



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 16 ottobre 2024**



Prime Pagine

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

Trieste

16/10/2024	La Gazzetta Marittima	25
<hr/>		
	Maritime Ventures digitali	

Venezia

15/10/2024	Shipping Italy	26
Cetena realizzerà un nuovo simulatore navale per addestrare gli allievi Its di Venezia		
15/10/2024	Shipping Italy	28
Adsp Venezia di nuovo nel mirino di Ancip e sindacato per l'articolo 17		
15/10/2024	Venezia Today	30
Verso la stretta sul moto ondoso, Zuin: «La prefettura aiuterà, ma servono leggi»		

Savona, Vado

16/10/2024	La Gazzetta Marittima	32
Coordinare le politiche dei trasporti		

Genova, Voltri

15/10/2024	(Sito) Ansa	33
Porto Genova: container, Consiglio di Stato dà torto a Spinelli		
15/10/2024	Genova Today	34
Regione: Toti, "Centrodestra deve farmi un monumento"		
15/10/2024	Informazioni Marittime	35
Diga foranea di Genova, Marevivo: "Questo decreto minaccia la vita del mare"		
16/10/2024	La Gazzetta Marittima	37
Domani gli Ship2shore Awards		
15/10/2024	PrimoCanale.it	38
Genova, al 12° Campionato della Lanterna brillano J Blu e Manu		
15/10/2024	Shipping Italy	40
Sech vince al Consiglio di Stato: a rischio annullamento la concessione di Spinelli e Hapag Lloyd		

La Spezia

15/10/2024	Citta della Spezia	42
Vele d'Epoca alla Morin, a Ojala II il premio Autorità del Mar Ligure Orientale		

Ravenna

15/10/2024	RavennaNotizie.it	43
Uil Trasporti Ravenna: "se AP vende l'area per i servizi dell'autotrasporto, non si perda la progettualità di un'area di sosta attrezzata"		

15/10/2024	ravennawebtv.it	44
<hr/>		
15/10/2024	ravennawebtv.it	45
<hr/>		

Marina di Carrara

15/10/2024	(Sito) Ansa	46
<hr/>		
15/10/2024	Citta della Spezia	47
<hr/>		
15/10/2024	Port Logistic Press	49
<hr/>		

Livorno

16/10/2024	La Gazzetta Marittima	51
<hr/>		
16/10/2024	La Gazzetta Marittima	52
<hr/>		
16/10/2024	La Gazzetta Marittima	54
<hr/>		
16/10/2024	La Gazzetta Marittima	56
<hr/>		
16/10/2024	La Gazzetta Marittima	58
<hr/>		
15/10/2024	Messaggero Marittimo	59
<hr/>		
15/10/2024	Port News	60
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

16/10/2024	La Gazzetta Marittima	62
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/10/2024	vivereancona.it	63
<hr/>		

15/10/2024	vivereancona.it	65
Corsa su strada: domenica 20 ottobre va in scena la 5° edizione de 'La Dieci di Ancona'. Come cambia la viabilità		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/10/2024	(Sito) Ansa	71
Regione Lazio: in arrivo la Zls, vantaggi per porti e imprese		
15/10/2024	Agenparl	72
REGIONE LAZIO: PROPOSTA DI ISTITUZIONE DELLA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA (ZLS)		
15/10/2024	CivOnline	75
Musolino: «Politiche green e di investimento devono andare di pari passo»		
15/10/2024	CivOnline	76
Grasso: «Civitavecchia punti su porto e cantieristica»		
15/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	78
Musolino: «Politiche green e di investimento devono andare di pari passo»		
15/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	79
Grasso: «Civitavecchia punti su porto e cantieristica»		
15/10/2024	Rai News	81
Civitavecchia, la chiusura della centrale manda in cassa integrazione 16 persone		

Napoli

15/10/2024	Ildenaro.it	82
Campania 2024: i mercati che stanno sfidando la crisi		
16/10/2024	La Gazzetta Marittima	84
Marevivo e MSC Patrizia		
16/10/2024	La Gazzetta Marittima	85
Career Day a Napoli		
15/10/2024	Messaggero Marittimo	86
Annunciata: Riforma, sicurezza e sostenibilità al centro del dibattito sulla portualità del futuro		<i>Andrea Puccini</i>
15/10/2024	Port News	88
Un 2° trimestre in crescita per il porto di Napoli		

Salerno

15/10/2024	(Sito) Ansa	89
Domani sbarco di migranti a Salerno, anche 28 minori		
15/10/2024	Cronache Della Campania	90
Salerno, domani sbarco di migranti: ci sono 28 minori		
15/10/2024	Ildenaro.it	91
Domani sbarco di migranti a Salerno, anche 28 minori		

Brindisi

15/10/2024	Brindisi Report	92
Al servizio costante della cittadinanza: vigili del fuoco protagonisti allo Snim		
15/10/2024	Shipping Italy	93
Un'acquisizione in Danimarca e un'agenzia marittima propria a Brindisi per Grimaldi		

Taranto

15/10/2024	Shipping Italy	94
Rimorchio portuale a Taranto di nuovo sul piede di guerra		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

16/10/2024	La Gazzetta Marittima	95
Premiato ad Atene Agostinelli		
15/10/2024	Rai News	96
Fiom Cgil: "Baker Hughes non rinunci all'investimento a Corigliano"		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

15/10/2024	Informazioni Marittime	97
Caronte & Tourist accresce fatturato e dipendenti. Presentato il Bilancio di Sostenibilità		
15/10/2024	lasicilia.it	99
Ponte: la società Stretto di Messina risponde agli ambientalisti su faglie, uccelli migratori, costi-benefici, traffico e interventi di compensazione		
15/10/2024	quotidianodisicilia.it	103
Caronte&Tourist: presentato il Bilancio di sostenibilità 2023 Caronte&Tourist: presentato il Bilancio di sostenibilità 2023		
15/10/2024	quotidianodisicilia.it	105
Ponte Stretto, priorità al centro del progetto: ambiente, salute pubblica, biodiversità Ponte Stretto, priorità al centro del progetto: ambiente, salute pubblica, biodiversità 0 commenti Lascia un commento Pubblicità Potrebbe interessarti anche Vuoi attivare le notifiche di QDS?		
15/10/2024	Stretto Web	109
Ponte sullo Stretto, la Società Stretto di Messina smentisce le ennesime fake news degli ambientalisti di sinistra		
15/10/2024	Stretto Web	113
Porto di Tremestieri: a palazzo Zanca la consegna dei lavori		
15/10/2024	TempoStretto	114
Caronte e Tourist, cresce il fatturato. Nuove navi e prestazioni migliorate		
15/10/2024	TempoStretto	117
Nibali torna in bici a Messina: "Facciamola conoscere ai crocieristi" VIDEO		
15/10/2024	TempoStretto	118
"Dal ponte impatto ambientale irreversibile", Ciucci: "Affermazioni generiche"		

15/10/2024	TempoStretto	123
Porto di Tremestieri, consegnati i lavori alla Bruno Teodoro		

Focus

15/10/2024	(Sito) Ansa	124
Confindustria, nasce il 'consiglio rappresentanze portuali'		

15/10/2024	FerPress	125
KEY - The Energy Transition Expo		

15/10/2024	Informazioni Marittime	127
I porti entrano nella Confindustria		

16/10/2024	La Gazzetta Marittima	128
La Svizzera rilancia la flotta		

15/10/2024	Shipping Italy	129
Confindustria costituisce il Consiglio delle rappresentanze portuali		

15/10/2024	The Medi Telegraph	130
Confindustria costituisce il Consiglio delle rappresentanze portuali		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30 C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979370
mail: servizioclienti@corriere.it

V
VALLEVERDE

A Riva del Garda
Schedina da 3 euro:
un 6 da 90 milioni
di **Paolo Virtuani**
a pagina 25

Il locale in Versilia
Briatore vende il Twiga
Offerta da Del Vecchio
di **Alfio Sciacca**
a pagina 22

VALLEVERDE

Apriamo gli occhi
IRAGAZZI NELL'ERA DEL RANCORE
di **Walter Veltroni**

«È sempre successo». Così di solito si sente rispondere chi considera i fatti di cronaca terribili di questa stagione del nostro vivere come qualcosa di spaventosamente nuovo, di spaventosamente inedito. Invece i rassicuratori ci invitano a non preoccuparci — cosa vuoi che sia se nelle scuole americane si spara — con centinaia di morti, se gli adolescenti soffrono come cani — in fondo sono pochi e non votano — se le strade di questo povero Paese — non diversamente da quelle francesi o inglesi — sono macchiate di sangue bambino.

«È sempre successo» dicono, citando la storia di Novi Ligure o quella di Pietro Maso. Ma quei casi sono estratti da diversi decenni di vita italiana; ci inchiodarono e si sono fissati nella memoria collettiva proprio per la loro terribile unicità. Ora invece facciamo fatica a ricordare la sequenza degli eventi tragici dell'ultima settimana. L'assassino diciannovenne di Rozzano ha detto che è uscito di casa con un coltello in mano, in piena notte, e ha deciso di uccidere un giovane di 31 anni «perché aveva passato una brutta giornata». Un diciassettenne di Viadana ha strangolato una donna perché voleva vedere «che effetto faceva uccidere una persona» e per questo si era documentato su Internet dove aveva lasciato messaggi di sostegno all'assassino di Giulia Cecchettin.

continua a pagina 28

Misure per 30 miliardi. Soddisfatto Salvini. Tajani: niente nuove tasse. Tagli del 5% ai ministeri

Manovra, intesa sulle banche

Contributo di 3,5 miliardi. Meloni: così avremo più coraggio della sinistra

L'INTERVISTA / SCHLEIN
«Giorgia forte solo con i deboli
E ora riconosca la Palestina»
di **Maria Teresa Meli**



La segretaria del Pd Elly Schlein attacca la premier: «Meloni fa la debole con i forti e la forte con i deboli. Ora riconosca la Palestina».
a pagina 9

di **Mario Sensi**
Manovra, misure per 30 miliardi. Trovata l'intesa sulle banche. da pagina 2 a pagina 5

GIANNELLI

GIORGIA & GIORGETTI ACCONCIATURE

ALTRO CHE SUPERBONUS!

