasse d'ancoraggio. Nel rivolgersi all'assessore regionale Rosario Vari, il presidente Agostinelli ha evidenziato come il rilievo strategico ricoperto dal porto di Gioia Tauro imponga un focus a livello nazionale sulla possibilità che un certo tipo di investimenti, a sostegno della crescita del porto, vengano finanziati dal Governo. A tale proposito ha concluso il numero uno dell'AdSp confido



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

nell'importante lavoro che sta svolgendo il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, a livello governativo, affinché faccia da traino e possa accompagnare questa necessità anche presso il decisore politico nazionale.

Gioia Tauro: altre quattro gru di banchina per potenziare il porto

Andrea Puccini

GIOIA TAURO Continua il rinnovamento del parco macchine del porto di Gioia Tauro. È giunto in porto il terzo carico di gru di banchina, dopo le consegne del novembre 2019 e del febbraio 2023. Nelle ore scorse sono arrivate in Calabria altre quattro nuove gru, e altre due seguiranno entro la fine del mese. A partire da novembre, il MedCenter Container Terminal (MCT) potrà contare su un totale di 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (MHC). Questo rinnovamento rientra nella strategia di sviluppo e modernizzazione dell'equipment del porto, un piano delineato dopo l'acquisizione del terminal da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC, il colosso del settore marittimo guidato da Gianluigi Aponte. I risultati operativi del terminal MCT nei primi nove mesi del 2024 testimoniano la validità di questa politica di investimento: il terminal ha movimentato 2.929.950 TEUs, segnando un incremento del 10,4% rispetto allo stesso periodo del 2023, quando furono movimentati 2.651.918 TEUs. Questo successo riflette l'efficienza e la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze del mercato globale. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha espresso soddisfazione per l'arrivo delle nuove attrezzature, sottolineando come l'equipment sia fondamentale per lo sviluppo dell'operatività portuale in termini di crescita sostenibile e aumento dei volumi. Agostinelli ha inoltre confermato che MCT sta rispettando il piano di investimenti, con l'intenzione di affrontare con determinazione le sfide future del settore. Le nuove gru di banchina, tecnologicamente avanzate, saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche fino a 25.000 TEUs. Con un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri e una corsa totale di sollevamento di 75 metri, queste gru raggiungono un'altezza di 95 metri, che arriva a 141 metri con il braccio alzato. La capacità di sollevamento sotto spreader è di 65 tonnellate, confermando il ruolo di Gioia Tauro come uno dei porti più attrezzati del Mediterraneo. Questa espansione riflette la volontà del terminalista MCT di consolidare ulteriormente la posizione di Gioia Tauro come hub strategico per il traffico container, contribuendo al rafforzamento delle infrastrutture portuali italiane.



Nta Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Baker Hughes rinuncia alla concessione nel porto di Corigliano

Baker Hughes, azienda leader nella tecnologia per l'energia e l'industria, ha annunciato la sua rinuncia alla concessione per la costruzione di un sito industriale nel porto di Corigliano-Rossano. La decisione è stata formalizzata con l'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. La causa principale è stata l'incertezza legata ai tempi di sviluppo del progetto, rallentati da un ricorso dell'Amministrazione comunale di Corigliano-Rossano. Tale situazione ha fatto venir meno le condizioni temporali necessarie per completare il progetto, che prevedeva la concentrazione delle attività su un'unica area, ossia la banchina del porto. Baker Hughes ha espresso rammarico per la decisione, nonostante le risorse e gli sforzi impiegati negli ultimi 18 mesi per il confronto con le istituzioni, le parti sociali e la comunità locale. Tuttavia, l'azienda sta valutando soluzioni alternative per garantire la continuità del business. Parallelamente, ha confermato gli investimenti già previsti nello stabilimento di Vibo Valentia, destinati a potenziare la capacità produttiva e a realizzare nuove infrastrutture. La realizzazione dell'investimento avrebbe creato circa 200 nuovi posti di lavoro tra Vibo Valentia e Corigliano-Rossano, e l'azienda ha ringraziato le istituzioni locali e nazionali per la collaborazione durante il percorso progettuale. Questo post é stato letto 1260 volte!



Nta Calabria

Baker Hughes rinuncia alla concessione nel porto di Corigliano

10/09/2024 14:53 Nino Pansera

Baker Hughes, azienda leader nella tecnologia per l'energia e l'industria, ha annunciato la sua rinuncia alla concessione per la costruzione di un sito industriale nel porto di Corigliano-Rossano. La decisione è stata formalizzata con l'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. La causa principale è stata l'incertezza legata ai tempi di sviluppo del progetto, rallentati da un ricorso dell'Amministrazione comunale di Corigliano-Rossano. Tale situazione ha fatto venir meno le condizioni temporali necessarie per completare il progetto, che prevedeva la concentrazione delle attività su un'unica area, ossia la banchina del porto. Baker Hughes ha espresso rammarico per la decisione, nonostante le risorse e gli sforzi impiegati negli ultimi 18 mesi per il confronto con le istituzioni, le parti sociali e la comunità locale. Tuttavia, l'azienda sta valutando soluzioni alternative per garantire la continuità del business. Parallelamente, ha confermato gli investimenti già previsti nello stabilimento di Vibo Valentia, destinati a potenziare la capacità produttiva e a realizzare nuove infrastrutture. La realizzazione dell'investimento avrebbe creato circa 200 nuovi posti di lavoro tra Vibo Valentia e Corigliano-Rossano, e l'azienda ha ringraziato le istituzioni locali e nazionali per la collaborazione durante il percorso progettuale. Questo post é stato letto 1260 volte!

Primo Magazine

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Mancata occasione di sviluppo, Agostinelli sul caso Corigliano

9 ottobre 2024 - La società Baker Hughes ha comunicato la rinuncia al progetto industriale e all'insediamento produttivo nel **porto** di **Corigliano** Calabro, progetto che l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio aveva fortemente voluto, con l'appoggio convinto della Regione Calabria, degli Industriali, di tutto il fronte Sindacale e anche della società civile, ad eccezione di un'Associazione locale che porta avanti concezioni fuori dal tempo. Al di là di un incomprensibile e ingiustificato formalismo procedurale, la verità è che la Giunta Comunale ha dimostrato, nei fatti, che non voleva l'insediamento industriale in un **porto** deserto da 40 anni, condannandolo ad altri 100 anni di solitudine. Hanno detto no ad un'imperdibile occasione di sviluppo nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale. Hanno detto no a 200 posti di lavoro e a 200 giovani che da domani prenderanno la via del Nord per cercare la propria occupazione. CHI NON HA VOLUTO CHE QUESTO PROGETTO SI INSEDIASSE NEL **PORTO** DI **CORIGLIANO** CALABRO SI GODA QUESTA TRAGICA VITTORIA!

Primo Magazine

Mancata occasione di sviluppo, Agostinelli sul caso Corigliano



10/09/2024 08:05

9 ottobre 2024 - La società Baker Hughes ha comunicato la rinuncia al progetto industriale e all'insediamento produttivo nel porto di Corigliano Calabro, progetto che l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio aveva fortemente voluto, con l'appoggio convinto della Regione Calabria, degli Industriali, di tutto il fronte Sindacale e anche della società civile, ad eccezione di un'Associazione locale che porta avanti concezioni fuori dal tempo. Al di là di un incomprensibile e ingiustificato formalismo procedurale, la verità è che la Giunta Comunale ha dimostrato, nei fatti, che non voleva l'insediamento industriale in un porto deserto da 40 anni, condannandolo ad altri 100 anni di solitudine. Hanno detto no ad un'imperdibile occasione di sviluppo nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale. Hanno detto no a 200 posti di lavoro e a 200 giovani che da domani prenderanno la via del Nord per cercare la propria occupazione. CHI NON HA VOLUTO CHE QUESTO PROGETTO SI INSEDIASSE NEL PORTO DI CORIGLIANO CALABRO SI GODA QUESTA TRAGICA VITTORIA!

Mct di Gioia Tauro porta a 25 le gru di banchina

10 ottobre 2024 - È il terzo carico di gru di banchina che giunge a Gioia Tauro. Dopo quelle arrivate nel novembre 2019 e nel febbraio 2023, oggi sono entrate in porto altre quattro nuove gru che saranno seguite da ulteriori due a fine mese. Da novembre, quindi, Mct potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Mhc). Il rinnovo del parco macchine rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container MedCenter Container Terminal da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC di Gianluigi Aponte. A confermare la volontà di MCT di far crescere ulteriormente lo scalo gioiese sono gli ottimi risultati raggiunti nei primi nove mesi dell'anno: il terminal MCT ha, infatti, movimentato 2.929.950 teus, raggiungendo un incremento dei traffici portuali del 10,4 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando sono stati movimentati 2.651.918 teus. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, **Andrea** Agostinelli, che ha evidenziato quanto "l'equipment sia fondamentale per lo sviluppo dell'operatività portuale in termini

di crescita sostenibile e aumento dei volumi dello scalo portuale. Il terminalista MCT - ha aggiunto Agostinelli - sta rispettando il piano di investimenti presentato in occasione del suo insediamento e oggi, con l'approdo di altre quattro gru di banchina, a breve se ne aggiungeranno ulteriori due, conferma la volontà di voler affrontare in modo concreto le sfide dei prossimi anni". Le nuove gru di banchina saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche da 25 mila teus ed avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri ed un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate.



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

IL CASO BAKER HUGHES Dibattito sulle responsabilità

Stasi: «La rinuncia credo risponda ad altre logiche»

di ANTONELLA BALESTRIERI CORIGLIANO ROSSANO - Poche e sintetiche parole che hanno provocato un terremoto. La rinuncia della Baker Hughes alla concessione per il porto di Corigliano, dove aveva previsto un piano di investimento da 60 milioni di euro da condividere con lo stabilimento di Vibo Valentia, ha infuocato il dibattito.

Tra i vari "bene, bravo, bis" in dirizzati al sindaco Stasi e le dure critiche che lo accusano di aver condannato il porto a "altri 100 anni di solitudine," la colpa di questo dietrofront viene attribuita proprio a lui. In risposta alle polemiche, il sindaco Flavio Stasi ha deciso di chiarire la sua posizione. In un'intervista esclusiva, il primo cittadino ha spiegato che la rinuncia della Baker Hughes non dipende da una sua scelta, ma da dinamiche complesse.

È questo l'epilogo che si aspettava sulla vicenda Baker Hughes?

«Non sono nemmeno convinto che sia davvero l'epilogo. Di certo è una battuta d'arresto. Come Comune stavamo aspettando di valutare una proposta di spostamento parziale dell'investimento fuori dal Porto ma è arrivata questa "rinuncia". Una delocalizzazione avrebbe consentito anche una nuova conferenza dei servizi, quindi era una soluzione anche amministrativa, che oggi è il vero problema. La rinuncia attuale credo risponda ad altre logiche. Vedremo».

E il ricorso alla presidenza della Repubblica: un modo per prendere tempo?

«Se avessimo voluto perdere tempo avremmo fatto ricorso al TAR ed avremmo chiesto la sospensiva. Non lo abbiamo fatto per consentire l'investimento: da febbraio BH ha una autorizzazione valida. Abbiamo dato tutto il tempo per convocare una nuova conferenza dei servizi, ma evidentemente l'Autorità di Sistema era spaventata dal fatto di doversi confrontare sulla pianificazione portuale. Forse, perché il progetto è di occupare anche altro. Purtroppo devono farsene una ragione: il nostro territorio pretende un Piano Regolatore del Porto, perché solo così potranno arrivare sviluppo ed occupazione».

L'aspetto politico: non siete "migliori amici" con Occhiuto che, questo progetto di industrializzazione nel porto, l'ha sempre voluto. Ha inciso il diverso "credo" politico tra di voi in questa vicenda?

«Per quanto mi riguarda no, credo che per lui sì. Trovo irresponsabile che il Governatore rimanga immobile per mesi e sordo alla esigenza di convocare un tavolo istituzionale con il quale assicurare



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

l'Azienda. C'era l'impegno di convocare un tavolo, anche per la banchina crocieristica: ancora sto aspettando.

Per altro avrebbe dovuto farlo anche se avesse vinto il suo candidato: avevamo la stessa posizione in campagna elettorale. Le istituzioni sono un'altra cosa».

Nelle tifoserie di favorevoli e contrari, dove si colloca Stasi?

«I tifosi servono nel calcio. In politica serve una visione di territorio e le procedure trasparenti per attuarla. Noi siamo favorevoli, nel rispetto del territorio e, ovviamente, delle procedure.