LA PREMIER IN AULA
«Venerdì volo in Libano»
di **Paola Di Caro**

La premier Giorgia Meloni annuncia in Aula: «Venerdì andrò in Libano». E anche che l'Italia non darà più armi a Israele. Appello all'unità sul nome di Raffaele Fitto commissario dell'Unione europea.
a pagina 6

GUIDA AI PROVVEDIMENTI
Pensioni, bonus: le novità
di **Enrico Marro** e **Claudia Voltattorni**

L'adeguamento della minima, gli aiuti per la natalità, la riduzione del 7% del costo del lavoro, il bonus di 100 euro in busta paga confermato anche per il 2025; ecco la guida alle novità più importanti.
a pagina 3

LETTERA A NETANYAHU
Usa, ultimatum a Israele su Gaza: aiuti umanitari o niente più armi

di **Davide Frattoni** ed **Andrea Nicastro**



Washington minaccia di bloccare l'invio di armi a Israele se non migliora la situazione umanitaria a Gaza. La lettera è arrivata due giorni prima che i militari americani atterrassero per iniziare a installare il sistema di difesa contro i missili balistici iraniani. Le nuove minacce di Hezbollah.
alle pagine 10 e 11 **Olimpio**

La denuncia in Svezia Il calciatore: «Bugie». E allude alla causa con il Psg



Francia sotto choc alla notizia che il suo campione, Kylian Mbappé, è indagato, in Svezia, per una vicenda di violenza sessuale

Mbappé «indagato per stupro»
Accusa e veleni, choc in Francia
di **Stefano Montefiori**

Kylian Mbappé accusato di violenza sessuale in Svezia. Il fuoriclasse francese del Real Madrid si difende: «Sono tutte bugie». E parla di complotto. Le allusioni al suo ex club, il Paris Saint-Germain.
a pagina 23

Roma Coinvolto il referende di Musk
Appalti e tangenti al vertice di Sogei: arrestato il dg Iorio

di **Monica Guerzoni** e **Iaria Sacchettini**

Il direttore generale della Sogei, Paolino Iorio, e un imprenditore della Italtel e Itd solution, Simone Bossi, sono stati arrestati per appalti e tangenti. Fra gli indagati dell'inchiesta della Procura di Roma c'è anche Andrea Stroppa considerato «l'uomo di Elon Musk in Italia».
alle pagine 12 e 13

IL VIA ALLA BUCHEMESSE DI FRANCOFORTE
I libri lo sanno: noi siamo una sola tribù

di **Carlo Rovelli**
Siamo qui per celebrare i libri. Alcuni di noi scrivono libri, alcuni pubblicano libri, la maggior parte di noi legge libri.
continua alle pagine 36 e 37

BADANTI? COLF?
GALLAS GROUP
GALLAS GROUP
Troviamo NOI la badante giusta per TE!

www.gallasgroup.it

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Reddito di bossanza

Dal figlio del fondatore della Lega uno può legittimamente aspettarsi di tutto, anche che scriva «Dagli Appennini alle Langhe» o che proponga un referendum abrogativo della pizza napoletana. Di tutto, ma non che abbia percepito per quarantatré mesi il famigerato reddito di cittadinanza. Peggio, che sia stato rinviato a giudizio con l'accusa di averlo intascato indebitamente. Confidiamo che Riccardo Bossi riesca a dimostrare la sua innocenza. E ce lo auguriamo ancor più per suo padre che per lui. Nella favolistica padana, di cui l'Umberto è stato un cantastorie inesauribile, il reddito di cittadinanza si colloca tra la bacchetta magica di lord Voldemort e la melma avvelenata della strega di Biancaneve. Il simbolo ultimo dello Stato assistenzia-

le, di Roma ladrona, del Sud parassita del Nord. Non c'è pregiudizio o luogo comune che non sia stato tirato in ballo per ironizzare su un sussidio di sopravvivenza che, magari con altri nomi, è presente in tutte le principali democrazie occidentali. Lo so: certe norme, che risultano efficaci per gli svedesi o gli austriaci, funzionano un po' meno bene nell'interpretazione creativa degli italiani. Almeno di quelli che, quando il reddito era in vigore, lo usavano per arrotondare un lavoro in nero. Ma se — Dio Pio non voglia — il processo a Riccardo Bossi dovesse concludersi con una condanna, risulterebbe evidente che tra i due popoli confinanti, padani e italiani, esistono notevoli affinità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CORSI
Alessandro Fracassi
CEO MutuiOnline.it, ti insegna a differenziarti dalla concorrenza

Il 1° sito di corsi in Italia
con Celebrity e autorità del settore.

41016
9 771120 498008





Dopo una sentenza del Tribunale di Milano, la app Uber Eats dovrà risarcire 3,8 milioni a 1.400 rider licenziati. Ogni tanto la giustizia è uguale per tutti



Mercoledì 16 ottobre 2024 - Anno 16 - n° 286
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 in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SUL RING "In Europa votate tutti per Fitto" Migranti, Israele e 110: Meloni vs Elly e Conte

La premier timida su Tel Aviv e dura con Sea Watch. La dem: "Bulla, forte con i deboli e zitta con Bibi". Attacco ai 5Stelle su Superbonus e armi: "Se mi faccio spiegare qualcosa da voi mi dimetto". Le amnesie su Gentiloni

MARRA E SALVINI A PAG. 2 - 3



MAZZETTE ALLA DIFESA Sogei: indagato Stroppa, uomo di Musk e Renzi



DELLA SALA A PAG. 8 - 9

OGGI MANOVRA IN CDM Tagli da 7 mld, balzelli e meno sgravi alle tasse



DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 6

Gentilona

Marco Travaglio

Non so come gli studiosi della psiche umana chiamino lo strano fenomeno che attanaglia Giorgia Meloni. Non il vittimismo aggressivo, né la mania di persecuzione, né la sindrome di accerchiamento, né la "proiezione" che la porta a imputare alle opposizioni parole e toni troppo forti contro di lei, che in piena pandemia diede leggiadrammaticamente a Conte del "criminale". Parliamo dell'inclinazione ad attribuire a se stessa cose mai fatte. Tipo ieri, quando in Senato ha chiesto alle opposizioni di votare per Fitto commissario europeo, come lei crede di aver fatto nel 2019 con Gentiloni: "Mi auguro che tutte le forze politiche italiane si facciano parte attiva presso le proprie famiglie politiche europee affinché questo risultato per la nostra Nazione sia raggiunto rapidamente senza inciampi. Ci sono momenti in cui l'interesse nazionale deve prevalere su quello di parte. È quello che noi abbiamo fatto nella scorsa legislatura sulla nomina di Gentiloni, quando proprio Fitto - in rappresentanza di FdI - si esprime a favore del candidato italiano e conseguentemente il gruppo di Ecr votò in suo favore". Non si sa dove si sia sognata la circostanza, che negli atti non trova riscontri, ma solo smentite.

A meno che non si riferisca al suo post del 9 settembre 2019, prodigo di elogi per Gentiloni: "Un politico che gli italiani hanno bocciato, hanno mandato a casa e che il M5S ha fatto rientrare dalla finestra grazie al patto della poltrona con il Pd. Gentiloni è l'uomo perfetto per non cambiare nulla in Europa, difendere gli interessi della finanza speculativa e rafforzare l'egemonia franco-tedesca". E chiamò addirittura la gente in piazza. Cinque giorni prima anche Fitto, che allora sedeva proprio nel Parlamento europeo, aveva espresso tutta la sua fiducia e la sua stima al commissario italiano: la sua nomina - dichiarò magnanimo - costituiva un autentico "sovrimento di ogni legittimità democratica. Chi perde governo, nomina ministri e commissari europei sonoramente bocciati dai cittadini". Un viaggio beneaugurante che non poté agevolare l'iter di nomina di Gentiloni, dimostrando la granitica e patriottica compattezza dei rappresentanti della Nazione italiana, a prescindere dalle appartenenze. Patriottismo che emerse in tutto il suo fulgore anche al momento del voto del Parlamento europeo sulla nuova Commissione: il gruppo conservatore Ecr - il cui coordinatore, il belga Johan van Overtveldt, aveva votato in commissione pro Gentiloni - si spaccò: una parte disse Sì alla squadra di Ursula e un'altra No. E a dire No furono proprio i conservatori italiani di FdI. Casomai gli specialisti non avessero ancora dato un nome a questo strano fenomeno, ne avremmo da suggerire uno: paraculaggine.

NORMA AD HOC LA PRESIDENTE COLOSIMO CONTRO I DUE EX PM DEI 5STELLE

Fuori dall'Antimafia Scarpinato e De Raho

CACCIA ALLE STREGHE
ACCUSATI PER "CONFLITTO D'INTERESSI" SU STRIANO E NATOLI. MA SONO ESTRANEI

DE CAROLIS A PAG. 7

L'ADUNATA VENERDI PER L'UDIENZA OPEN ARMS
Gazebo, volantini e flash mob: così la Lega prepara lo show antimagistrati a Palermo

GIARELLI A PAG. 11

IL GOVERNO: NON SI PUBBLICHI NESSUN ATTO
Mulle più salate e bavaglio extra-large: le 3 destre e Iv alzano il tiro sui cronisti

MASCALI A PAG. 7

PARLA MARCO RIZZO
"Macché omofobo: dire 'W la gnocca' è rivoluzionario..."
Claudio S. Fioretti
Leader di Democrazia Sovrana e Popolare, Marco Rizzo, l'ultimo comunista d'Italia, se ne è uscito nei giorni scorsi con un proclama: "A me piace la gnocca".
A PAG. 11

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Il netturbino sulla destra a pag. 7
 - Basile I bellicisti riabilitano i Brics a pag. 13
 - Orsini L'Italia e i suoi tre fallimenti a pag. 13
 - Robecchi Ulisse dall'Egitto a Tirana a pag. 13
 - Grande La guerra dei "poveri cristi" a pag. 16
 - Meloni Diritto internazionale addio a pag. 17

TRA APPALTI E FRITTURE
Indagato braccio destro di De Luca
IURILLO A PAG. 10

I CARABINIERI: 430 EURO
Multato l'apicoltore per uno striscione anti-bombe a Gaza
GRASSO A PAG. 15

La cattiveria
Comizio di Trump in Texas, fermato un uomo sospetto: non era armato
LA PALESTRA LUDOVICO CARTA

DALLA SINAGOGA AL NOBEL
Singer e l'infanzia di bimbo yiddish col papà rabbino
TAGLIABUE A PAG. 18



IL FOGLIO

VALLEVERDE

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 148/2000 Conv. L. 48/2001 Art. 1, c. 1, D.L. 10/2/2002

ANNO XXIX NUMERO 245

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MERCOLÌ 16 OTTOBRE 2024 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 33 - € 1,50 il libro L'AGENDA DRAGHI

Direttore grillino del Tg registra manager Rai a sua insaputa, denuncia l'azienda per demansionamento e compone un magnifico apologo fantozziano

Nell'azienda che negli ultimi due anni ha soprattutto parlato di giornalista scorgevo con il quale nessuno vorrebbe condividere la stanza in redazione. Ci ho Rai, adesso l'argomento più gettonato è serio) nei corridoi riguarda il direttore di Rai Parlamento, Giuseppe Carboni - per sapienza del destino quasi omonimo di quel Carboni collega di Pintavalli - che ha registrato di nascosto le sue conversazioni private con il capo del personale della Rai, Felice Ventura, e ha depositato tutto in una denuncia per "demansionamento". Di quel file audio parlano tutti tra Saxa Rubra e Viale Mazzini. In quei commenti, giudizi, amicizie con una miriade di giornalisti, dirigenti e personalità della Rai. Ma la storia è paradigmatica dell'azienda più disfunzionale della terra, la Rai, e di quel paese, l'Italia, in cui tutti registrano tutto.

Biagi, Biagi e Carboni, insomma: separati alla nascita. Ebbene questo giornalista carneade che sarebbe piaciuto a Cesare Lombroso o a Nino Frassica, una volta terminata l'esperienza del potere grillino era stato lasciato senza incarico dall'amministratore delegato Carlo Fortes. Finito per due anni in un sottoscala, da dove ogni tanto risaliva per intracciare con Roberto Sergio e Giampaolo Rossi, i nuovi proconsoli meloniani di Viale Mazzini. Da così deve averlo sconvolto al punto da spingerlo, dopo due anni, a fare causa all'azienda per "demansionamento". Non solo. Se ne andava nella stanza del capo del personale della Rai, un manager ignaro che gli si dimostrava però amico, oppure gli telefonava, e registrava ogni singola parola. Quello, il manager, che si chiama Ventura, gli diceva che aveva ragione e si abbandonava pure a una marcia di retrocessione e commenti non sempre del tutto edificanti (parlo di altri director, ex director, ex director, caporali uomini di punta, di rincalzo, di spinta, di frenata, di compromesso, di tacco o di gonfiato della Rai. Supponiamo che Carboni (parlo di Carboni) in realtà volesse restare tranquillo nel sottoscala. Di sicuro non sarà direttore del Tg3, malgrado sia considerato il fior fiore di grillino/visti i meriti e le caratteristiche umane). Persino Conte non lo vuole più. Peccato. Di rigiere, in Rai, è una bella cosa. Vuol dire avere un ufficio con la mezza moquette sul pavimento e il mazzo di fiori finti sopra il televisore collegato in bassa frequenza.

La lettera da Washington

Gli americani ordinano a Israele di occuparsi dei civili a Gaza

Blinken e Austin danno trenta giorni per migliorare l'ingresso degli aiuti. Altrimenti niente sostegno militare

Le operazioni nel nord

Roma. Esiste una legge americana molto chiara che stabilisce che i paesi che ricevono aiuti militari dagli Stati Uniti devono consentire il trasferimento nelle aree di guerra senza nessuna interruzione di beni umanitari forniti e supportati dagli Stati Uniti. Settembre è stato il mese che ha segnato il numero più basso di camion con aiuti umanitari entrati a Gaza e, ricordando a Israele il suo impegno con gli Stati Uniti, il segretario di stato Antony Blinken e il segretario alla Difesa Lloyd Austin, con una lettera molto precisa inviata al governo guidato da Benjamin Netanyahu e diffusa dal canale israeliano Keshet 12, hanno elencato gli impegni che lo stato ebraico è tenuto a rispettare e le conseguenze che dovrà affrontare in caso contrario.

Viva gli NBS

Contro l'attentismo dell'Ue e i veti di Orbán ci sono i paesi nordici e baltici a trainare il sostegno a Kyiv

Bruxelles. Gran parte dei leader dell'Ue sembra essere entrata in modalità attendista sul sostegno all'Ucraina per difendersi dalla guerra di aggressione della Russia. Il Consiglio europeo di domani, al quale parteciperà anche Volodymyr Zelensky, cercherà di sbloccare il prestito da 50 miliardi di dollari promesso dal G7 a giugno e che è minacciato dal veto di Viktor Orbán. Ma, anche se non dicono pubblicamente come il premier ungherese, gli altri leader sembrano intenzionati ad aspettare le presidenziali americane prima di decidere quanto impegnarsi per la difesa di Kyiv. Con un'eccezione. I nordici e i baltici stanno surclassando tutti in termini di aiuti militari. Il "costo" è un investimento, perché la Russia di Vladimir Putin è una minaccia esistenziale.

Suicidio woke

Libri da sinistra contro l'antisemitismo "virtuoso", "Hammas ha ucciso il risveglio"

Roma. I grandi eventi hanno il loro giorno dopo. "Le 8 ottobre" di Eva Illouz, sociologa franco-israeliana, per i traet, la collana dei libretti di Gallimard, si occupa del giorno dopo il pogrom. Avremmo potuto pensare che, negli ambienti progressisti occidentali, l'8 ottobre 2023 non sarebbe stato il giorno della compassione unanime per le vittime delle atrocità del giorno prima? Invece, abbiamo sentito, a New York come a Parigi, voci autorevoli salutare con giubilante emozione, un atto di resistenza volto a punire l'oppressore israeliano. Questo antisemitismo radicale ha avuto come terreno fertile un sistema di pensiero, una "teoria" che, con la sua passione decostruttiva, impone la lettura decoloniale agli eventi mondiali.

Nella post realtà

Dal 2016 al 2024, dai "fatti alternativi" all'assenza di una realtà condivisa. L'America al voto

Milano. Non perdetevi tempo a guardare i sondaggi sulle presidenziali americane, dice il giornalista star di questa stagione elettorale -20 HABIB VS TRUMP- Ezra Klein: sono dentro ai margini di errore, quindi fallaci, quindi inutili. Ma pure informarsi, su questa campagna che si conclude il 5 novembre, è diventato complicato: il 32 per cento degli americani intervistati dal Pew Research dice che "è difficile" determinare che cosa è vero e che cosa è falso, e il 73 per cento dice che spesso o molto spesso si è imbattuto in informazioni "non accurate" - ma chissà quali è il termine di confronto di questa accuratezza. Michael Caulfield, un ricercatore dell'Università di Washington, ha spiegato nella newsletter "Edio" del suo sito che "l'uso primario della 'misinformazione' non è affatto quello di cambiare le convinzioni degli altri. La maggior parte della misinformazione è fornita come un servizio per mantenere queste convinzioni pure di fronte a prove schiacciante che dimostrano il contrario". Sull'Atlantico, Charlie Warzel ha ripreso le parole del professore e ha aggiunto: è in corso "un assalto culturale a qualsiasi persona o istituzione che opera nella realtà", e conclude: "Gli americani sono divisi non soltanto dalle loro idee politiche, ma dal fatto che credono oppure no in una realtà condivisa, o che ne desiderano una".