Abbiamo fatto tante proposte di mediazione, con rivisitazioni del progetto che garantissero territorio e procedure. Abbiamo fatto persino una proposta di pianificazione portuale. Certo, se l'idea è "così o niente" diventa difficile mediare, in quanto si rischia di svuotare di significato le istituzioni stesse. Temo che qualcuno abbia dato delle garanzie insostenibili come se il Porto fosse casa sua e le procedure fossero a piacimento. Il problema attuale mi sembra questo. Bisogna partire con una base diversa».

Al netto di tutto, cosa ne pensa della decisione della Baker Hughes e se intende avviare un'operazione di corteggiamento per farla ritornare sui suoi passi.

«Io credo sia necessario attivare un tavolo istituzionale finalizzato a trovare delle soluzioni condivise. Intendo soluzioni politiche e che garantiscono la trasparenza. La BH non va corteggiata, gli vanno garantite le condizioni di investimento, e noi dobbiamo essere bravi a farlo nel rispetto delle prerogative del territorio, sul porto e non. A questo sono stato e continuo ad essere disponibile».

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Agostinelli: «Persa una occasione straordinaria»

MICHELE ALBANESE

GIOIA TAURO - Tutto nasce più di un anno fa quando Baker Hughes sceglie il porto di Corigliano per un insediamento industriale per produrre moduli metallici che avrebbe imbarcato con una logistica di banchina, direttamente dalla banchina sulle navi. Scelgono il porto di Corigliano e l'istanza di concessione prevede una superficie di più di 100.000 (centomila) metri quadrati per insediare su questo pezzo di banchina una fabbrica che avrebbe fatto, sostanzialmente, carpenteria metallica.

«L'**Autorità Portuale** indice una conferenza dei servizi che si chiude positivamente con il rilascio di una concessione demaniale marittima.

Naturalmente - racconta il Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** Andrea Agostinelli - il comune, sulla conferenza dei servizi, esprime una impossibilità a esprimere un parere e chiede una proroga della stessa conferenza dei servizi che viene accordata. Nonostante questo, il comune di Corigliano, espressamente, non esprime un parere».

Quindi che succede?

«La legge prescrive che le conferenze di servizi si chiudono con un sì o con un no: la formula usata dal sindaco "non esprime parere" viene intesa come parere reso favorevolmente e la conferenza dei servizi si chiude e la concessione viene rilasciata. Nello stesso tempo i vertici di Baker Hughes vengono presentati alla Regione, al sindaco Stasi (che si presenta con un'ora di ritardo e dopo un minuto se ne va). Dopo la conferenza l'**Autorità** rilascia un'autorizzazione unica Zes ai tempi in cui io avrei ancora potuto rilasciare un'autorizzazione unica Zes perché la competenza non era ancora transitata al commissario Giosy Romano, perché era ancora prima della fine dello scorso anno. Su questo rilascio dell'autorizzazione il comune di Corigliano non ricorre al Tar, lascia scadere il termine per il ricorso, più o meno, con la sospensiva e tardivamente presenta un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica che equivale a buttare la palla in calcio d'angolo perché un simile ricorso verrà trattato fra i 2/4 anni per essere definiti».

Perché secondo lei questa scelta?

«Il sindaco scientificamente non ricorre al Tar ma al Presidente della Repubblica sapendo che questo contenzioso sarà sciolto fra i due e i quattro anni di tempo, conseguenza: ieri la società ha deciso di andarsene. Un'occasione straordinaria persa, un'occasione che tutti abbiamo appoggiato: la Regione Calabria, Unindustria, Confindustria Regionale, Confindustria Cosenza, tutto il fronte sindacale (Spostato,



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

il segretario della Cgil regionale, che prima appoggiava Stasi ora è contro la decisione del sindaco) e la società civile.

Quello che si è riscontrato è che si sono formati anche dei comitati spontanei, ragazzi che sono andati fuori a lavorare e che sono tornati a Corigliano solo per testimoniare la necessità che questa fabbrica avesse il via libera perché erano 200 posti di lavoro».

Anche lei ci è rimasto male da quanto dice!

«A me interessavano i 200 posti di lavoro per ragazzi calabresi che non avrebbero preso il treno direzione nord per cercare la propria occasione professionale. Tutto questo ha trovato un muro rappresentato, più o meno, dalla maggioranza della consigliatura di Stasi appoggiato unicamente da una specie di associazione che si chiama "giù le mani dal Porto" che per ora e persegue concezioni antiquate e fuori dal tempo, la c.d. decrescita felice».

Cosa succede ora?

«Questo porto che ha avuto 40 anni di vita, anni in cui è stato inutilizzato, è l'ormeggio solo della marineria di pesca e ora abbiamo autorizzato tre pontili per il diporto perché i pescatori e i diportisti sono gli unici che, nella mentalità del sindaco, debbono essere proprietari del porto». Il sindaco accenna al Piano regolatore **Portuale**.

«Il sindaco Stasi con il ricorso ha posto un veto alla politica produttiva del Presidente dell'**Autorità Portuale** che, ripeto, nell'ambito di un porto, dentro i confini portuali, è il dominus, è lui che decide a chi dare o meno le concessioni nei limiti di una destinazione funzionale della banchina conforme. Il vecchio piano regolatore prevedeva per le banchine di Corigliano anche una destinazione industriale e così sarà nel nuovo piano regolatore che avrà luce, credo, nel 2025. Oggi eravamo pienamente legittimati a far insediare Baker Hughes nel porto. È vero sì che decido io nel porto di Gioia Tauro, di Corigliano e di Crotone ma la concertazione della Regione e del Sindaco l'ho sempre cercata; abbiamo fatto due assemblee pubbliche nella stazione marittima di Corigliano alle quali ha partecipato la cittadinanza, anche quelli contrari».

La prospettiva, dunque, per il porto di Corigliano a questo punto è venuta meno?

«La verità è che non si voleva quell'investimento. Si è dimostrato che dentro quel porto non si voleva niente, il porto rimarrà ai pescatori e non sarà utilizzato da nessuno. Se fai un esempio di Crotone, a 70 km di distanza, o Palermo molto poco lontano da Corigliano ci sono destinazioni industriali, destinazioni turistiche, destinazioni commerciali che convivono perfettamente.

Basterebbe andare a Crotone, a Palermo dove Fincantieri condivide gli spazi con gli approdi commerciali e con la grande nautica da diporto senza che nessuno abbia a che dire. Evidentemente questo a Corigliano non è stato possibile. Vorrei anche qui rappresentare tutta la mia amarezza perché abbiamo buttato un'occasione

Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)
Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

imprenditoriale e soprattutto 200 posti di lavoro».

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

I VIBO L'invito del sindaco Romeo alla società

E Vibo coglie la palla al balzo «Venga a investire da noi»

di GIANLUCA PRESTIA VIBO VALENTIA - La notizia di Baker Hughes ha avuto inevitabili riflessi su Vibo Valentia dove, nella zona industriale di Portosalvo, a pochi chilometri dal porto di Vibo Marina, insiste il principale stabilimento in Calabria e tra i maggiori in Italia.

E il sindaco di Vibo Valentia, Enzo Romeo, coglie subito la palla al balzo, lanciando un appello alla società alla quale offre «totale disponibilità su Vibo Marina. Abbiamo appreso della rinuncia da parte di Baker Hughes a procedere con l'investimento da 60 milioni di euro nel porto di Corigliano Rossano. Dichiariamo sin da subito la totale disponibilità del Comune di Vibo Valentia a valutare insieme all'azienda ed agli attori coinvolti la possibilità di realizzare nel porto di Vibo Marina l'idea progettuale. Offriamo la massima disponibilità ai vertici dell'azienda nonché all'**Autorità di sistema portuale** ad aprire nell'immediato un tavolo di confronto. Sappiamo bene che vi sono differenze tecniche, morfologiche e logistiche tra Corigliano e Vibo Marina ma offriamo la massima apertura possibile da parte dell'amministrazione comunale di Vibo Valentia a valutare ogni strada percorribile che si possa tradurre nell'importante investimento nel nostro porto», ha concluso il capo di palazzo Razza.

Ma oltre al sindaco, tutta la politica locale si è mobilitata. A condividere in pieno le parole del primo cittadino di Vibo vi è anche il deputato del Movimento 5 Stelle, Riccardo Tucci: «Si tratta di un'opportunità sia per il territorio, che per l'azienda, che non possono, e devono, lasciarsi sfuggire. So benissimo che gli impianti di Vibo sono già interessati da diversi ampliamenti, da parte della stessa società. A questo punto, data la rinuncia dell'investimento principale in altri posti della Calabria, per l'ammontare di 60 milioni di euro, direi che sarebbe il caso di convocare un tavolo di concertazione tra le parti interessate per delineare il futuro dell'area attorno lo scalo. Baker Hughes, **Autorità portuale** e Comune di Vibo s'incontrassero al più presto per tracciare un orizzonte comune possibile e sostenibile per l'azienda, per Vibo e per il resto della regione».

Anche esponenti e partiti di centrodestra parlano di grande occasione per il territorio e auspicano che il sindaco Romeo «riesca nella sua opera di convincimento presso la società».

® RIPRODUZIONE RISERVATA.



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

GIOIA TAURO Ennesima operazione

Finanziari e doganieri sequestrano al porto altri 280 chili di cocaina

MICHELE ALBANESE

GIOIA TAURO - Ormai un ingente sequestro di cocaina sequestrato nel **porto** di **Gioia Tauro** potrebbe passare come una sorta di atto normale, quasi scontato visto il giro di stupefacenti che lo scalo registra con cadenze temporali cortissime. Ma non è così, perché ogni sequestro è un colpo che lo Stato infligge ai trafficanti mondiali di cocaina. Il più grande business della 'ndrangheta calabrese e non solo. L'ulti mo sequestro è stato comunicato ieri dalla Guardia di Finanza, un ingente carico di cocaina è stato, per l'ennesi ma volta, intercettato e sequestrato nel **Porto** di **Gioia Tauro**.

Il Comando Provinciale delle Fiamme Gialle di Reggio Calabria, in sinergia e collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha scoperto, infatti, 280 chilogrammi di cocaina purissima che era arrivata in un container in transito.

L'individuazione e il sequestro sono arrivati a seguito di un'attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nell'area portuale, condotta dai militari del Gruppo di **Gioia Tauro** e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di **Gioia Tauro** che sono riusciti ad individuare alcuni container sospetti, all'interno dei quali è stato scoperto il notevole quantitativo di cocaina sottoposto a sequestro.

L'attività ha inferto un forte colpo ai sodalizi criminali che avrebbero beneficiato dalla fornitura di stupefacente.

La partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali destinarie l'enorme introito di oltre 40 milioni di euro. Il risultato conseguito, espressione della costante ed efficace azione operativa congiunta realizzata dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia Dogane e dei Monopoli, è stato ottenuto avvalendosi delle apparecchiature scanner in dotazione ad Adm, nonché ricorrendo all'infalibi le ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di **Gioia Tauro**.

Un altro grande risultato per chi ogni giorno, cerca in tutti i modi di liberare lo scalo commerciale più grande d'Italia dalle grinfie malefiche dei narcotrafficanti e degli esfiltratori ben radicati nel **porto** pronti ad entrare in azione in ogni momento.

Una lotta continua, asfissiante, che si combatte quotidianamente nel terminal container più grande d'Italia, dove transitano ogni anno milioni di container, molti provenienti da paesi sudamericani, luogo di imbarco della cocaina.

Lo scalo di **Gioia Tauro** si conferma, dunque, ancora una volta un crocevia del traffico



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)
Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

di droga a livello internazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Arrivate dalla Cina le quattro nuove maxi gru di banchina

GIOIA TAURO - Dopo quelli del novembre 2019 e del febbraio 2023, un terzo carico di gru di banchina giunge al porto di Gioia Tauro.

Quattro nuove gru sono entrate in porto nel primo pomeriggio di ieri e altre due arriveranno alla fine del mese in corso. Da novembre, quindi, Mct potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Mhc). Il rinnovo del parco macchine rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container MedCenter Container Terminal da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC di Gianluigi Aponte. A confermare la volontà di Mct di far crescere ulteriormente lo scalo di Gioia Tauro sono gli ottimi risultati raggiunti nei primi nove mesi dell'anno: il terminal Mct ha, infatti, movimentato 2.929.950 teus, raggiungendo un incremento dei traffici portuali del 10,4 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando sono stati movimentati 2.651.918 teus.

Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha evidenziato quanto «l'equipment sia fondamentale per lo sviluppo dell'operatività portuale in termini di crescita sostenibile e aumento dei volumi dello scalo portuale. Il terminalista MCT - ha aggiunto Agostinelli - sta rispettando il piano di investimenti presentato in occasione del suo insediamento e oggi, con l'ap prodo di altre quattro gru di banchina, a breve se ne aggiungeranno ulteriori due, conferma la volontà di voler affrontare in modo concreto le sfide dei prossimi anni». Le nuove gru di banchina saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche da 25 mila teus ed avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri ed un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate.