Tra venti giorni ci sarà la terza elezione americana di fila definita "esistenziale", cioè una lotta tra democrazia ed eversione: nel 2016, quando eravamo ancora poco consapevoli rispetto a gerarchie straniere e disinformazione, vinse Donald Trump ed entrambi nella stagione dei "fatti alternativi" e della post verità; nel 2020, vinse Joe Biden e elementare di rispetto delle regole ha fatto da trampolino a una nuova esplosione di complottismi e bugie che nel 2024, oggi, ci ha portato dritti alla post realtà. La sfiducia nelle istituzioni, nella scienza, nell'informazione - cioè nei pilastri della convivenza democratica - ha determinato un attacco continuo a chi vive e opera nella realtà, che siano questi politici, giornalisti, medici o funzionari meteorologici. Intanto restano le ingerenze straniere (russe, cinesi, iraniane soprattutto), le fake news, le teorie cospirative, le immagini false elaborate dall'intelligenza artificiale. In questo disincanto gli americani voteranno il loro prossimo presidente, un'altra elezione esistenziale in cui la frattura non corre più soltanto lungo il bene senso, la stabilità, la fiducia, ma anche tra i vari gradi di disincanto dalla realtà. (Paola Peduzzi)

Andrea's Version

Lo chiamano bavaglio: "Estendere il divieto di pubblicare le interazioni in tutte le ordinanze, non solo quelle di custodia cautelare, potenziare il sistema sanzionatorio nei confronti di chiunque dei pubblici, in primis i giornalisti e sanzioni anche per testate ed editori". Sarebbe, al momento, l'orientamento di Camera e Senato. Fermare gli orologi. Ormai igitur.

Il falso scandalo del modello albanese

I difetti ci sono, ma c'è una ragione per cui anche alcuni leader di sinistra, in Europa, si stanno appassionando al metodo italiano sull'Albania: senza gestire i confini esterni, l'Europa finisce ko. Cortocircuili e miti da sfatare

La domanda in fondo è semplice e riguarda il famoso piano elaborato dal governo italiano per externalizzare in Albania uno degli ingranaggi che riguardano la gestione del flusso dei migranti. Domanda semplice: ma oltre alla propaganda c'è qualcosa di più? Questa mattina, come forse già sapete, arrivavano in Albania i primi migranti intercettati dalla Marina militare italiana in acque internazionali. L'accordo tra il governo italiano e quello albanese prevede i seguenti punti. L'Albania ha dato all'Italia il permesso di realizzare due strutture dedicate alla gestione dei flussi dei migranti. La prima struttura si trova a Shengjin, a 66 km a nord di Tirana, mentre la seconda struttura si trova a Gjadër, 21 km più a nord di Shengjin. In entrambe le strutture vigeva la giurisdizione italiana e sono le autorità italiane che devono garantire l'ordine. Il primo struttura si trova a Shengjin, a 66 km a nord di Tirana, mentre la seconda struttura si trova a Gjadër, 21 km più a nord di Shengjin. In entrambe le strutture vigeva la giurisdizione italiana e sono le autorità italiane che devono garantire l'ordine. Il primo struttura si trova a Shengjin, a 66 km a nord di Tirana, mentre la seconda struttura si trova a Gjadër, 21 km più a nord di Shengjin. In entrambe le strutture vigeva la giurisdizione italiana e sono le autorità italiane che devono garantire l'ordine.

contati con le coordinate dell'operazione si può provare a rispondere alla domanda di chi sopra, aggiungendo qualche elemento di riflessione in più: oltre alla propaganda c'è qualcosa di più? L'operazione albanese porta al primo almeno cinque vantaggi. Il primo vantaggio è di carattere retorico e non c'è dubbio che la creazione a caro prezzo della bolla albanese possa consentire alla presidenza del Consiglio di rivolgersi ai propri elettori e non solo a quelli con lo sguardo di chi finalmente può dire di aver trovato una via di mezzo tra la follia salviniana dei porti chiusi, la scellerata strategia del blocco navale e l'utopia europea della solidarietà sui migranti. Il secondo vantaggio è di carattere politico, per così dire, e riguarda il secondo elemento di propaganda: la creazione di una certa percezione che assume l'Italia, che nell'immaginazione collettiva sta diventando un paese che sceglie una via nuova, per qualcuno che appare autorizzarsi per altri disumani, per poter dimostrare il concetto di voler proteggere i confini della struttura dell'Europa. Il terzo vantaggio è di carattere, anche qui, comunque di propaganda: la creazione di una certa percezione che assume l'Italia, che nell'immaginazione collettiva sta diventando un paese che sceglie una via nuova, per qualcuno che appare autorizzarsi per altri disumani, per poter dimostrare il concetto di voler proteggere i confini della struttura dell'Europa. Il terzo vantaggio è di carattere, anche qui, comunque di propaganda: la creazione di una certa percezione che assume l'Italia, che nell'immaginazione collettiva sta diventando un paese che sceglie una via nuova, per qualcuno che appare autorizzarsi per altri disumani, per poter dimostrare il concetto di voler proteggere i confini della struttura dell'Europa.

Le minacce cinesi | IL DISCORSO. La democrazia non è negoziabile per Taiwan. La diplomazia di Tsai

Festa del foglio | intervista

La pace, le guerre, la Cina e pure l'Italia: la versione di Tajani

Arte (non più) Povera

Una mostra a Parigi svela un rischio: che il narcisismo oscuri una corrente artistica

Arte Povera, copyright Germano Celant. Poche definizioni si sono rivelate più puntuali al punto da erigersi a slogan mondiali, intraducibili, riferiti all'ultima avanguardia che l'Italia abbia conosciuto. A differenza di altri movimenti coevi quali il Minimalismo, la Pop Art, la Land Art, l'Arte Concettuale, che sono fondamentali nella ridefinizione di cosa può essere un dipinto, una scultura e più in generale a cosa ci si riferisce quando si parla di opera d'arte, l'Arte Povera rifiuta l'idea di un unico stile identificabile. Essa contiene un po' tutti gli ingredienti di ciascuno dei movimenti solo che se ne discioglie in garbo e orgoglio, abbracciando il misticismo, celebrando il mitologico e l'arcaico. Se il Minimalismo è nato negli Stati Uniti, ma di artisti minimalisti ne esistono ovunque, non esiste un artista "poverista" che non sia italiano. L'Arte Povera presenta questa forte identità malgrado i primi artisti radunati nel settembre del 1967 sotto questo epitetto in occasione della mostra alla Galleria La Bertesa di Genova avessero, alla fine, poco in comune fra di loro. Si trovano degli aspetti simili che, appena si teorizzano, trovano motivo di smentita. Maglie italiane che si possono forse radunare sotto il concetto di uno spirito che enfatizza il personale, un modo di fare arte che, appunto, si teorizza, ma la diversità si è nel tempo rivelata una forza unificante, aprendo a possibilità creative alternative. Quindi, la mostra "Arte Povera" inaugurata da pochi giorni presso la Biennale di Commercio, Collezione Pinault, a Parigi, che comprende più di 250 opere storiche e contemporanee è l'occasione per celebrare un movimento unico, vertice internazionale, motivo di studio per certi di scoperta per altri e orgoglio nazionale in terra francese. Scusatse se è poco Affida alla curatrice, che è stata esperta Carolyn Christov-Bakargiev, al culmine di una carriera ai vertici internazionali, le premesse della mostra sono chiare.

Talebani in Valdarno

Fugine Valdarno, città metropolitana di Firenze, è stata la sede di una succursale del ministero del Centro Mastro Cilegia. Vizio e della Virtù talebano, quello che nei giorni scorsi ha stabilito che le tivù afgane non potranno più mostrare immagini di esseri viventi, in rigida applicazione dell'economia del Corano. La spartizione delle donne, la loro invisibilità, era iniziata molto prima. In ossequio a quella dogmatica, che prevede la ghettizzazione e l'esclusione dal normale panorama visivo degli esseri viventi, soprattutto se donne, il comune di Fugine Valdarno ha deciso che per un'ora alla settimana la piscina comunale sarà chiusa a tutti e riservata a un corso di nuoto a cui potranno accedere solo donne musulmane. Saranno messe a disposizione "operatrici tutte al femminile" e durante l'attività nella struttura sarà impedito il contatto. Al faccia del dogma dell'inclusione, mentre le donne italiane rivendicano il diritto di arbitrare le partite di calcio maschili, gli istruttori marocchini si impongono di chiamare d'urgenza i sindacati. Motivo della chiamata? I tati che avrebbero "infestato la sede", tanto da meritarsi "una strategia". I pool stanno ancora ridendo, gli uffici sono stati svuotati per un vero diluvio ministeriale. A Lollo serve adesso un'area come a Noè, l'arca di Lollo.

Tra Fitto e il Libano

Meloni in Aula: appello e scontro col Pd sul commissario. Il nodo delle armi a Israele

Roma. Solito scenario: partenza soft di mattina. In Senato, poi impennata di umori in serata, alla Camera. Le comunicazioni di Giorgia Meloni in vista del Consiglio europeo, tripudio della democrazia parlamentare, non deludono mai. Cosa ha detto la premier fra il primo intervento e il doppiorepliche? Due cose su tutte. Che con Raffaele Fitto all'Italia è andata meglio rispetto a cinque anni fa perché al contrario di Paolo Gentiloni, sostiene Meloni, questa volta "esprimeremo un vicepresidente esecutivo della commissione". Ecco perché tutti, a partire dal Pd, non dovranno mettersi di traverso nel nome dello spirito nazionale "come facevano noi nel 2019 con Gentiloni". Per onore di cronistoria, le cose andarono un po' diversamente: quando spuntò il nome di Gentiloni, la leader di Fdi chiamò la piazza poi in commissione, al momento delle audizioni, Fitto si espresse a favore e anche il coordinatore di FdE votò sì all'allora commissario agli Affari economici, salvo bocciare nella plenaria tutto il pacchetto del primo governo Ursula, compreso Gentiloni ovviamente.