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

GIOIA TAURO Agostinelli ha incontrato l'assessore Vari e i vertici di Til e Medcenter

Il punto sugli investimenti al porto

Il presidente dell'Authority ha parlato anche dell'impresa per la fornitura di manodopera GIOIA TAURO

GIOIA TAURO- Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha ricevuto l'assessore regionale allo Sviluppo economico, ricerca e sviluppo del porto di Gioia Tauro e Zes, Rosario Vari, il direttore di Terminal Investment Limited per il Mediterraneo, Paolo Maccarini, e l'amministratore delegato di MedCenter Container Terminal, Antonio Davide Testi.

L'incontro è stato organizzato per fare il punto sullo stato dell'arte degli investimenti infrastrutturali, pubblici e privati, finalizzati a migliorare ulteriormente le performances dello scalo portuale. Nel corso della discussione, Agostinelli ha presentato il Piano Operativo Triennale, il documento di programmazione infrastrutturale che definisce le strategie dell'Autorità di Sistema portuale a sostegno della crescita dei porti di propria competenza. Tra i punti di particolare rilevanza, gli interventi di elettrificazione del porto di Gioia Tauro, di cui sono stati consegnati i lavori del lotto I della banchina di Levante, che ha un'estensione di 640 metri circa ed è prevalentemente dedicato agli ormeggi di portacontainer.

Tra gli altri provvedimenti strutturali, programmati per supportare l'ulteriore sviluppo dello scalo portuale, il progetto lungimirante di ampliamento dell'imboccatura del porto, che sarà estesa da 285 a 400 metri e, soprattutto alla quota di -20, sarà portata da appena 165 a 290 metri. Al fine di garantire la piena operatività dello scalo, Agostinelli si è, altresì, soffermato sulla necessità di costituire l'impresa portuale ex art. 17 legge 84/94, cui i terminalisti si potrebbero rivolgere per la fornitura di manodopera in caso di "picchi di lavoro". A tale proposito, il prossimo 14 ottobre è stata convocata la decima riunione con i terminalisti e le imprese ex art. 16 per definire la relativa ed eventuale costituzione. A tale proposito, Agostinelli ha, altresì, aggiunto che, in caso di fallimento della trattativa in corso, interesserà il Ministero delle Infrastrutture, l'Ufficio di Gabinetto della Regione Calabria, le organizzazioni sindacali e la deputazione parlamentare calabrese circa l'opportunità di sostenere un ulteriore provvedimento normativo di proroga della vigenza dell'Agenzia di somministrazione del lavoro in porto anche oltre il 31 dicembre 2024.

Tra gli altri argomenti trattati, Agostinelli ha informato, soprattutto il management di Mct, della consegna dei lavori degli spogliatoi.

Del valore economico di cinque milioni di euro, sarà realizzato un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro. A conclusione dell'incon-



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)
Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

tro, Agostinelli ha illustrato gli interventi dell'Ente a sostegno della competitività dello scalo, che potrebbe essere esposto al rischio di gravi perdite di traffico a vantaggio dei concorrenti porti del Nord Africa, magari intervenendo sulla leva delle tasse d'ancoraggio.

Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

CASO BAKER HUGHES Il sindaco invitato a convincere la società

La politica locale si muove «Una grande occasione per Vibo»

LA decisione di Baker Hughes di non investire a Corigliano ha inevitabilmente riaperto le speranze di Vibo di vedersi destinare nel territorio quei 60 milioni di euro annunciati a suo tempo dalla società come investimento nella città ionica. E la politica locale dunque si muove in tal senso. Di contro c'è il timore che la stessa multinazionale si possa tirare indietro anche qui.

Tra i primi ad intervenire è stato il sindaco Romeo che ha invitato Baker Hughes a dirottare quei finanziamenti nel capoluogo, seguito a ruota dal consigliere comunale Nico Console (Oltre) il quale evidenzia le motivazioni addotte dalla società quali "venir meno delle condizioni", non delle esigenze di produzione o per effetto di una riduzione delle commesse. Aspetto, questo che potrebbe "riverberarsi negativamente sul sito produttivo già presente nella zona industriale di Porto Salvo, paventando un possibile rischioso ridimensionamento dello stesso. A questo punto tutti gli attori istituzionali coinvolti, in primis il Sindaco, si adoperino e facciano di tutto per scongiurare ogni possibile effetto negativo sul nostro territorio "affamato" di posti di lavoro e conseguentemente si lavori alacremente per individuare se ed a quali condizioni si possa indurre la Società a rivedere la propria posizione per la realizzazione di questo nuovo insediamento direttamente in prossimità del porto di Vibo Marina; logisticamente il più adatto". Per Console ci sono tutte le condizioni per tentare di raccordare la società privata, il Comune, l'**Autorità Portuale** e il Ministero, magari in sede di Conferenza dei servizi per "verificare la reale volontà di tutti di convergere fattivamente verso lo sviluppo reale del nostro territorio.

Le risorse oggi disponibili, tra disponibilità economiche del privato unitamente a quelle dei finanziamenti pubblici oggi esistenti e non da ultimo la capacità di spesa per investimenti strutturali dell'**Autorità Portuale**, potrebbero rendere l'obiettivo facilmente realizzabile anche in tempi significativamente brevi".

A seguire il deputato Riccardo Tucci (M5S) che riprende le parole di Romeo e sulle quali dice di trovarsi "perfettamente d'accordo. È un'opportunità sia per il territorio, che per l'azienda, che non possono, e devono, lasciarsi sfuggire. So benissimo che gli impianti di Vibo sono già interessati da diversi ampliamenti, da parte della stessa società. A questo punto, data la rinuncia dell'investimento principale in altri posti della Calabria, per l'ammontare di 60 milioni di euro, direi che sarebbe il caso di convocare un tavolo di concertazione tra le parti interessate per delineare il futuro dell'area attorno lo scalo. Baker Hughes, **Autorità portuale** e Comune di Vibo s'incontrassero al più presto per tracciare un orizzonte comune possibile e sostenibile per l'azienda, per Vibo e per il resto della regione".

Quindi la Lega nella persona del coordinatore cittadino Mino De Pinto che ricorda la posizione da lui



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

assunta circa un anno fa, quando evidenziava che l'investimento iniziale di Baker Hughes avrebbe dovuto considerare "l'ampliamento degli stabilimenti di Vibo Marina, poi sfumato a causa della mancanza di infrastrutture adeguate. In quell'occasione si è puntato il dito contro gli Enti di competenza i quali, non avendo migliorato le condizioni di operatività del polo industriale, hanno visto sfumare una possibilità concreta di sviluppo e occupazione che avrebbe portato circa 200 posti di lavoro nel Vibonese". Sempre nel sopra citato articolo si era cercato di individuare quali interventi potessero apportare migliorie per far sì che si concretizzasse l'investimento nell'area.

De Pinto si dice comunque che il sindaco Romeo abbia "preso coscienza dell'importanza che un investimento del genere avrebbe sul nostro territorio, offrendo disponibilità ad aprire un tavolo di confronto". In ultimo il commento di Giovanni Carè, già candidato alle comunali di Vibo con la lista Insieme al Centro che ricorda il suo recente invito, risultato vano, al sindaco a tentare di recuperare l'investimento, perso dalla precedente amministrazione, nella sua sede originaria a Porto Salvo, ove vi è già il principale insediamento calabrese dell'azienda. E adesso l'iniziativa di Romeo viene giudicata "tardiva perché già da due mesi si ventilava un passo indietro della Baker a Corigliano e in quel lasso di tempo a Vibo si sarebbero potuti già avviare dei contatti con l'azienda, studiare dei progetti e le relative compatibilità con il sito scelto per l'investimento.

Adesso spero l'amministrazione, con un atto di coraggio concreto, sia pronta a distinguersi dai compagni di partito di Corigliano-Rossano e dia seguito alla disponibilità del sindaco al fine di cercare subito dei contatti con l'azienda; recuperando così un importantissimo investimento, ben 60 milioni di euro e 200 posti di lavoro, che potrebbe sicuramente far sviluppare le nostre frazioni marine.

Quindi un'opportunità da non perdere poiché sono noti a tutti i risvolti positivi che ci sarebbero per tutto il territorio comunale".

Sequestrati al porto di Gioia Tauro 280 chili di cocaina

L'operazione è stata condotta dalla Guardia di Finanza in stretta sinergia con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nel corso di un'attenta attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali in transito nella locale area portuale, hanno individuato alcuni container sospetti, all'interno dei quali è stato scoperto il notevole quantitativo di cocaina sottoposto a sequestro. La partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali un introito di oltre 40 milioni di euro. Il risultato conseguito, espressione della costante ed efficace azione operativa congiunta realizzata dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia Dogane e dei Monopoli, è stato ottenuto avvalendosi delle apparecchiature scanner, nonché ricorrendo all'infalibile ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. Il porto di Gioia Tauro si conferma un importante crocevia di traffici illeciti a contrasto dei quali è stato da tempo predisposto un efficace dispositivo di controllo.



Ritiro Baker Hughes, Confindustria Cosenza: "Altra occasione persa"

Perciaccante: "I reiterati comportamenti ostruzionistici aggiungono una nuova pesante pagina al lungo capitolo delle occasioni perdute" "I reiterati comportamenti ostruzionistici che hanno provocato l'annuncio di Baker Hughes di abbandonare il progetto di investimento nel porto di Corigliano Rossano, aggiungono una nuova pesante pagina al lungo capitolo delle occasioni perdute per il territorio della sibiritide, della provincia di Cosenza e della Calabria". È quanto afferma il presidente di Confindustria Cosenza Giovan Battista Perciaccante. "L'antico vezzo del no a prescindere che sottende una atavica paura verso tutto ciò che è nuovo - aggiunge Perciaccante - sta segnando in negativo anche questa stagione che pure sembrava aprirsi con aspettative positive, privando tanti giovani di una prospettiva di lavoro gratificante con la certezza di importanti ricadute sul territorio. Il tutto senza tenere conto del crescente fenomeno di spopolamento che sta interessando le nostre comunità. In assenza di prospettive concrete il territorio non risulta più attrattivo per le nuove generazioni le migliori energie e le migliori risorse sono costrette a trovare fortuna fuori dalla regione, quando non addirittura fuori dal Paese". "L'insensibilità e la leggerezza con le quali si è scelto di prendere tempo per decidere di non decidere - sostiene il presidente degli industriali cosentini - ha provocato la prevedibile reazione di un'azienda abituata a confrontarsi con il mercato dove il fattore tempo è decisivo e rappresenta uno dei principali fattori di competitività. Non ho idea se possa esistere ancora una possibilità per far cambiare idea a Baker Hughes, se esiste, credo che tutte le persone in possesso di buon senso e senso di responsabilità dovrebbero fare quanto in loro potere per far modificare questa decisione e contribuire a cambiare in positivo il corso ed il futuro di questo territorio".



Perciaccante: "I reiterati comportamenti ostruzionistici aggiungono una nuova pesante pagina al lungo capitolo delle occasioni perdute" "I reiterati comportamenti ostruzionistici che hanno provocato l'annuncio di Baker Hughes di abbandonare il progetto di investimento nel porto di Corigliano Rossano, aggiungono una nuova pesante pagina al lungo capitolo delle occasioni perdute per il territorio della sibiritide, della provincia di Cosenza e della Calabria". È quanto afferma il presidente di Confindustria Cosenza Giovan Battista Perciaccante. "L'antico vezzo del no a prescindere che sottende una atavica paura verso tutto ciò che è nuovo - aggiunge Perciaccante - sta segnando in negativo anche questa stagione che pure sembrava aprirsi con aspettative positive, privando tanti giovani di una prospettiva di lavoro gratificante con la certezza di importanti ricadute sul territorio. Il tutto senza tenere conto del crescente fenomeno di spopolamento che sta interessando le nostre comunità. In assenza di prospettive concrete il territorio non risulta più attrattivo per le nuove generazioni le migliori energie e le migliori risorse sono costrette a trovare fortuna fuori dalla regione, quando non addirittura fuori dal Paese". "L'insensibilità e la leggerezza con le quali si è scelto di prendere tempo per decidere di non decidere - sostiene il presidente degli industriali cosentini - ha provocato la prevedibile reazione di un'azienda abituata a confrontarsi con il mercato dove il fattore tempo è decisivo e rappresenta uno dei principali fattori di competitività. Non ho idea se possa esistere ancora una possibilità per far cambiare idea a Baker Hughes, se esiste, credo che tutte le persone in possesso di buon senso e senso di responsabilità dovrebbero fare quanto in loro potere per far modificare questa decisione e contribuire a cambiare in positivo il corso ed il futuro di questo territorio".