Orsini e quota 109

Quello che Confindustria non dice (su se stessa) quando chiede al Mef di rivedere le agevolazioni fiscali

Roma. Nei prossimi giorni, dopo l'approvazione del Documento programmatico di bilancio (Dpb) da parte del governo, il Mef pubblicherà il Rapporto annuale sulle spese fiscali. I dati non dovrebbero essere molto diversi da quelli del Rapporto 2023, ma ogni anno il governo si ritrova a fare la sua programmazione di bilancio con una foto vecchia di un anno. Si parla sempre di revisione delle tax expenditure, ma probabilmente la prima riforma da fare è quella della tempistica: presentare il Rapporto aggiornato prima dell'inizio della sessione di bilancio e della pubblicazione del Pba a settembre. In ogni caso, visti anche i margini ristretti della finanza pubblica, la necessità di rivedere radicalmente le spese fiscali è stata, recentemente, evidenziata più volte anche dal presidente di Confindustria Emanuele Orsini.

I "tarti" di Lollo

L'ultima emergenza dei suoi uffici? I tati nei mobili. Trasferimenti, lettere e spese

Roma. Api, vespe e tati. Lollo d'Edit. Sono le "piaghe" di Lollobrigida, il ministro sotto attacco, il ministro con i tati (al ministero). Non è uno scherzo. È stata definita "un'emergenza sanitaria" sono stati convocati i sindacati e i dipendenti sono stati trasferiti. Il nuovo "flegello" si è abbattuto sul Crea, il Consiglio per la ricerca in Agricoltura, ente controllato dal Maa. Lo presiede Andrea Rocchi, ed è un'altra strepitosa scoperta della Destra Meloni, uno capace di destinare 399 mila euro (ministro Giorgiotti, prenda nota) per "l'acquisizione dei servizi di digitalizzazione dei processi di lavoro". Un passo indietro per l'integrazione (le visibilità sociali) delle donne musulmane, un passo d'avvicinamento verso la perversa non-visione dei media di talebani. A Fugine Valdarno, città metropolitana di Kabul. (Maurizio Crippa)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

MBAPPÉ E LE ACCUSE DI STUPRO IN UN ALBERGO L'OMBRA DELLA TRAPPOLA CONTRO DI LUI



De Remigis a pagina 16



BUCHMESSE, L'ITALIA A FRANCOFORTE GIULI: «LIBERTÀ, ANCHE DI DISSENSO»

Gnocchi a pagina 26

SORPRESA FERRERO: PER I 50 ANNI DEI KINDER SI APRONO I LABORATORI SEGRETI DEL CIOCCOLATO



Cuomo a pagina 18

la stanza di *Vittorio Feltri* alle pagine 20-21 Monopattini al bando



il Giornale



VALLEVERDE 41016 9 771124 883008

MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2024

DIRETTORE DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 246 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

CASO SANGIULIANO APPELLO AI COLLEGHI: ORA FERMIAMOCI

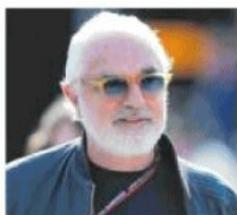
di Hoara Borselli

Molti amici comuni mi dicono che Gennaro Sangiuliano, ex ministro della Cultura, stia vivendo queste settimane in modo tormentato e drammatico, molto più drammatico di quello che ci si possa immaginare. Abbiamo assistito, e purtroppo continuiamo ad assistere, a un pubblico linciaggio che non ha precedenti per invasività, sproporzione di motivazione - Sangiuliano non ha fatto male a nessuno se non a se stesso - e di forze in campo. Nelle scorse ore ho sentito al telefono Sangiuliano, ho parlato con lui, riservatamente, e mi sono impegnata a non riferire nulla di quello che mi ha detto. Ma mi sento di fare un appello - se non lo facessi non mi sentirei a posto con la mia coscienza - a tutti i colleghi di ogni ordine, grado, di ogni orientamento politico: fermiamoci, fermatevi fino a che si è in tempo a non trasformare in tragedia vera e irreversibile ciò che in fondo è una farsa, per la quale Sangiuliano ha già pagato a sufficienza. Non sarà un morbo dettagliato in più o in meno a cambiare la storia, non sarà una comparsata in tv a garantire la nostra libertà di informazione. Non quando si sta giocando con la vita di chi ha addirittura perso la voglia di difendersi e di vivere schiacciato da una inutile gogna.

Giunti a questo punto della storia, il cinismo con il quale opinionisti, giornalisti, politici e financo singoli cittadini si accaniscono contro una persona sconfitta è cosa che fa ribrezzo. Finita la telefonata, ho pensato che quella persona di cui ho raccolto un drammatico sfogo avrei potuto essere io, o uno qualsiasi di voi, che non siamo meno colpevoli di lui in quanto a inciampi nella vita e come lui abbiamo diritto e bisogno di rispetto, senza il quale nessuno può provare a rimettersi in qualche modo in piedi...

Sono molto preoccupata per le condizioni psicologiche in cui si trova Gennaro Sangiuliano. Ci sono momenti e circostanze in cui anche la libera stampa dovrebbe fermarsi. Ecco, questo è uno di quelli.

*IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE), LE VOCI E LE IMMAGINI DI PERSONE E LUOGHI SONO PROTETTE



SVOLTA Flavio Briatore, 74 anni

FINE DI UN'EPOCA

Briatore ha messo in vendita il Twiga

Favorito nella trattativa sarebbe un fondo di Leonardo Maria Del Vecchio

Stefano Zurlo

L'accordo non c'è ancora, ma poco ci manca. Il Twiga starebbe per passare di mano. Sul tavolo di Flavio Briatore ci sono almeno tre offerte: due arrivano da fondi internazionali, la terza è quella di Leonardo Maria Del Vecchio, uno dei sei figli di

Leonardo, il fondatore di Luxottica, oggi EssiLux. Del Vecchio junior è chief strategic officer della multinazionale dell'occhialeria, ma si è anche lanciato in proprio nel mondo della ristorazione: ha aperto tre locali nel cuore di Brera a Milano.

a pagina 13

PROVVEDIMENTO DA 30 MILIARDI

Manovra, ecco a chi vanno i soldi

Dalle banche 3-4 miliardi, più fondi alla Sanità. E arriva la «carta nuovi nati» Meloni chiede unità su Fitto. E su Israele: «Dal 7 ottobre non diamo armi»

HA VENDUTO 300MILA COPIE

Giorgia scrittrice raddoppia il reddito

di Fabrizio de Feo e Matteo Sacchi a pagina 8



BIOGRAFIA Il successo del libro di Giorgia Meloni

Gian Maria De Francesco

Una manovra economica da mettere a punto, ma intanto sono chiare le linee strategiche. Si va verso tagli del 5% alle spese dei ministeri, spiegano fonti di governo. Il contributo delle banche dovrebbe essere di 3-4 miliardi. Inoltre si va verso un aumento delle pensioni minime, della stessa entità di quello previsto lo scorso anno. Si confermano aiuti a redditi medio bassi.

alle pagine 2-3 con Borgia a pagina 4

IL RETROSCENA

Le trame di Schlein a Bruxelles e quel «filo spezzato» con la premier

Adalberto Signore a pagina 5

IL REPORTAGE

Solo nei corridoi di Montecitorio la politica estera è bipartisan

Augusto Minzolini alle pagine 4-5

L'INCHIESTA

Arresti a Sogei per corruzione E i pm puntano su Musk

Lodovica Bulian

Si indaga su un sistema di relazioni privilegiate e giro di soldi. È finito in manette con l'accusa di corruzione, il direttore di Sogei - società in house del Mef - Paolo Iorio, fermato dalla Finanza mentre, secondo i pm, stava prendendo una presunta mazzetta da 15mila euro. Arrestato anche l'imprenditore che gli avrebbe consegnato il denaro in una busta chiusa.

a pagina 10

GIÙ LA MASCHERA

FASCISTI DI SINISTRA

di Luigi Mascheroni

La vicenda di Simone Lenzi è nota. Interprete della vecchia sinistra toscana, qualche giorno fa si è dimesso da assessore alla Cultura di Livorno perché al sindaco - un irocoervo eletto con il sostegno di Pd, Avs e +Europa - non sono piaciuti alcuni suoi tweet ironici, considerati transfobici. Interessante il commento dell'epurato contro la nuova polizia del pensiero progressista: «Il narcisismo etico della sinistra ipocrita cancella la libertà di espressione». Aggiungendo: «L'unica cosa importante è posizionarsi in fretta dalla parte dei giusti e dei buoni».

Poi c'è il caso Marco Rizzo. Ultimo



sopravvissuto, duro e puro, del Partito comunista, è bastato che dichiarasse che a lui piacciono le belle donne (l'ha detta un po' peggio, ma il senso è quello) e la sinistra di spocchia e di potere l'ha rinnegato in un woke. Quando poi ha aggiunto in un'intervista che «I veri discriminati sono gli eterosessuali», apriti cielo. Stefano Bonaccini, il masellone del Pd, ha tuonato: «Quando il cerchio si chiude, passare dall'estrema sinistra all'estrema destra è un attimo». Scomunicato anche lui.