Baker Hughes, Occhiuto : "Noi costruiamo e gli altri distruggono"

L'amarezza del Presidente della Regione: "Qualcunosi diletta a fare il 'signor no' di professione, distruggendo senza alcuna ragione ciò che altri faticosamente provano a costruire" "Il presidente di Baker Hughes mi ha comunicato ieri pomeriggio l'intenzione di rinunciare all'investimento di 60 milioni di euro presso il porto di Corigliano Rossano: un'iniziativa che avrebbe prodotto almeno 200 posti di lavoro diretti, indotto, sviluppo, riqualificazione industriale di un intero quadrante. I motivi sono intuibili da tutti coloro che negli ultimi mesi hanno seguito questa assurda vicenda. Il Comune di Corigliano Rossano ha da sempre avuto un atteggiamento ostativo nei confronti di questa multinazionale che aveva deciso di scommettere sulla Calabria. Sono amareggiato, quasi sconsolato. Sabato ero a Milano, oggi sono a Bruxelles, venerdì sarò a Dublino. Incontro quotidianamente imprenditori, decisori, politici e istituzioni. Sto facendo di tutto per attrarre investimenti, per creare opportunità, per raccontare alla comunità nazionale e internazionale una Calabria nuova, che ha voglia di crescere, di competere e di mettersi in gioco. Qualcuno, invece - e mi piacerebbe conoscere a tal proposito l'opinione dei sempre loquaci rappresentanti dell'opposizione in Consiglio regionale -, si diletta a fare il 'signor no' di professione, distruggendo senza alcuna ragione ciò che altri faticosamente provano a costruire. Un comportamento davvero incomprensibile". Così Roberto Occhiuto, presidente della Regione Calabria.



Polemiche per la rinuncia di Baker Hughes, Stasi: "Nessun rallentamento per il nostro ricorso"

"Scelta difficile ma purtroppo inevitabile" secondo l'azienda a causa dell'incertezza dei tempi di realizzazione del progetto. Intanto il primo cittadino Romeo candida Vibo Valentia ad ospitare il sito industriale "L'amministrazione ha sempre detto sì a questo investimento, abbiamo sempre sollevato il problema della mancanza di programmazione urbanistica del porto." Scindere il piano amministrativo da quello politico. Lo ribadisce il sindaco Flavio Stasi, il giorno dopo l'addio annunciato da Baker Hughes all'investimento di 60 milioni al porto di Corigliano Rossano. Tra le motivazioni della multinazionale, proprio l'incertezza legata ai tempi di sviluppo dopo il ricorso straordinario al Presidente della repubblica. e l'impossibilità a concentrare tutte le attività nella banchina dello scalo. La proposta del comune, delocalizzare nella zona industriale. Forte lo scontro con l'Autorità portuale che, insieme a Regione, sindacati e Confindustria, aveva scommesso nel progetto. "Dire che questo progetto era calato dall'alto è una menzogna, è piuttosto un favore fatto a quei poteri antagonisti allo sviluppo del porto che è abbandonato e incompiuto da 40 anni" dice il presidente Agostinelli. "Questa è l'ennesima tragica sconfitta di Agostinelli, della sua gestione fallimentare" dice Stasi. Ma la vicenda potrebbe non essere definitivamente chiusa. ci crede il sindaco di Corigliano Rossano. E Sulla polemica si inserisce il sindaco di Vibo Enzo Romeo, che rilancia: "Disponibili a ospitare noi Baker Hughes nel porto di Vibo Marina".



In porto le 4 nuove gru di banchina. Le gigantesche strutture possono servire le navi oceaniche

Alte 54 metri, saranno operative da aprile. E' il terzo carico dopo quelli del 2019 e del 2023. Altre due arriveranno a fine mese. "Si tratta di un rinnovo del parco macchine fondamentale" ha detto il presidente dell'autorità portuale **Agostinelli**. Sono arrivate a Gioia Tauro le 4 nuove gru di banchina, capaci di servire le grandi navi oceaniche da 25mila teus. Da novembre Mct potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Mhc). Lo riferisce una nota dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio. "Il rinnovo del parco macchine - si legge nella nota - rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container MedCenter". "L'equipment è fondamentale - afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale **Andrea Agostinelli** - per lo sviluppo dell'operatività portuale in termini di crescita sostenibile e aumento dei volumi dello scalo portuale. Il terminalista Mct sta rispettando il piano di investimenti presentato in occasione del suo insediamento e oggi, con l'approdo di altre quattro gru di banchina, a breve se ne aggiungeranno ulteriori due, conferma la volontà di voler affrontare in modo concreto le sfide dei prossimi anni". Le nuove gru di banchina avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri ed un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate.



Gioia Tauro, nella sede AdSP Agostinelli incontra Maccarini e Vari

Ott 9, 2024 Gioia Tauro -Nei locali dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, il presidente Andrea Agostinelli ha ricevuto l'assessore regionale allo Sviluppo economico, ricerca e sviluppo del porto di Gioia Tauro e Zes, Rosario Vari, il direttore di Terminal Investment Limited per il Mediterraneo, Paolo Maccarini, e l'amministratore delegato di MedCenter Container Terminal, Antonio Davide Testi. L'incontro è stato organizzato per fare il punto sullo stato dell'arte degli investimenti infrastrutturali, pubblici e privati, finalizzati a migliorare ulteriormente le performances dello scalo portuale, primo porto di transhipment d'Italia, con lo sguardo rivolto al contesto geopolitico internazionale, animato dalla crisi del Mar Rosso e dagli effetti distorsivi che potrebbero influenzare anche il buon andamento dei traffici a Gioia Tauro. Nel corso della discussione, con un'attenzione particolare indirizzata ai temi della sostenibilità ambientale, Agostinelli ha presentato il Piano Operativo Triennale, il documento di programmazione infrastrutturale che definisce le strategie dell'Autorità di Sistema portuale a sostegno della crescita dei porti di propria competenza. Tra i punti di particolare rilevanza, gli interventi di elettrificazione del porto di Gioia Tauro, di cui sono stati consegnati i lavori del lotto I della banchina di Levante, che ha un'estensione di 640 metri circa ed è prevalentemente dedicato agli ormeggi di portacontainer. Del valore di 18 milioni di euro, il finanziamento di questo primo tratto di banchina ha trovato copertura finanziaria attraverso il Piano Nazionale Complementare al PNRR. Si tratta di una prima parte di investimento, che dovrà essere seguita da un ulteriore finanziamento di 90 milioni di euro per garantire l'intera elettrificazione del canale portuale. Tra gli altri provvedimenti strutturali, programmati per supportare l'ulteriore sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro, il progetto lungimirante di ampliamento dell'imboccatura del porto, che sarà estesa da 285 a 400 metri e, soprattutto alla quota di -20, sarà portata da appena 165 a 290 metri. Al fine di garantire la piena operatività dello scalo, il presidente Andrea Agostinelli si è, altresì, soffermato sulla necessità di costituire l'impresa portuale ex art. 17 legge 84/94, cui i terminalisti si potrebbero rivolgere per la fornitura di manodopera in caso di "picchi di lavoro". A tale proposito, il prossimo 14 ottobre è stata convocata la decima riunione con i terminalisti e le imprese ex art. 16 per definire la relativa ed eventuale costituzione. Agostinelli ha, quindi, descritto la lunga e complessa trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che lo ha portato ad ottenere l'autorizzazione alla costituzione dell'impresa ex art. 17, ma anche ad aumentare il numero degli iscritti dagli originari 77 agli attuali 100 al fine di consentire l'iscrizione all'Agenzia anche di personale con qualifiche professionali di interesse dei terminalisti e delle imprese

Sea Reporter

Gioia Tauro, nella sede AdSP Agostinelli incontra Maccarini e Vari

10/09/2024 13:37

Redazione Seareporter

Ott 9, 2024 Gioia Tauro -Nei locali dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, il presidente Andrea Agostinelli ha ricevuto l'assessore regionale allo Sviluppo economico, ricerca e sviluppo del porto di Gioia Tauro e Zes, Rosario Vari, il direttore di Terminal Investment Limited per il Mediterraneo, Paolo Maccarini, e l'amministratore delegato di MedCenter Container Terminal, Antonio Davide Testi. L'incontro è stato organizzato per fare il punto sullo stato dell'arte degli investimenti infrastrutturali, pubblici e privati, finalizzati a migliorare ulteriormente le performances dello scalo portuale, primo porto di transhipment d'Italia, con lo sguardo rivolto al contesto geopolitico internazionale, animato dalla crisi del Mar Rosso e dagli effetti distorsivi che potrebbero influenzare anche il buon andamento dei traffici a Gioia Tauro. Nel corso della discussione, con un'attenzione particolare indirizzata ai temi della sostenibilità ambientale, Agostinelli ha presentato il Piano Operativo Triennale, il documento di programmazione infrastrutturale che definisce le strategie dell'Autorità di Sistema portuale a sostegno della crescita dei porti di propria competenza. Tra i punti di particolare rilevanza, gli interventi di elettrificazione del porto di Gioia Tauro, di cui sono stati consegnati i lavori del lotto I della banchina di Levante, che ha un'estensione di 640 metri circa ed è prevalentemente dedicato agli ormeggi di portacontainer. Del valore di 18 milioni di euro, il finanziamento di questo primo tratto di banchina ha trovato copertura finanziaria attraverso il Piano Nazionale Complementare al PNRR. Si tratta di una prima parte di investimento, che dovrà essere seguita da un ulteriore finanziamento di 90 milioni di euro per garantire l'intera elettrificazione del canale portuale. Tra gli altri provvedimenti strutturali, programmati per supportare l'ulteriore sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro, il progetto lungimirante di ampliamento dell'imboccatura del porto, che sarà estesa da 285 a 400 metri e, soprattutto alla quota di -20, sarà portata da appena 165 a 290 metri. Al fine di garantire la piena operatività dello scalo, il presidente Andrea Agostinelli si è, altresì, soffermato sulla necessità di costituire l'impresa portuale ex art. 17 legge 84/94, cui i terminalisti si potrebbero rivolgere per la fornitura di manodopera in caso di "picchi di lavoro". A tale proposito, il prossimo 14 ottobre è stata convocata la decima riunione con i terminalisti e le imprese ex art. 16 per definire la relativa ed eventuale costituzione. Agostinelli ha, quindi, descritto la lunga e complessa trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che lo ha portato ad ottenere l'autorizzazione alla costituzione dell'impresa ex art. 17, ma anche ad aumentare il numero degli iscritti dagli originari 77 agli attuali 100 al fine di consentire l'iscrizione all'Agenzia anche di personale con qualifiche professionali di interesse dei terminalisti e delle imprese

Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

ex art. 16. A tale proposito, Agostinelli ha, altresì, aggiunto che, in caso di fallimento della trattativa in corso, interesserà il Ministero delle Infrastrutture, l'Ufficio di Gabinetto della Regione Calabria, le organizzazioni sindacali e la deputazione parlamentare calabrese circa l'opportunità di sostenere un ulteriore provvedimento normativo di proroga della vigenza dell'Agenzia di somministrazione del lavoro in **porto** anche oltre il 31 dicembre 2024. Tra gli altri argomenti trattati, Agostinelli ha informato, soprattutto il management di MCT, della consegna dei lavori degli spogliatoi. Del valore economico di cinque milioni di euro, sarà realizzato un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel **porto** di **Gioia Tauro**, con l'obiettivo di dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario, nel rispetto dei più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal MedCenter Container Terminal. A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha illustrato gli interventi dell'Ente a sostegno della competitività dello scalo, che potrebbe essere esposto al rischio di gravi perdite di traffico a vantaggio dei concorrenti porti del Nord Africa, magari intervenendo sulla leva delle tasse d'ancoraggio. Nel rivolgersi all'assessore regionale Rosario Vari, il presidente Andrea Agostinelli ha evidenziato come **<porto di Gioia Tauro imponga un focus a livello nazionale sulla possibilità che un certo tipo di investimenti, a sostegno della crescita del porto, vengano finanziati dal Governo. A tale proposito - ha concluso Agostinelli - confido nell'importante lavoro che sta svolgendo il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, a livello governativo, affinché faccia da traino e possa accompagnare questa necessità anche presso il decisore politico nazionale>>.**

Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Baker Hughes rinuncia al progetto industriale nel porto di Corigliano Calabro

Ott 9, 2024 Gioia Tauro - <porto di Corigliano Calabro, progetto che l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio aveva fortemente voluto, con l'appoggio convinto della Regione Calabria, degli Industriali, di tutto il fronte Sindacale e anche della società civile, ad eccezione di un'Associazione locale che porta avanti concezioni fuori dal tempo. Al di là di un incomprensibile e ingiustificato formalismo procedurale, la verità è che la Giunta Comunale ha dimostrato, nei fatti, che non voleva l'insediamento industriale in un porto deserto da 40 anni, condannandolo ad altri 100 anni di solitudine. Hanno detto no ad un'imperdibile occasione di sviluppo nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale. Hanno detto no a 200 posti di lavoro e a 200 giovani che da domani prenderanno la via del Nord per cercare la propria occupazione. CHI NON HA VOLUTO CHE QUESTO PROGETTO SI INSEDIASSE NEL PORTO DI CORIGLIANO CALABRO SI GODA QUESTA TRAGICA VITTORIA!