Senza dimenticare Vincenzo De Luca, dissidente anche di se stesso. Giorni fa ha detto: «Il Pd non è credibile per governare l'Italia». La Segretaria, che lo considera un fascista, non vede l'ora di cacciarlo; ma finirà con l'andarsene via prima lui.

Del resto, quando ti accorgi che la sinistra ha abbandonato la libertà e il confronto, puoi fare solo due cose. O rinunci alla libertà e al confronto. O abbandonati la sinistra.

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE. PASTICINE COMMOSE. SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE. SENZA ZUCCHERI. CON CREA AROMATIZZATA. Con il cioccolato che si scioglie e ritorna il tempo richiesto per prendere sonno, gli ingredienti più preziosi della cucina vegana di alta classe, realizzati nel rispetto per il tuo stile di vita sano.



IL GIORNO

Speciale

VIVERE LODI

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

MERCOLEDÌ 16 ottobre 2024
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Rozzano, lo scrittore Jonathan Bazzi: violenza dove non c'è speranza

Quelle cuffie blu al collo L'ultimo selfie di Manuel

Palma e Vazzana alle pagine 12 e 13



Manovra al via, più detrazioni a chi ha figli

Impegno da 30 miliardi. Entra il quoziente familiare. Mille euro per ogni nuovo nato. Contributo di 3,5 miliardi da banche e assicurazioni. Il governo allinea le accise dei carburanti. Tagli ai ministeri. Bonus del 50% per le ristrutturazioni edilizie. Riduzione del cuneo fiscale **Marin e Troise** alle p. 2 e 3

«Israele rispetti il diritto»

Meloni in Aula: «Venerdì andrò in Libano»

Coppari a pagina 5

L'ex capo del controspionaggio

«Infiltrati di Hezbollah nelle basi dell'Unifil»

Boni a pagina 6

L'indopacifico ribolle

La Cina, Taiwan e le due Coree: l'altro fronte orientale

Ottaviani a pagina 7

MAXI INCHIESTA DEI PM DI ROMA, ARRESTATO IL DIRETTORE DI SOGEI DICIOOTTO NEI GUAI, TRA LORO IL COLLABORATORE DEL TYCOON



Andrea Stroppa
(a sinistra)
con Elon Musk

Indagato l'uomo di Musk in Italia

Il direttore generale business di Sogei beccato in flagrante mentre prende una mazzetta da 15 mila euro da un imprenditore. Il braccio destro di Musk

in Italia, Andrea Stroppa, destinatario di una «illecita propalazione di notizie riservate». È il quadro dell'inchiesta della procura di Roma che ha indagato

per i reati di corruzione e turbativa d'asta 18 persone e 14 società. Stroppa: sono totalmente estraneo alle contestazioni.

D'Amato a pagina 9

DALLE CITTÀ

Regione, le gare con i fondi Ue

«Gli appalti vinti con carte falsate» Bufera giudiziaria in Ernst&Young

A.Gianni a pagina 8

Garzeno, il giallo del pensionato



Sospetti nel borgo La caccia al killer con i test del Dna

Pioppi a pagina 17

La psicologa: attenti a chi si isola e alle parole usate come armi

Suicida a 15 anni, cellulare sotto la lente per le prove del bullismo

Verdenelli alle pagine 10 e 11



Svezia, il campione: fake news

Accuse di stupro per Mbappé

Servizi nel Qs



Intervista a Corinne Clery

«Eros senza età, ma sia elegante»

Carella a pagina 15





Le Monde diplomatique

OGGI IN EDICOLA Venezuela, crisi senza fine; Nord Stream, tre scenari; Francia, diffamazione in politica; la storia di fronte ai manipolatori



Domani, l'ExtraTerrestre

PRATO L'impatto ambientale del distretto tessile più grande d'Europa. Tra inquinamento, crisi economica e lavoro nero, si parla anche di mafia



Culture

BUCHMESSE L'Italia è il paese ospite della fiera di Francoforte al via oggi il cui tema è «Radici nel futuro»
Carbone, Marzi, Zangrando pagine 12 e 13

quotidiano comunista
il manifesto

IN CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
• EURO 2,30

MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2024 - ANNO LIV - N° 247

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

L'ingresso del campo di arrivo italiano per i rifugiati nella città portuale di Shengjin, nel nord dell'Albania foto di Alketa Misja/Ansa



Italian style

Sulla deportazione dei migranti «siamo un modello in Europa», esulta Meloni. Ha ragione: von der Leyen vuole trasferire in campi fuori dai confini anche chi ha già chiesto asilo nell'Ue. Ma «le regole ancora non lo consentono», Roma organizza un vertice per accelerare **pagine 2 e 3**

Chi in Italia, chi no
Migranti smistati senza alcuna base giuridica

GIANFRANCO SCHIAVONE

La prima cosa da chiedersi di fronte alla notizia che sedici migranti sono stati trasportati forzatamente in Albania è come sia stata decisa la selezione. Come e perché, vale a dire, questi sedici sono stati separati dagli altri per i quali invece il soccorso in mare si conclude in Italia, dove accedono alle procedure di asilo ordinarie e vengono ospitati in strutture aperte.
— segue a pagina 11 —

all'interno

Albania
Nel porto blindato di Shengjin in attesa del primo sbarco

Oggi i primi sedici migranti verranno rinchiusi nei centri in Albania, che la popolazione non voleva: «Una scelta che abbiamo subito e alla fine accettato a testa bassa»

LIDIA GINESTRA GIUFFRIDA
PAGINA 3

LA BATTERIA THAAD IN CAMBIO DELLA PROMESSA DI NON COLPIRE LE CENTRALI NUCLEARI IRANIANE

In Israele arriva lo scudo di Biden



■ Ieri è arrivata in Israele la batteria di difesa aerea statunitense Thaad: la manda l'amministrazione Biden per garantire uno scudo migliore a Israele nel caso di un attacco missilistico più consistente dal Libano o dall'Iran. In cambio, scrive la stampa statunitense, Washington avrebbe ottenuto dal premier Netanyahu la promessa di non colpire le centrali di arricchimento dell'uranio e gli impianti petroliferi in territorio iraniano. E mentre a Gaza il nord soffre l'assedio totale israeliano e gli ospedali rimangono a secco di scorte mediche, in Libano si aggrava la situazione degli sfollati, un quarto dell'intera popolazione. Tra i più vulnerabili ci sono i lavoratori e le lavoratrici migranti, abbandonati a se stessi dopo anni di sfruttamento sotto il sistema della kafala. **GIORGIO, ANGIERI ALLE PAGINE 8, 9**

■ Su proposta del secondo forum delle tribù siriane tenutosi a Heseke a maggio 2024, il Rojava ha emanato un'amnistia generale che prevede il rilascio di

migliaia di detenuti - 1.520 persone, di cui 63 donne - inclusi militanti dell'Isis. Resta aperta la questione dei militanti di Daesh non siriani. **SACCUCCI A PAGINA 10**

«DA REINTEGRARE NELLA SOCIETÀ»
Amnistia in Rojava, anche per Isis

LA MANOVRA
3,5 mld dalle banche
Maxi taglio ai ministeri



■ Mentre Roma sprofondava nella notte, il governo si radunava a palazzo Chigi per fare un maxi taglio teorico della spesa dei ministeri del 9% (3 miliardi), aumentare le accise sul gasolio come da piano strutturale di bilancio e scrivere il contributo eccezionale come dettato dalle banche. **PIERRO A PAGINA 5**

LEONARDO
Grossi affari con i tank
tra Roma e Berlino



■ Era tutto previsto nel memorandum firmato a luglio dai due colossi dell'industria bellica, a cominciare dai mostruosi guadagni, ma da ieri l'asse Roma-Berlino per produrre i carri armati di ultima generazione è una partnership ufficiale. Nasce la joint-venture fra la tedesca Rheinmetall e Leonardo. **CANETTA A PAGINA 8**

INDAGINE SU SOGEA
Tangenti, appalti
e «l'uomo di Musk»



■ Arrestato a Roma Paolino Iorio, direttore generale di Sogea, controllata del Mef: aveva appena intascato una busta con 15.000 euro da un imprenditore. Al centro dell'inchiesta tangenti e appalti: diciotto indagati, tra loro Andrea Stroppa, «l'uomo di Musk» in Italia. **DIVITO A PAGINA 7**

VOTI E AFFARI
'Ndrine all'assalto del Pontino

■ Secondo l'inchiesta Tritone, e le ultime requisitorie in corso presso il Tribunale di Velletri, per alcuni consiglieri comunali, assessori e sindaci del centrodestra di Anzio, Nettuno e Aprilia era del tutto «normale» rivolgersi alle mafie per farsi eleggere. Accordi di quella che viene definita Quinta mafia, un network criminale organico (basato sullo scambio voti - affari), composto da vari clan, pezzi della politica, dell'imprenditoria, della pubblica amministrazione e delle libere professioni locali. **OMIZZOLO, LESSIO A PAGINA 7**



Posta Italiana SpA, in p. d.l. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CRM/23/21/03
e 1770235-1-15010



€ 1,20 ANNO CICCHI - N° 316 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 16 Ottobre 2024

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

AGENZIA E PRODA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EL 80120

In vista di Empoli
Si ferma Lobotka
a Gilmour le chiavi
del centrocampo

Eugenio Marotta a pag. 15



I tecnici del passato
«Ecco come Conte
riporterà il Napoli
nella storia»

A pag. 17



Francesco De Luca

Nella storia del Napoli è entrato con la forza dei suoi 5 scudetti da allenatore. Antonio Conte ha aperto il nuovo capitolo dopo la penosa fine della scorsa stagione portando la squadra al primo posto. Il confronto con i colleghi. (...)