Sea Reporter

Baker Hughes rinuncia al progetto industriale nel porto di Corigliano Calabro



10/09/2024 15:02

Redazione Seareporter

Ott 9, 2024 Gioia Tauro - «La società Baker Hughes ha comunicato la rinuncia al progetto industriale e all'insediamento produttivo nel porto di Corigliano Calabro, progetto che l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio aveva fortemente voluto, con l'appoggio convinto della Regione Calabria, degli Industriali, di tutto il fronte Sindacale e anche della società civile, ad eccezione di un'Associazione locale che porta avanti concezioni fuori dal tempo. Al di là di un incomprensibile e ingiustificato formalismo procedurale, la verità è che la Giunta Comunale ha dimostrato, nei fatti, che non voleva l'insediamento industriale in un porto deserto da 40 anni, condannandolo ad altri 100 anni di solitudine. Hanno detto no ad un'imperdibile occasione di sviluppo nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale. Hanno detto no a 200 posti di lavoro e a 200 giovani che da domani prenderanno la via del Nord per cercare la propria occupazione. CHI NON HA VOLUTO CHE QUESTO PROGETTO SI INSEDIASSE NEL PORTO DI CORIGLIANO CALABRO SI GODA QUESTA TRAGICA VITTORIA!

Gioia Tauro, arrivano in porto 4 nuove gru di banchina

Ott 9, 2024 - È il terzo carico di gru di banchina che giunge a Gioia Tauro. Dopo quelle arrivate nel novembre 2019 e nel febbraio 2023, oggi sono entrate in porto altre quattro nuove gru che saranno seguite da ulteriori due a fine mese. Da novembre, quindi, Mct potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Mhc). Il rinnovo del parco macchine rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container MedCenter Container Terminal da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC di Gianluigi Aponte. A confermare la volontà di MCT di far crescere ulteriormente lo scalo gioiese sono gli ottimi risultati raggiunti nei primi nove mesi dell'anno: il terminal MCT ha, infatti, movimentato 2.929.950 teus, raggiungendo un incremento dei traffici portuali del 10,4 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando sono stati movimentati 2.651.918 teus. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, **Andrea Agostinelli**, che ha evidenziato quanto

<Agostinelli - sta rispettando il piano di investimenti presentato in occasione del suo insediamento e oggi, con l'approdo di altre quattro gru di banchina, a breve se ne aggiungeranno ulteriori due, conferma la volontà di voler affrontare in modo concreto le sfide dei prossimi anni>>. Le nuove gru di banchina saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche da 25 mila teus ed avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri ed un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Nuovo maxi-sequestro di cocaina nel porto di Gioia Tauro

Nuovo maxi-sequestro di droga nel **porto** di **Gioia Tauro**. L'Agenzia delle Dogane ha comunicato di avere fermato, in "stretta collaborazione" con il Comando Provinciale di Reggio Calabria della Guardia di Finanza, un carico da 280 kg di cocaina di qualità purissima, nel corso di "un'attenta attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali" in transito nello scalo. Una volta immessa sul mercato, la droga avrebbe potuto fruttare incassi per circa 40 milioni di euro. Lo stupefacente, spiega la nota delle Dogane, si trovava all'interno di "alcuni container sospetti", di cui però non è stata resa nota la provenienza. A permettere di individuare il carico, una azione congiunta messa in atto con apparecchiature scanner e l'ausilio di unità cinofile in dotazione. Il **porto** di **Gioia Tauro** - conclude la nota - "si conferma un importante crocevia di traffici illeciti" a contrasto dei quali è stato da tempo predisposto un efficace dispositivo di controllo da parte della Guardia di Finanza e dell'Agenzia che, sotto il coordinamento dell'Autorità Giudiziaria, sviluppano sistematicamente la loro attività di contrasto al traffico internazionale di stupefacenti, a tutela della legalità, della salute e della sicurezza del Paese e dell'Unione Europea.

Shipping Italy

Nuovo maxi-sequestro di cocaina nel porto di Gioia Tauro



10/09/2024 12:11

Nicola Capuzzo

Porti Fermato un carico di 280 kg collocato all'interno di alcuni container. Lo scalo per le Dogane si conferma "importante crocevia di traffici illeciti". di REDAZIONE SHIPPING ITALY Nuovo maxi-sequestro di droga nel porto di Gioia Tauro. L'Agenzia delle Dogane ha comunicato di avere fermato, in "stretta collaborazione" con il Comando Provinciale di Reggio Calabria della Guardia di Finanza, un carico da 280 kg di cocaina di qualità purissima, nel corso di "un'attenta attività di analisi operativa e di costante monitoraggio delle spedizioni commerciali" in transito nello scalo. Una volta immessa sul mercato, la droga avrebbe potuto fruttare incassi per circa 40 milioni di euro. Lo stupefacente, spiega la nota delle Dogane, si trovava all'interno di "alcuni container sospetti", di cui però non è stata resa nota la provenienza. A permettere di individuare il carico, una azione congiunta messa in atto con apparecchiature scanner e l'ausilio di unità cinofile in dotazione. Il porto di Gioia Tauro - conclude la nota - "si conferma un importante crocevia di traffici illeciti" a contrasto dei quali è stato da tempo predisposto un efficace dispositivo di controllo da parte della Guardia di Finanza e dell'Agenzia che, sotto il coordinamento dell'Autorità Giudiziaria, sviluppano sistematicamente la loro attività di contrasto al traffico internazionale di stupefacenti, a tutela della legalità, della salute e della sicurezza del Paese e dell'Unione Europea. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Approdate a Gioia Tauro le nuove gru di banchina per Medcenter Container Terminal

Dopo quelle arrivate nel novembre 2019 e nel febbraio 2023, come anticipato pochi giorni fa sono entrate in porto altre quattro nuove gru che saranno seguite da ulteriori due a fine mese. Da novembre, quindi, Medcenter Container Terminal (Mct) potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Liebherr Mhc). Le nuove gru di banchina saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche da 25 mila Teu e avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri e un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate. Il rinnovo del parco macchine rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container da parte di Terminal Investment Limited (Til), società controllata dalla Msc di Gianluigi Aponte. "A confermare la volontà di Mct di far crescere ulteriormente lo scalo gioiese sono gli ottimi risultati raggiunti nei primi nove mesi dell'anno: il terminal Mct ha, infatti, movimentato 2.929.950 teu, raggiungendo un incremento dei traffici portuali del 10,4% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando sono stati movimentati 2.651.918 teu" ha spiegato una nota dell'Autorità di sistema portuale calabrese. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, **Andrea Agostinelli**, che ha evidenziato quanto "l'equipment sia fondamentale per lo sviluppo dell'operatività portuale in termini di crescita sostenibile e aumento dei volumi dello scalo portuale. Il terminalista Mct - ha aggiunto **Agostinelli** - sta rispettando il piano di investimenti presentato in occasione del suo insediamento e oggi, con l'approdo di altre quattro gru di banchina, a breve se ne aggiungeranno ulteriori due, conferma la volontà di voler affrontare in modo concreto le sfide dei prossimi anni".



Porti Sono le prime quattro di un'ulteriore serie di sei macchine di sollevamento prodotte da Zpmc e in grado di lavorare navi portacontainer fino a 25.000 Teu di REDAZIONE SHIPPING ITALY Dopo quelle arrivate nel novembre 2019 e nel febbraio 2023, come anticipato pochi giorni fa sono entrate in porto altre quattro nuove gru che saranno seguite da ulteriori due a fine mese. Da novembre, quindi, Medcenter Container Terminal (Mct) potrà contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Liebherr Mhc). Le nuove gru di banchina saranno in grado di servire le grandi navi oceaniche anche da 25 mila Teu e avranno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri e un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate. Il rinnovo del parco macchine rientra nella politica di sviluppo e rinnovamento dell'equipment dello scalo portuale, delineato in occasione dell'acquisizione del terminal container da parte di Terminal Investment Limited (Til), società controllata dalla Msc di Gianluigi Aponte. "A confermare la volontà di Mct di far crescere ulteriormente lo scalo gioiese sono gli ottimi risultati raggiunti nei primi nove mesi dell'anno: il terminal Mct ha, infatti, movimentato 2.929.950 teu, raggiungendo un incremento dei traffici portuali del 10,4% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando sono stati movimentati 2.651.918 teu" ha spiegato una nota dell'Autorità di sistema portuale calabrese. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha evidenziato quanto "l'equipment sia fondamentale per lo sviluppo dell'operatività portuale in termini di crescita sostenibile e aumento dei volumi dello scalo portuale. Il terminalista Mct - ha aggiunto Agostinelli - sta rispettando il piano di

I termini per le candidature alla presidenza della Autorità di sistema portuale dello Stretto sono scaduti a settembre

La corsa alla guida dell'Authority

La decisione sarà del ministero di Salvini ma dopo le elezioni di fine mese in Liguria In lizza anche Francesco Rizzo, gli ammiragli Vella e Marchese e i dirigenti "interni"

Domenico Bertè Sono trascorsi undici mesi dall'insediamento del contrammiraglio Antonio Ranieri alla guida dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto come commissario. Una scelta, quello di utilizzare un alto ufficiale per traghettare l'Ente che governa la portualità, comune a diverse altre realtà simili. In alcuni casi per motivi di ordine giudiziario, in altri per attendere una riforma che poi non si è concretizzata. Adesso questa fase è vicina al capolinea.

Il 30 settembre sono scaduti i termini per la raccolta delle manifestazioni d'interesse per il rinnovo degli organi di vertice dell'Autorità di sistema portuale. Si tratta di una procedura avviata dal ministero delle Infrastrutture senza troppi vincoli procedurali e altre scadenze ben precise. La norma prevede che il «presidente sia scelto fra i cittadini dei paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale».

Un requisito stringente ma che viene valutato dal ministro dei Trasporti che però farà, ovviamente, anche delle valutazioni di ordine politico in uno scacchiere composito visto che sono nove le Autorità che devono cambiare vertice. La principale è quella di Genova, invischiata peraltro nell'affaire Toti. Un peso lo avrà di certo anche l'esito delle elezioni regionali liguri di fine mese e poi a cascata le altre caselle saranno riempite.

La corsa alla guida della Authority non è un concorso né è prevista nemmeno una graduatoria. Persino la lista dei candidati non sarà resa pubblica, ma ovviamente qualche nome, sia pur in termini ufficiosi filtra. Il primo è quello di Francesco Rizzo, avvocato di origini eoliane, in area Fratelli d'Italia, con una esperienza professionale nell'ambito delle sicurezza della navigazione e della gestione delle aree demaniali. Con Rizzo, che ha frequentato l'accademia di Livorno, i rumors nazionali mettono in lizza anche l'ammiraglio Pietro Vella, attuale direttore marittimo della Campania. L'ufficiale sarebbe in corsa anche per la Sicilia occidentale. Sempre le indiscrezioni mettono sul tappeto il nome di Attilio Montalto, oggi segretario dell'Autorità della Sicilia orientale. Da Messina, sempre voci non confermate, parlano delle candidature di tutti e quattro i dirigenti di via Vittorio Emanuele.

Avrebbero presentato il loro curriculum Giuseppe Lembo, Corrado Savasta, Massimiliano Maccarone ed Ettore Gentile. Altro nome che viene dato in lizza è quello del contrammiraglio messinese Rosario Marchese che è stato nominato consigliere dal ministro Musumeci per le politiche del mare.



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Non ci sarà quello di Francesco Di Sarcina, ex segretario dell'**Autorità** di Messina e di La Spezia e oggi presidente di quella della Sicilia Orientale. Stesso discorso per Enzo Garofalo che ad Ancona, oggi guida quella del mare Adriatico centrale. Per lui, la scadenza del mandato è a marzo del 2026 e proporrà una nuova candidatura, anche se a casa propria, non gli è parso opportuno. In lista non vedremo nemmeno Mario Mega, l'ultimo presidente prima del commissariamento di Antonio Ranieri. Per lui, un anno fa, non è arrivato il rinnovo, per questioni soprattutto politiche, e visto che il quadro generale non è cambiato, auto ricandidarsi, avrebbe avuto poco senso. Lo farà per altre **Autorità**.