Piano Mattei e patto
per il Mediterraneo

LA VISIONE
ANTICIPATRICE,
L'INTERESSE
ITALIANO
E EUROPEO

di Giuliano Noci

In un momento in cui il panorama geopolitico mondiale è in continua evoluzione e rivoluzione, il Mediterraneo e l'Africa si ergono come snodi cruciali per il futuro dell'Italia. Giorgia Meloni, presidente del Consiglio, ha cercato di tracciare una strada nuova, con il suo "Piano Mattei per l'Africa" e la volontà, nuovamente ribadita nella sessione parlamentare di ieri, di realizzare un Patto per il Mediterraneo. Questo obiettivo risulta anticipatorio della emergente prospettiva europea (sempre più interessata all'Africa) che la Commissione deve pertanto fare sua e lavorare insieme all'Italia perché tutto ciò si trasformi in realtà. Questo è quello che serve all'Europa, questo coincide di più con l'interesse italiano e europeo insieme visto che l'unico grande hub del Mediterraneo possibile è la piattaforma del nostro Mezzogiorno che si allunga tra le due sponde del Mare Nostrum.

Eppure, nonostante l'ambizione di farlo diventare un progetto di "respiro nazionale e internazionale", riflette oggettivamente il nostro interesse nazionale, la realtà politica italiana continua a sabotare sé stessa, con una opposizione che sembra incapace di guardare oltre la prossima tornata elettorale. Meloni ha ragione nel dire che l'Italia deve guardare al sud, non solo per questioni economiche ma anche strategiche. Il continente africano, con la sua giovane e crescente popolazione, è destinato a diventare uno dei principali mercati mondiali entro il 2050, e chi prima saprà stringere legami duraturi sarà in vantaggio.

Ovviamente l'Italia non può giocare questa partita da sola, né con un approccio frammentato. L'attuale quadro vede Roma impegnata a competere con superpotenze come Russia e Cina, che dispongono di risorse e strategie ben più aggressive e strutturate. L'Italia, deve quindi agire secondo due direzioni. Alla conferenza di Capri dei Giovani Imprenditori di Confindustria, Meloni ha elogiato il settore privato, lodandone il ruolo cruciale nel Piano Mattei.

Continua a pag. 35

Le analisi

Il Mare Nostrum
nel mondo capovolto

Fabrizio Galimberti a pag. 34

Le doppie verità
del Medio Oriente

Ferdinando Adornato a pag. 34

IL CAMBIO DI PARADIGMA / Sant'Antonio Abate, operazione legalità

IL BOSS DELLE CERIMONIE PERDE IL CASTELLO

Fiorangela d'Amora a pag. 2

Sant'Antonio Abate
storia d'impresa

Dai cavalli alla super flotta
«I miei camion nel mondo»

Antonino Pane

Dal trasporto con i cavalli a un migliaio di camion. Partendo dalla Campania Trans Isole raggiunge tutto il mondo: Michele Spighetto parla con orgoglio dell'azienda: «Così il Sud è locomotiva del Paese».

A pag. 7



La Sourisa, locale conosciuto in tutta Italia per il reality Il Castello delle Cerimonie

Il sindaco di Torre del Greco
«Distretto Costa del Vesuvio
tra corallo e tesori d'arte
noi in rete per lo sviluppo»

Mariella Romano

Cambiare passo e mentalità, per Luigi Mennella, sindaco di Torre del Greco, «dal corallo all'arte, Costa del Vesuvio in rete per lo sviluppo».

A pag. 6



Ok alla legge di bilancio da 30 miliardi. Tagli ai ministeri, da banche e assicurazioni 3,5 miliardi

Manovra, arriva il bonus bebè finanziati cuneo, Irpef e sanità

Andreoli, Bassi, Di Branco, Dimito e Pacifico da pag. 2 a 4

VERSO IL DECENNALE / Via a ristampe e altri omaggi



di Federico Vacalebre

L'anno prossimo, per Napoli e per i napoletani, ma non solo, sarà un anno pinodanielliano. Nel fatidico 2025 cadranno i dieci anni dalla scomparsa dell'«Uomo in Blues» (4/1/2015) e poi, il 19 marzo, il suo mancato 70° compleanno ed onomastico. La doppia ricorrenza ha scatenato una serie di omaggi che avranno il cuore nelle iniziative della fondazione omonima, che ha già annunciato una mostra a Palazzo Reale e il Musicante Award, premio per dieci giovani talenti.

A pag. 13

Addio allo scrittore cileno
Skarmeta, il suo «Postino»
eterno con il volto di Troisi

di Marco Ciriello

Antonio Skarmeta, cileno, 83 anni, è morto ieri. Il suo romanzo «Il Postino di Neruda» divenne un film indimenticabile, interpretato da con maestria Massimo Troisi.

A pag. 14



Il premier in Parlamento

Meloni: «Avanti con Unifil
venerdì sarò in Libano
E in Europa il Pd voti Fitto»

L'atteggiamento dell'esercito israeliano «è del tutto ingiustificato» ma bisogna stare attenti «a non isolare Israele». Alla vigilia del Consiglio europeo, Giorgia Meloni scendisse davanti al Parlamento la condanna espressa nella telefonata con Netanyahu dopo gli attacchi al contingente Unifil. La premier: «Vado in Libano, Israele è ingiustificabile». E davanti a senatori e deputati rilancia: «In Ue il Pd voti per Fitto».

Malfetano a pag. 5



Dalla scuola alla burocrazia: sei proposte
Autonomia, il piano di De Luca:
così eviteremo il referendum

Dario De Martino a pag. 8

Il dossier sui servizi essenziali

Spesa sanitaria, istruzione, previdenza
cresce il divario Nord-Sud nel welfare

Nando Santonastaso

Da un anno all'altro la classifica non cambia. Anzi, peggiora perché la distanza tra Nord e Sud in base alla spesa in welfare (sanità, politiche sociali, previdenza e istruzione) è ulteriormente cresciuta. Lo certifica il think tank di Unipol e Ambrosetti.

A pag. 9



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

€ 1,40* ANNO 348 - N° 285
 Sped. in A.P. 08/03/2003 con L. 4/03/2004 art. 1, c. 203 RM

NAZIONALE



Mercoledì 16 Ottobre 2024 • S. Margherita Alacoque

IL GIORNALE DEL MAT

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

1940-2024
Addio Skármeta, ispirò Troisi col suo "Postino"
 Musolino a pag. 30



Oggi il via all'Auditorium
Festa del cinema, Roma si trasforma in un red carpet
 Lo speciale all'interno



L'autobiografia
Al Pacino rivela «Io nel Bronx, un ragazzo di vita»
 Palazzo a pag. 29



L'editoriale
LE DOPPIE VERITÀ DEL MEDIO ORIENTE
 Ferdinando Adornato

Non è facile che la politica riesca sempre ad andare a braccetto con la verità. Quest'ultima, infatti, è complessa e mostra in genere diverse facce. La politica, al contrario, ha bisogno di lanciare messaggi semplici e di esibire prese di posizione a volte perentorie. Questa legge generale si fa ancora più evidente quando oggetto della discussione è il Medio Oriente: perché la storia di quell'area del mondo è da sempre attraversata da vistosi e intricati contrasti di verità. Religiosi, politici, razziali. Ciò è risultato chiaro anche nel "caso Unifil" che da giorni raccoglie le preoccupazioni della comunità internazionale e che, ieri, è stato al centro del dibattito del nostro Parlamento.

Si tratta di una vicenda la cui "verità storica" presenta almeno due facce, ugualmente importanti. E sarebbe fuorviante se la politica non tenesse conto di entrambe, rifugiandosi nelle bugie e nelle faziosità che di solito accompagnano le vicende di quelle terre. La prima verità, la più eclatante, è quella che racconta il grave errore di Benjamin Netanyahu. È davvero incredibile che il premier israeliano abbia deciso di accentuare il proprio già palese isolamento internazionale colpendo i caschi blu dell'Onu. Non è verosimile che un leader controverso, ma certamente lucido, come Netanyahu non abbia messo nel conto le conseguenze. Che fare la guerra ad Hamas ed Hezbollah non poteva essere la stessa cosa che dichiararla all'intera comunità internazionale. Come mai allora?