La scelta avviene da parte del ministero di Salvini (sentite le Regioni interessate) e quella dello Stretto non sicuramente in cima alle priorità, quanto piuttosto una pedina dello scacchiere più ampio dell'intero **sistema** nazionale. Questo non vuol dire che non servirà una scelta che dia managerialità all'**Autorità** dello Stretto. Una di quelle con i principali margini di crescita economica (basta pensare al crocierismo) d'Europa e che potrebbe essere quella che "ospiterà" l'apoteosi opera sul mare mai realizzata.

CO RIPRODUZIONE RISERVATA.

Diario messinese

Ora basta con le scelte al ribasso

LUCIO D'AMICO

L'**Autorità** di **sistema** portuale, in una città come Messina, è un ente troppo importante, tale da non consentire più scelte al ribasso. Dopo quasi 12 mesi di commissariamento, e senza entrare nel merito dell'operato dell'ammiraglio Antonio Ranieri, è venuto il tempo di imprimere una decisa sterzata. Così come è accaduto, tanto per fare due esempi, nei casi della Sicilia Orientale (Augusta-Catania) e del Mar Adriatico (Ancona), dove al vertice delle rispettive **Autorità** di **sistema** sono stati designati due messinesi, l'ing. Francesco Di Sarcina e l'ing. Enzo Garofalo, il cui lavoro è stato ed è unanimemente apprezzato dai territori nei quali operano.

Messina, da questo punto di vista, finora non ha avuto "profeti in patria". Dopo gli anni intensi del "vulcanico" commissario-presidente napoletano, Antonino De Simone, il quale lasciò un ottimo ricordo in città, è seguita la controversa gestione del presidente Mario Paolo Mega, voluto fortemente dai Cinque Stelle e autore di scelte (o non scelte) che hanno fatto discutere, nel bene e nel male, suscitando divisioni all'interno del pianeta portuale ma anche un dibattito appassionato sul futuro di preziose porzioni di territorio, come quelle dell'ex cittadella fieristica, della Falce e del waterfront tra l'Annunziata e la foce del torrente Bocchetta.

Quando, poi, arrivano i commissari, che sanno di essere "a termine" e che, dunque, sono chiamati, in fondo, solo a una gestione "burocratica" dell'Ente, allora viene a mancare quella visione strategica che, invece, dovrebbe essere il filo conduttore di ogni azione e progetto che riguarda una delle fondamenta su cui si costruisce l'economia dell'area dello Stretto, cioè il suo **sistema** portuale. Lo sappiamo tutti, qui a Messina non si tratta solo di incentivare le attività portuali intese in senso stretto, ma anche di governare le più pregiate zone dell'affaccio a mare, quelle da cui passa, al di là della questione Ponte, il futuro della città. Basta solo pensare al fatto che l'**Autorità** di **sistema** è titolare di gran parte delle aree della Zona falcata, per capire quanto sia rilevante la futura nomina che il ministero dei Trasporti dovrà assumersi, d'intesa con la Regione siciliana. Bisogna mettere la persona giusta al posto giusto, al di là delle appartenenze politiche o degli interessi di piccolo cabotaggio.



Informazioni Marittime

Catania

In Sicilia agricoltura e pesca spingono l'export: il focus di Fedespedi e Rotary

I dati sulle dinamiche produttive dell'isola emersi nel corso del convegno tenuto a **Catania** Agricoltura, pesca, silvicoltura e minerali sono i settori produttivi che hanno consentito alla regione Sicilia di registrare una crescita dell'export rispetto al 2023. Il dato è emerso nel corso del convegno "The Rotary blue vision", iniziativa dedicata all'economia del mare patrocinata dall'Unione Europea nell'ambito degli European Maritime days. L'appuntamento, promosso dall'Associazione siciliana operatori spedizioni e logistica (aderente a Fedespedi - Federazione nazionale imprese spedizioni internazionali) insieme con il Rotary club **Catania** e l'Università di **Catania** ha voluto mettere a tema il ruolo della blue economy per l'import-export della regione Sicilia. Il presidente di Fedespedi, Alessandro Pitto, ha sottolineato: "Nonostante le difficoltà del commercio internazionale dovute alle diverse tensioni geopolitiche, l'export della Sicilia continua a registrare una dinamica interessante. Secondo le elaborazioni del Centro Studi Fedespedi, nel 2024 le esportazioni hanno raggiunto il risultato di +1.8% sul 2023: una performance positiva rispetto anche al dato complessivo italiano (export -1,1%) da imputare soprattutto ai prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca e ai prodotti minerali". Il presidente del Rotary Club **Catania**, Laura Bonaccorso ha commentato: "Il convegno è stata un'occasione preziosa per presentare ai tanti esponenti dell'industria siciliana e non presenti oggi i best cases innovativi del settore della blue economy e veicolare al decisore politico le istanze del cluster marittimo regionale e nazionale che chiedono di potenziare il ruolo strategico del mediterraneo a beneficio dei traffici commerciali e della coesione internazionale". Pierluigi Catalfo, presidente del corso di laurea in management delle imprese per l'economia sostenibile dell'Università di **Catania**, ha sottolineato con soddisfazione "l'ottimo livello di partecipazione degli studenti che abbiamo registrato con la nuova summer school dedicata alla blue economy. Questo risultato conferma l'interesse per le potenzialità che l'economia del mare offre al territorio siciliano e che è nella nostra missione continuare ad incentivare con nuovi appuntamenti formativi con l'obiettivo di fornire agli studenti del dipartimento di economia competenze specifiche nell'ambito dell'economia marittima e delle filiere produttive connesse". L'evento è stato patrocinato da Assiterminal (Associazione italiana terminalisti portuali), Uniontrasporti, AIBA (Associazione italiana brokers di assicurazioni) e The International Propeller Clubs. Condividi Tag convegni economia Articoli correlati.



La Sicilia

Augusta

Investimenti per 30 miliardi

Trasporti in Sicilia. A confermare l'impegno straordinario del governo, il ministro Salvini

Giambattista Pepi Catania. La Sicilia accoglie, tra l'incredulità e la contentezza, investimenti per complessivi 30 miliardi di euro tra fondi di Coesione, statali e del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nella realizzazione di infrastrutture per la mobilità ferroviaria, viaria, aerea e portuale.

Per dare un ordine di grandezza della mole della spesa pubblica dirottata nella nostra regione si pensi che è paragonabile a quella media di una manovra finanziaria dello Stato: quella che il Governo Meloni sta mettendo a punto per la Legge di Bilancio 2025 dovrebbe attestarsi sui 25 miliardi.

A confermare l'impegno straordinario del Governo per la Sicilia è stato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini che ne ha parlato in videocollegamento da Roma in apertura del convegno organizzato dal Rotary Club di Catania a Palazzo delle Scienze in occasione della Giornata europea del mare. Convegno aperto dalla presidente del Rotary Club di Catania, Laura Rosaria Bonaccorso e dal presidente del Rotary 2110 Sicilia - Malta, Giuseppe Pitari e moderato da Domenico Ciancio Sanfilippo, condirettore del quotidiano La Sicilia.

Tanto per fare alcuni esempi, sono attualmente in fase di attuazione sette progetti ferroviari per 200 chilometri di rete, con 175 km di gallerie, e 19 Tbm (le talpe che scavano le gallerie) programmate per operare nei cantieri aperti per un investimento di oltre 400 milioni di euro. A questi si aggiunge anche il progetto dell'autostrada Ragusa-Catania. Si stimano 7mila posti di lavoro, dei quali 1.700 già operativi, tra diretto e indotto.

Una quantità così ingente di finanziamenti in Sicilia, la presidente di Confindustria Catania, Maria Cristina Busi Ferruzzi, che ci vive dal 1976, non la ricorda e la porta a dire che il bicchiere è "stracolmo". "Confindustria associa 700 imprese, che occupano 26mila addetti e per le nostre imprese il porto, come altre infrastrutture di trasporto, è importante.

Il porto, grazie alla sua diversificazione, è una risorsa chiave, con Augusta destinata a diventare l'hub per i container e Catania focalizzata su crociere, traghetti e diporto". Un asset che, come dimostra quello di Palermo, specializzato in turismo crocieristico con un milione di viaggiatori all'anno, può fare da leva per incrementare il Pil della Sicilia "tornato a crescere del 3% tra il 2019 e il 2023" ha ricordato Giuseppe Saporito della divisione ricerca economica della filiale di Palermo della Banca d'Italia.

"Il porto rappresenta un collegamento fondamentale, e per un'isola come la nostra è un valore aggiunto che contribuisce in modo significativo al Pil - ha aggiunto **Francesco Di Sarcina**, presidente dell'Autorità di sistema dei porti della Sicilia Orientale - e il nuovo Piano regolatore mira a creare



La Sicilia

Augusta

un'area di 84.000 metri quadrati destinata ad accogliere navi da crociera di oltre 340 metri, affiancata da una stazione marittima di 5.000 metri quadrati. Per questa struttura sono già state stanziato le relative risorse, con l'obiettivo di migliorare i servizi ai passeggeri e incrementare il numero di crocieristi fino a raggiungere quasi 500.000 l'anno".

Antonio Pandolfo (EST), Ivo Blandina (Presidente Uniontrasporti), Lorenzo Maticena (Caronte & Tourist), William Munzone (MSC Sicilia), Flavio Sestilli (presidente AIBA), Alessandro Pitto (Fedespedi) hanno illustrato le diverse sfaccettature dell'economia del mare che storicamente ha svolto un ruolo strategico per la Sicilia ha sottolineato anche l'on. Antonino Minardo, presidente della Commissione Difesa della Camera dei Deputati nel suo videomessaggio al convegno.

Pierluigi Catalfo (presidente del corso di laurea in economia sostenibile di Ragusa), Brigida Morsellino (presidente dell'Istituto nautico Duca degli Abruzzi di Catania) e i diplomati dell'ITS Accademy, presenti in grande numero al convegno, hanno testimoniato, infine, che l'economia del mare può rappresentare un volano di occupazione per le giovani generazioni che possono avere un buon futuro anche restando in Sicilia.

La Sicilia (ed. Regionale)

Augusta

vinciullo (lega)

«Rete ferroviaria ad Augusta fondi per 85 milioni»

«Oltre 85 milioni ad **Augusta** per ammodernare la rete ferroviaria ed eliminare il passaggio a livello del centro urbano. Ringrazio il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il senatore Matteo Salvini». Ad annunciarlo Vincenzo Vinciullo. Si tratta di un progetto che vede già pubblicato il bando per la gara relativa ad un'opera, finanziata attraverso il Pnrr per 85.183.283,82 euro, valore stimato al netto dell'Iva, nella città di **Augusta**.

«Il bando prevede la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori - spiega Vinciullo, coordinatore provinciale della Lega - per collegare la rete ferroviaria italiana al **Porto** di **Augusta**. L'appalto, necessariamente, è di un unico lotto, in quanto Rete Ferroviaria Italiana ha ritenuto necessario affidarsi ad un unico contraente, per assicurare la necessaria omogeneità ed efficacia dell'intervento programmato. Al bando si potrà partecipare fino al 28 ottobre corrente anno e il territorio interessato è quello della Città di **Augusta**».

In particolare, il progetto si basa su una variante al tracciato della linea Messina-Siracusa, in modo da consentire di eliminare il passaggio a livello che, da sempre, strozza e soffoca la Città di **Augusta**.

«Sarà inoltre progettata e realizzata una nuova stazione ferroviaria che verrà costruita fuori dal centro urbano. L'opera - aggiunge Vinciullo - ha una funzione strategica di fondamentale importanza per l'economia siciliana e nazionale perché metterà in collegamento diretto il **Porto** di **Augusta** con la rete ferroviaria nazionale, essendo il nuovo parco ferroviario collocato nel **porto** megarese.

«Oltre 85 milioni di euro, 170 miliardi delle vecchie lire, di interventi per la nostra provincia e in particolare per la Città di **Augusta** sono una somma di straordinario valore economico che porterà lavoro ed occupazione e che contribuirà, sicuramente, al rilancio delle attività economiche della provincia aretusea. Inoltre, l'abolizione dell'odiato passaggio a livello della Borgata libererà la città da una cappa che per secoli ha strozzato la viabilità cittadina. Sento il dovere di ringraziare il ministro Salvini per l'attenzione che, ancora una volta, ha dimostrato per la nostra provincia, un impegno che aveva assunto quando è venuto a Siracusa e che adesso sta onorando, come ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del nostro Paese».

L. S.



Il TTG Travel Experience accoglie le novità iGrandiViaggi: dai nuovi itinerari allo sviluppo tecnologico per il turismo

09 ottobre 2024 | 10.29 LETTURA: 4 minuti Rimini 09/10/2024 - Al padiglione A3, Stand 504, del TTG Travel Experience di Rimini , dal 9 all'11 ottobre, il tour operator iGrandiViaggi presenterà innovazioni e cambiamenti che condurranno l'azienda verso un periodo di crescita e di sviluppo, focalizzandosi principalmente sulle tecnologie più innovative e sulla volontà di offrire al pubblico un servizio sempre più ampio e diversificato. Punto di riferimento per il turismo italiano, iGV ha dimostrato di sapersi adattare alla continua evoluzione del mercato, investendo nello studio di strumenti che possono migliorare la gestione e l'organizzazione e nella ricerca di itinerari e destinazioni attraenti. Dopo una stagione proficua, in particolare per le vacanze al mare, considerando che il mare è da sempre il punto di forza del tour operator, iGV offrirà nuove proposte e pacchetti viaggio innovativi, impegnandosi inoltre a supportare le agenzie partner e dimostrando la propria sensibilità verso le tematiche ambientali. Assistenza e formazione alle agenzie partner: i roadshow e la Blue Collection Il tour operator iGrandiViaggi non è solo una grande azienda, ma include anche una rete di agenzie di viaggio

partner che propongono al pubblico itinerari, destinazioni e pacchetti vacanze. La novità che riguarda proprio le agenzie partner è l'organizzazione di una serie di incontri con i collaboratori, su tutto il territorio nazionale partendo da Napoli il 15/10/2024. Questi incontri, battezzati con il nome iGV Travel Accademy, non si limiteranno ad illustrare le novità, per le agenzie rappresenteranno un momento di crescita e di formazione , che consentirà loro di implementare il metodo di lavoro con strumenti all'avanguardia e di informarsi riguardo alle nuove destinazioni e agli sviluppi previsti per il futuro. Uno strumento certamente utile che avranno a disposizione le agenzie è la Blue Collection , creata per abbinare itinerari e destinazioni e realizzare pacchetti viaggio personalizzati, con la possibilità di fornire subito tutti i dettagli informativi ai clienti mediante QR Code. Un importante investimento in tecnologia e nuovi strumenti digitali Un evento fondamentale nel periodo di grandi cambiamenti che iGV sta attraversando è la scelta di avvalersi di tecnologie innovative e sofisticate : prima di tutto l'adozione di un gestionale sviluppato appositamente che verrà impiegato sia nella struttura interna del tour operator, sia dalle agenzie partner, e che consentirà di personalizzare i pacchetti viaggio proponendo vere e proprie soluzioni su misura ad ogni singolo cliente. Sotto l'aspetto tecnologico, l'intento di iGV è quello di arrivare ad avere un CRM che integri diversi strumenti digitali e che possa sfruttare le potenzialità dell'intelligenza artificiale : un progetto utile per poter rimanere sempre in linea con le tendenze del mercato e soddisfare ogni genere di richiesta, modificando le offerte in qualsiasi momento. Destinazioni: rilancio di Asia e Africa e focus sull'Oriente Il mare è da sempre l'elemento di maggiore successo per iGV che,



(Sito) Adnkronos

Focus

concentrandosi su di esso, ha scelto di rilanciare i tour in Africa , dalle isole, al deserto, ai safari, proponendo però viaggi progettati per piccoli gruppi. Questa soluzione consente di offrire un'esperienza coinvolgente e personalizzata , e permette ai viaggiatori di scoprire in tutta tranquillità luoghi meravigliosi e indimenticabili. Un'altra destinazione che iGV ha deciso di potenziare è l'Asia Orientale , proponendo nuove destinazioni in Cina e in India e integrando il catalogo con altri paesi, ad esempio la Corea, che sarà prossimamente disponibile. In questo modo, i viaggiatori avranno a disposizione non solo le mete più classiche, ma anche località meno frequentate ma comunque affascinanti, spesso situate al di fuori dai tradizionali itinerari del turismo internazionale, scoprendo territori e culture ancora incontaminati. Naturalmente, in un momento di innovazione non poteva mancare l'ampliamento delle offerte per le vacanze al mare: non solo isole meravigliose e spiagge da sogno, ma anche **crociere** personalizzate in base alle singole preferenze. Grande attenzione per i viaggi di nozze I viaggi di nozze sono sempre stati al centro dell'attenzione di iGV , che ha voluto rinnovare il catalogo dedicato alla luna di miele includendo oltre cento itinerari, scelti tra tutte le destinazioni attuali, comprese quelle africane. Un vero regalo per le coppie , che potranno vivere il loro viaggio di nozze in base al proprio stile di vita, dal relax, al romanticismo, all'avventura. Crescita e innovazione con riguardo per l'ambiente La fase di sviluppo e crescita di iGV non si ferma, ma proseguirà in un lungo percorso, mirato ad ampliare al massimo le proposte di viaggio e ad implementare l'uso di software e altri strumenti digitali innovativi. L'intenzione è quella di garantire esperienze uniche e viaggi personalizzati , senza tralasciare quelli che sono gli aspetti del comfort, del lusso e di un servizio sempre di livello elevato, e sempre con il massimo riguardo verso la sostenibilità ambientale Contatti Assistenza telefonica +39 3346689585 Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

Assogasliquidi: "Gnl e BioGnl tecnologie pronte e disponibili, ora accelerare"

Il messaggio lanciato in apertura di "ConferenzaGNL 2024" in programma oggi e domani nell'ambito di Fueling Tomorrow 09 ottobre 2024 | 15.24 LETTURA: 2 minuti Italia ed Europa considerano Gnl e BioGnl strategici per la decarbonizzazione del traffico marittimo, dell'autotrasporto pesante e delle utenze off-grid, nel breve così come nel medio-lungo periodo. A maggior ragione alla luce degli stringenti obiettivi della nuova Regolamentazione ETS, del Regolamento FuelEU Maritime e del Regolamento comunitario AFIR. Ma c'è ancora molto da fare sul piano regolatorio e di politica energetica. Questo, in sintesi, il messaggio lanciato da Assogasliquidi-Federchimica con l'intervento di Costantino Amadei, Presidente Gruppo GNL dell'associazione in apertura di "ConferenzaGNL 2024" in programma oggi e domani nell'ambito di Fueling Tomorrow, manifestazione dedicata alla trasformazione dei carburanti e all'impiego dei nuovi vettori energetici nei settori dei trasporti e delle industrie "hard to abate", nell'ottica della transizione ecologica, che si svolge dal 9 all'11 ottobre a BolognaFiere. "Le nostre imprese sono impegnate da più di dieci anni nello sviluppo di infrastrutture per l'approvvigionamento e la distribuzione di GNL e BioGNL al fine di garantire al settore dell'autotrasporto, all'armamento ed alle industrie un combustibile ed un carburante alternativo per far fronte agli stringenti obiettivi di decarbonizzazione- ha ricordato Amadei introducendo il dibattito dal titolo "Il contesto internazionale e le eccellenze italiane: stato dell'arte e sviluppo delle infrastrutture" -. Ma gli investimenti e l'intraprendenza dei privati non sono sufficienti da soli a garantire la sicurezza ed indipendenza energetica: serve un nuovo Piano di rilancio del settore in piena coerenza con il recente Pniec che punta molto su Gnl e BioGnl, che non richiederà alcuna conversione di infrastrutture, rete o mezzi". "In tempi brevi - ha annunciato Amadei - l'Italia potrà contare su una rete di logistica infrastrutturale completa per soddisfare il trasporto pesante su strada e marittimo e il settore degli utilizzi off-grid, utilizzando le risorse del Piano nazionale complementare al PNRR. Nel settore marittimo però il quadro regolatorio relativo alle operazioni di bunkeraggio GNL al momento non è uniforme in tutti i porti nazionali e attendiamo su questo la pronta emanazione del documento a cui sta lavorando la competente Direzione generale del Ministero dei Trasporti insieme al Comando generale delle Capitanerie di porto, partendo dalle linee guida già sviluppate nel 2021 dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco". In una nota Assogasliquidi ricorda alcuni interventi necessari. Prima di tutto "intervenire per snellire gli iter autorizzativi sui progetti di infrastrutture di GNL assegnatari dei fondi del PNC. Sul fronte del trasporto stradale rendere strutturale un credito di imposta per le spese connesse all'acquisto del Gnl/ BioGnl da parte dell'impresa di autotrasporto e prevedere nuove e più consistenti risorse per il fondo per il rinnovo del parco mezzi prevedendo rilevanti



Il messaggio lanciato in apertura di "ConferenzaGNL 2024" in programma oggi e domani nell'ambito di Fueling Tomorrow 09 ottobre 2024 | 15.24 LETTURA: 2 minuti Italia ed Europa considerano Gnl e BioGnl strategici per la decarbonizzazione del traffico marittimo, dell'autotrasporto pesante e delle utenze off-grid, nel breve così come nel medio-lungo periodo. A maggior ragione alla luce degli stringenti obiettivi della nuova Regolamentazione ETS, del Regolamento FuelEU Maritime e del Regolamento comunitario AFIR. Ma c'è ancora molto da fare sul piano regolatorio e di politica energetica. Questo, in sintesi, il messaggio lanciato da Assogasliquidi-Federchimica con l'intervento di Costantino Amadei, Presidente Gruppo GNL dell'associazione in apertura di "ConferenzaGNL 2024" in programma oggi e domani nell'ambito di Fueling Tomorrow, manifestazione dedicata alla trasformazione dei carburanti e all'impiego dei nuovi vettori energetici nei settori dei trasporti e delle industrie "hard to abate", nell'ottica della transizione ecologica, che si svolge dal 9 all'11 ottobre a BolognaFiere. "Le nostre imprese sono impegnate da più di dieci anni nello sviluppo di infrastrutture per l'approvvigionamento e la distribuzione di GNL e BioGNL al fine di garantire al settore dell'autotrasporto, all'armamento ed alle industrie un combustibile ed un carburante alternativo per far fronte agli stringenti obiettivi di decarbonizzazione- ha ricordato Amadei introducendo il dibattito dal titolo "Il contesto internazionale e le eccellenze italiane: stato dell'arte e sviluppo delle infrastrutture" -. Ma gli investimenti e l'intraprendenza dei privati non sono sufficienti da soli a garantire la sicurezza ed indipendenza energetica: serve un nuovo Piano di rilancio del settore in piena coerenza con il recente Pniec che punta molto su Gnl e BioGnl, che non richiederà alcuna conversione di infrastrutture, rete o mezzi". "In tempi brevi - ha annunciato Amadei - l'Italia potrà contare su una rete di logistica infrastrutturale completa per soddisfare il trasporto pesante su strada e marittimo e il settore degli utilizzi off-grid, utilizzando le risorse del Piano nazionale complementare al PNRR. Nel settore marittimo però il quadro regolatorio relativo alle operazioni di bunkeraggio GNL al momento non è uniforme in tutti i porti nazionali e attendiamo su questo la pronta emanazione del documento a cui sta lavorando la competente Direzione generale del Ministero dei Trasporti insieme al Comando generale delle Capitanerie di porto, partendo dalle linee guida già sviluppate nel 2021 dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco". In una nota Assogasliquidi ricorda alcuni interventi necessari. Prima di tutto "intervenire per snellire gli iter autorizzativi sui progetti di infrastrutture di GNL assegnatari dei fondi del PNC. Sul fronte del trasporto stradale rendere strutturale un credito di imposta per le spese connesse all'acquisto del Gnl/ BioGnl da parte dell'impresa di autotrasporto e prevedere nuove e più consistenti risorse per il fondo per il rinnovo del parco mezzi prevedendo rilevanti

(Sito) Adnkronos

Focus

premialità per le imprese di autotrasporto che scelgono di acquistare mezzi ad alta sostenibilità alimentati a Gnl e BioGnl". Ma soprattutto - continua l'associazione - "occorre che le Istituzioni comunitarie appena rinnovate (Parlamento e Commissione) pongano mano ad una concreta revisione dei provvedimenti comunitari che oggi pongono forti dubbi sul futuro dei carburanti e dei combustibili nei loro sviluppi di natura biologica e rinnovabile".

Al via il progetto di idrogeno verde nei porti dell'Area Atlantica

(Porto di Leixões, il più grande porto artificiale del Portogallo; foto courtesy Administração dos Portos do Douro, Leixões, APDL) I **porti** dell'Area Atlantica navigano verso l'implementazione e l'utilizzo di tecnologie basate sull'idrogeno verde attraverso il progetto HYDEA, HYdrogen DEMonstrator for Aviation Porto Leixões. L'Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. promuove i "Port Innovation Days 2024" a Matosinhos (Portogallo) da 16 al 18 ottobre. L'evento riguarda l'innovazione, la logistica intelligente, la transizione energetica, la sostenibilità e la digitalizzazione nei settori marittimo, logistico e delle vie navigabili interne. I progetti dell'Area Atlantica parteciperanno ai "Port Innovation Days 2024" il 17 ottobre e saranno presentati come investimenti di riferimento nella gestione portuale replicabili in altre regioni europee. Lanciato nel novembre 2023 dal consorzio di partner di enti pubblici e privati provenienti da Spagna, Francia, Irlanda e Portogallo, il progetto HYDEA è guidato dall'EnergyLab Technology Center e finanziato dal programma Interreg Atlantic Area 2021-2027. Il progetto, della durata di tre anni, con un budget di 3,43 milioni di euro, mira ad accelerare la diffusione e l'uso di tecnologie basate sull'idrogeno verde in modo integrato con le energie marine e altre energie rinnovabili nei **porti** dell'Area Atlantica. I partner hanno ora presentato i 'primi risultati concreti' e creato una mappa interattiva delle principali iniziative per l'idrogeno nei **porti** dell'Area Atlantica, identificando le applicazioni dell'idrogeno più promettenti, i colli di bottiglia e le opportunità nei **porti** di Brest, Leixões, Vigo e Siviglia. La mappa serve a localizzare i principali progetti, le loro caratteristiche e i partner che li compongono offrendo una visione completa del ruolo che i **porti** stanno assumendo nell'economia dell'idrogeno e una visione dei modelli progettuali che si stanno realizzando. Le informazioni su questa mappa sono completate durante tutto il progetto con le ricerche dei partner, ma anche con le informazioni provenienti dai promotori che vogliono rendere più visibili i rispettivi progetti. Il primo passo è stato quello di identificare le tecnologie e le applicazioni più promettenti per l'idrogeno verde, sulla base di analisi statistiche della letteratura considerando aspetti critici come i costi, l'efficienza energetica e gli effetti della decarbonizzazione. Il passo successivo è stato quello di descrivere i principali colli di bottiglia tecnici, economici, sociali e normativi per l'implementazione di infrastrutture basate sull'idrogeno nei **porti** delle regioni di studio. Successivamente, è stato condotto uno studio per identificare le opportunità di sviluppo dell'economia dell'idrogeno nei **porti** di Brest, Leixões, Vigo e Siviglia, considerando la loro dipendenza dalle catene del valore dell'idrogeno. Il consorzio del progetto HYDEA riunisce quattro **porti** (Autorità Portuale di Vigo, Autorità



Il Nautilus

Focus

Portuale di Siviglia, Compagnia Portuale di Brest Bretagna e Amministrazione dei **Porti** di Douro, Leixões e Viana do Castelo), un Centro Tecnologico (France Energies Marines), due Università (Università di Galway e Università di Porto) e tre aziende (Hive Hydrogen, Automotive Synergy Evolution e Energy Observer Developments). E' un consorzio che ha dato il via a un progetto che realizzerà test pilota per l'applicazione dell'idrogeno e del metanolo come alternativa energetica nella flotta e nei veicoli dei **porti** dell'area atlantica. L'obiettivo principale del progetto è quello di valutare, sviluppare e promuovere l'uso di tecnologie basate sull'idrogeno verde da fonti rinnovabili come l'energia marina nei **porti** dell'Area Atlantica, che si articola attraverso il raggiungimento di diversi obiettivi specifici che affrontano le seguenti sfide: - Promuovere un ruolo chiaro dell'idrogeno nei piani strategici energetici dei **porti**; - Aumentare le conoscenze sulle varie tecnologie di produzione dell'idrogeno che sono praticabili per l'uso nei **porti**; - e Implementazione di dimostratori tecnologici per attirare l'interesse degli investitori verso modelli di business sostenibili. (Un impianto tipo per la produzione dell'idrogeno).

Rixi rassicura: "Nessun rincaro per il costo del gasolio"

Andrea Puccini

ROMA Rassicuro tutte le associazioni di categoria e gli operatori del settore autotrasporto che non ci sarà alcun aumento del costo del gasolio per il trasporto pesante su strada. Comprendo le preoccupazioni emerse in questi giorni, ma confermo che non sono previste modifiche alle attuali tariffe del carburante per l'autotrasporto. L'impegno del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rimane quello di garantire stabilità e sostenibilità economica per il settore, evitando ulteriori pressioni sui costi operativi delle imprese. caro Confartigianato Lo sostiene in una nota il deputato e vice ministro ai Trasporti Edoardo Rixi che ha tenuto a rassicurare gli operatori della filiera dell'autotrasporto nazionale, andata in subbuglio dopo che erano trapelate nei giorni scorsi alcune anticipazioni legate a una presunta volontà del governo di mettere mano con un rialzo sulle accise. Rixi poi peraltro è tornato ad esprimersi anche sul rigassificatore Italis Lng (ex Golar Tundra) che attualmente è ancora ormeggiato nel porto di Piombino ma che si prevede lasci lo scalo labronico per essere poi spostato in quel di Vado Ligure al termine del triennio di operatività stabilito. Sembra che nel PD è la punzecchiatura del vice ministro nonché segretario della Lega in Liguria, impegnato per questo in parallelo anche nella campagna elettorale per la presidenza della REgione a sostegno del candidato e già sindaco di Genova Marco Bucci le linee di comunicazione siano un po' intasate. Il candidato governatore Orlando e il governatore toscano Giani dovrebbero forse prendersi un caffè insieme, perché a quanto pare non si parlano. Speriamo che presto si mettano d'accordo, almeno tra loro! Per noi la linea è chiara: il rigassificatore non si sposta in Liguria.



Assogasliquidi: "GNL e BioGNL tecnologie pronte e disponibili, ora bisogna accelerare"

Ott 9, 2024 - Italia ed Europa considerano GNL e BioGNL strategici per la decarbonizzazione del traffico marittimo, dell'autotrasporto pesante e delle utenze off-grid, nel breve così come nel medio-lungo periodo. A maggior ragione alla luce degli stringenti obiettivi della nuova Regolamentazione ETS, del Regolamento FuelEU Maritime e del Regolamento comunitario AFIR. Ma c'è ancora molto da fare sul piano regolatorio e di politica energetica. Questo, in sintesi, il messaggio lanciato da Assogasliquidi-Federchimica con l'intervento di Costantino Amadei, Presidente Gruppo GNL dell'associazione in apertura di "ConferenzaGNL 2024" in programma oggi e domani nell'ambito di Fueling Tomorrow, manifestazione dedicata alla trasformazione dei carburanti e all'impiego dei nuovi vettori energetici nei settori dei trasporti e delle industrie "hard to abate", nell'ottica della transizione ecologica, che si svolge dal 9 all'11 ottobre a BolognaFiere. "Le nostre imprese sono impegnate da più di dieci anni nello sviluppo di infrastrutture per l'approvvigionamento e la distribuzione di GNL e BioGNL al fine di garantire al settore dell'autotrasporto, all'armamento ed alle industria un combustibile ed un carburante alternativo per far fronte agli stringenti obiettivi di decarbonizzazione- ha ricordato Amadei introducendo il dibattito dal titolo "Il contesto internazionale e le eccellenze italiane: stato dell'arte e sviluppo delle infrastrutture" -. Ma gli investimenti e l'intraprendenza dei privati non sono sufficienti da soli a garantire la sicurezza ed indipendenza energetica: serve un nuovo Pino di rilancio del settore in piena coerenza con il recente PNIEC che punta molto sul GNL e sul BioGNL, che non richiederà alcuna conversione di infrastrutture, rete o mezzi". "In tempo brevi - ha annunciato Amadei - l'Italia potrà contare su una rete di logistica infrastrutturale completa per soddisfare il trasporto pesante su strada e marittimo e il settore degli utilizzi off-grid, utilizzando le risorse del Piano nazionale complementare al PNRR. Nel settore marittimo però il quadro regolatorio relativo alle operazioni di bunkeraggio GNL al momento non è uniforme in tutti i porti nazionali e attendiamo su questo la pronta emanazione del documento a cui sta lavorando la competente Direzione generale del Ministero dei Trasporti insieme al Comando generale delle Capitanerie di porto, partendo dalle linee guida già sviluppate nel 2021 dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco". Assogasliquidi ricorda nel dettaglio alcuni interventi necessari. Prima di tutto intervenire per snellire gli iter autorizzativi sui progetti di infrastrutture di GNL assegnati dei fondi del PNC. Sul fronte del trasporto stradale rendere strutturale un credito di imposta per le spese connesse all'acquisto del GNL/BioGNL da parte dell'impresa di autotrasporto e prevedere nuove e più consistenti risorse per il fondo per il rinnovo del parco mezzi prevedendo rilevanti premialità per le imprese di autotrasporto che scelgono di acquistare mezzi ad alta sostenibilità alimentati a GNL e BioGNL. Ma sopra a tutto occorre che



Ott 9, 2024 - Italia ed Europa considerano GNL e BioGNL strategici per la decarbonizzazione del traffico marittimo, dell'autotrasporto pesante e delle utenze off-grid, nel breve così come nel medio-lungo periodo. A maggior ragione alla luce degli stringenti obiettivi della nuova Regolamentazione ETS, del Regolamento FuelEU Maritime e del Regolamento comunitario AFIR. Ma c'è ancora molto da fare sul piano regolatorio e di politica energetica. Questo, in sintesi, il messaggio lanciato da Assogasliquidi-Federchimica con l'intervento di Costantino Amadei, Presidente Gruppo GNL dell'associazione in apertura di "ConferenzaGNL 2024" in programma oggi e domani nell'ambito di Fueling Tomorrow, manifestazione dedicata alla trasformazione dei carburanti e all'impiego dei nuovi vettori energetici nei settori dei trasporti e delle industrie "hard to abate", nell'ottica della transizione ecologica, che si svolge dal 9 all'11 ottobre a BolognaFiere. "Le nostre imprese sono impegnate da più di dieci anni nello sviluppo di infrastrutture per l'approvvigionamento e la distribuzione di GNL e BioGNL al fine di garantire al settore dell'autotrasporto, all'armamento ed alle industria un combustibile ed un carburante alternativo per far fronte agli stringenti obiettivi di decarbonizzazione- ha ricordato Amadei introducendo il dibattito dal titolo "Il contesto internazionale e le eccellenze italiane: stato dell'arte e sviluppo delle infrastrutture" -. Ma gli investimenti e l'intraprendenza dei privati non sono sufficienti da soli a garantire la sicurezza ed indipendenza energetica: serve un nuovo Pino di rilancio del settore in piena coerenza con il recente PNIEC che punta molto sul GNL e sul BioGNL, che non richiederà alcuna conversione di infrastrutture, rete o mezzi". "In tempo brevi - ha annunciato Amadei - l'Italia potrà contare su una rete di logistica infrastrutturale completa per soddisfare il trasporto pesante su strada e marittimo e il settore degli utilizzi off-grid, utilizzando le risorse del Piano nazionale complementare al PNRR.

Sea Reporter

Focus

le Istituzioni comunitarie appena rinnovate (Parlamento e Commissione) pongano mano ad una concreta revisione dei provvedimenti comunitari che oggi pongono forti dubbi sul futuro dei carburanti e dei combustibili nei loro sviluppi di natura biologica e rinnovabile". Assogasliquidi-Federchimica partecipa a molti dei dibattiti di Fueling Tomorrow. Questi gli appuntamenti nei due giorni di manifestazione: **SMALL SCALE LNG** Il contesto internazionale e le eccellenze italiane: stato dell'arte e sviluppo delle infrastrutture 9 OTTOBRE 2024 - SALA VERDE | PAD. 22 | ORE 11.45-13.15 Intervento di Costantino Amadei, Presidente Gruppo GNL Assogasliquidi-Federchimica Tavola Rotonda Soluzioni per la transizione nel trasporto e nell'industria 9 OTTOBRE 2024 - SALA VERDE | PAD. 22 | ORE 10.00-11.30 Intervento di Silvia Migliorini, Direttore Assogasliquidi-Federchimica Il ruolo del GNL nella decarbonizzazione del trasporto pesante, stradale e marittimo 10 OTTOBRE 2024 - SALA BLU | PAD. 22 | ORE 11.15-13.00 Tavola rotonda - Lo sviluppo del mercato del GNL quale carburante per il trasporto stradale pesante Intervento di Silvia Migliorini, Direttore Assogasliquidi-Federchimica La via digitale per la decarbonizzazione dei trasporti 10 OTTOBRE 2024 - SALA VERDE | PAD. 22 | ORE 14.00-15.30 Intervento di Silvia Migliorini, Direttore Assogasliquidi-Federchimica "Il BioGNL: realtà concreta e prossimi sviluppi alla luce delle novità tecniche e normative" 10 OTTOBRE 2024 - SALA VERDE | PAD. 22 | ORE 15.30-17.00 Conclusioni di Costantino Amadei, Presidente Gruppo GNL Assogasliquidi-Federchimica.