Continua a pag. 15

Manovra, c'è il bonus bebé

► In Cdm via libera alla legge di bilancio da 30 miliardi: assegno di 1.000 euro per ogni neonato (con limite Isee). Più fondi alla Sanità, da banche e assicurazioni 3,5 miliardi

ROMA Ok del Cdm alla Manovra da 30 miliardi, con un bonus bebé da mille euro per le famiglie con un Isee al di sotto dei 40 mila. Bassi, Bechis e Dimito da pag. 2 a pag. 5

Pa, salari su del 6%
 Detrazioni al 50% per chi ristruttura la prima casa

ROMA Novità per la casa in Manovra. Si al bonus per le ristrutturazioni al 50%, ma solo per la prima casa. E sarà più stringente la revisione delle rendite catastali per chi ha beneficiato del Superbonus. Per la Pa, aumenti salariali del 6%.
 Andreoli e Pacifico alle pag. 3 e 4

La premier parla alle Camere. Le scintille con l'opposizione



Meloni: «Venerdì volerò in Libano I dem voto per Fitto a Bruxelles»

Francesco Malfetano
 Il viaggio in Libano di venerdì, il sostegno a Raffaele Fitto alla Commissione Ue e le schermaglie sui migranti con Elly Schlein. E quindi: a Beirut «Avanti con Unifil»; a Bruxelles «Prevallga l'interesse nazionale»; e

sull'Albania «Il resto del mondo è cogno». La premier Meloni è intervenuta in parlamento in vista del Consiglio Ue di domani. Ed è scontro con le opposizioni su migranti e Ong: «Sea Watch vergognosa», accusa. Dura la replica di Schlein: «Attacco da bulla».
 Alle pag. 6 e 7

Il commento
BUCHMESSE E LA CULTURA DEL MERCATO

Mario Ajello
 Non c'è nessuna situazione da fascismo o da pre-fascismo in Italia, anche se Roberto Saviano insiste su questo scenario (...)
 Continua a pag. 15

I media svedesi: «Nei guai per stupro». Lui: falso, dietro c'è il Psg



Il caso Mbappé, intrigo a Stoccolma
 La star del Real Madrid, Kylian Mbappé
 Mustica a pag. 35

Tangenti e segreti indagato l'uomo di Musk in Italia

► Il dg di Sogei arrestato per appalti pilotati «Girati i documenti sulla difesa satellitare»

Valentina Errante

Il gip di Roma parla di un «articolato sistema corrottivo con diversi protagonisti e ramificazioni» sia alla Difesa, sia in Sogei e al Viminale. Il dg di Sogei, Paolino Iorio, è stato arrestato in flagranza. In 18 sono stati iscritti nel registro degli indagati, oltre a 14 società. Coinvolto anche il «referente in Italia di Elon Musk», Andrea Stroppa, e l'appalto sul sistema satellitare Starlink.
 Alle pag. 10 e 11
 Pozzi a pag. 10

Denuncia a Latina
«Basta ritocchini»
 Odio online contro la sindaca malata

LATINA Matilde Celentano, sindaco di Latina, è vittima dell'odio online per il suo aspetto fisico. Ma già mesi fa aveva parlato della sua lotta contro il cancro e ora denuncerà tutto alla polizia postale.
 Forlivesi a pag. 14

A Senigallia

Suicida per bullismo il ministero manda gli ispettori a scuola

SENIGALLIA Anche gli ispettori ministeriali indagano sul caso dello studente senigalliese che si è tolto la vita a 15 anni con la pistola del padre perché, a detta dei genitori, vittima di bullismo. L'attenzione è focalizzata su questo, ma anche sulle misure che la scuola avrebbe potuto e dovuto adottare per prevenire la tragedia. Molti ragazzi hanno riferito di soprusi da parte dei "soliti" bulli, mentre uno studente ha addirittura lasciato gli studi a 17 anni perché perseguitato.

Loiacono, Marinelli e Rispoli 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](https://www.villamafalda.com)

Il Segno di LUCA

VERGINE, È IL MOMENTO DI OSARE

La forza che acquista Giove ti trasmette una visione particolarmente positiva, che ti fa vedere le cose in grande e apre prospettive economiche promettenti. Ma sta a te puntare in alto, evitando l'abitudine al ribasso che spesso si insinua tra le pieghe della tua visione delle cose. Ogni tanto bisogna osare e Giove è là per ricordartelo. È vero che ci sono ostacoli oggettivi, ma non è vero che tu debba arrenderti prima di combattere. **MANTRA DEL GIORNO** I freni che m'impongono posso toglierli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
 L'oroscopo a pag. 15

* Tariffe 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 Marziano, "L'allenatore condottiero" € 6,90 (solo Roma)



il Resto del Carlino

Speciale

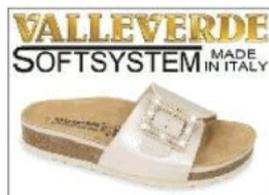
Sicurezza

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

MERCOLEDÌ 16 ottobre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Bologna, oggi Amato rischia l'ergastolo

Il giorno della verità per l'oculista accusato di aver ucciso due volte

Caravelli a pagina 16



Voto in Emilia-Romagna

I tre candidati all'esame della Cna

Di Caprio a pagina 17



Manovra al via, più detrazioni a chi ha figli

Impegno da 30 miliardi. Entra il quoziente familiare. Mille euro per ogni nuovo nato. Contributo di 3,5 miliardi da banche e assicurazioni. Il governo allinea le accise dei carburanti. Tagli ai ministeri. Bonus del 50% per le ristrutturazioni edilizie. Riduzione del cuneo fiscale **Marin e Troise** alle p. 2 e 3

«Israele rispetti il diritto»

Meloni in Aula: «Venerdì andrò in Libano»

Coppari a pagina 5

L'ex capo del controspionaggio

«Infiltrati di Hezbollah nelle basi dell'Unifil»

Boni a pagina 6

L'indopacifico ribolle

La Cina, Taiwan e le due Coree: l'altro fronte orientale

Ottaviani a pagina 7

MAXI INCHIESTA DEI PM DI ROMA, ARRESTATO IL DIRETTORE DI SOGEI DICOTTO NEI GUAI, TRA LORO IL COLLABORATORE DEL TYCOON



Andrea Stroppa (a sinistra) con Elon Musk

Indagato l'uomo di Musk in Italia

Il direttore generale business di Sogei beccato in flagrante mentre prende una mazzetta da 15 mila euro da un imprenditore. Il braccio destro di Musk

in Italia, Andrea Stroppa, destinatario di una «illecita propalazione di notizie riservate». È il quadro dell'inchiesta della procura di Roma che ha indagato

per i reati di corruzione e turbativa d'asta, 18 persone e 14 società. Stroppa: sono totalmente estraneo alle contestazioni.

D'Amato a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, l'assessore Corsini

Passante in stallo La Regione: «Opere verdi prima di tutto»

Rosato in Cronaca

Bologna, sorvegliati speciali

Ritorna il maltempo Pioviggia e temporali: è allerta gialla

Duquesne in Cronaca

Imola, la protesta del comitato

Nuova ferrovia «Ignorate tutte le osservazioni»

Servizio a pagina 3

La psicologa: attenti a chi si isola e alle parole usate come armi

Suicida a 15 anni, cellulare sotto la lente per le prove del bullismo

Verdenelli alle pagine 10 e 11



Svezia, il campione: fake news

Accuse di stupro per Mbappé

Servizi nel Qs



Intervista a Corinne Clery

«Eros senza età, ma sia elegante»

Carella a pagina 13

NOVITA

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

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



IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1.50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 245, 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

LE COSE DELLA VITA

PAOLO GIAMPIERI

LIGURIA BLOCCATA FERMIAMO I CAMIONISTI

Chi è costretto a viaggiare in Liguria sa che ogni giorno è una pena e si chiede, sfinito e sconfortato, per quanto tempo ancora i cittadini dovranno espiare colpe di altri. Sono trascorsi più di sei anni dal crollo del ponte Morandi, l'inizio di una stagione nuova e complicatissima nella nostra regione. Con le 43 vittime è stato pagato il pegno più grave; quindi è toccato agli sfollati, persone che hanno dovuto lasciare le proprie case per sempre; altro obolo, il costo economico, perché lavorare in una terra non servita da una rete di trasporti adeguata è un esborso quotidiano pesantissimo; infine il sacrificio più indeterminato ma quantomai concreto, il disagio psicofisico di tempi infiniti trascorsi in coda sulle autostrade.

Negli ultimi giorni si sono succeduti incidenti gravi e gravissimi, purtroppo anche mortali, con conseguenti chiusure delle tratte interessate. Ieri, una coda impressionante da Voltri a Varazze, oltre 20 chilometri, ha intasato la A10 in direzione Ponente. L'altro ieri il blocco era verso Levante. I problemi che assillano le autostrade liguri sono strutturali, perciò profondi. Si è fatto poco o niente per decenni, poi il Morandi e altri crolli hanno certificato fin troppo bene che era ora di intervenire.

Dunque le opere vanno completate e la bacchetta magica non c'è, siamo d'accordo. Ma alcune misure, immediatamente assumibili senza costi, potrebbero migliorare molto le cose. I dati dicono che gli incidenti più impattanti in termini di chiusure e code sono relativi a mezzi pesanti, che sono troppi e vanno troppo veloci. Perciò è lì che bisogna intervenire. Senza arrivare a soluzioni estreme - gli austriaci minacciano da anni di bloccare i camion sul Brennero - si può provare a regolare il traffico. Facendo rispettare ai tir i limiti di velocità, intanto, poi istituendo l'obbligo per i mezzi pesanti di occupare la corsia di destra sempre e comunque, impedendo anche il sorpasso. Chiediamo ai camionisti, i cui problemi lavorativi non ci sono ignoti, un piccolo sforzo. Facciamo un esempio: percorrere i circa 250 chilometri della Liguria ai 100 all'ora significherebbe due ore e mezza di tempo, ai 90 fanno due ore e 45 minuti. In un quarto d'ora un mare di vantaggi, alla fine anche per i camionisti. —

IL VIOLINO DI GENOVA SUONA A LONDRA C'è re Carlo in prima fila per il Cannone di Paganini

GIOVANNIMARI / PAGINA 40



PROPOSTA AL COMUNE PER IL FERRARIS Stadio, Genoa in contropiede «Siamo pronti ad acquistarlo»

DAMIANO BASSO E ANDREA SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 43



GENOVA. SENTENZA DEL CONSIGLIO DI STATO. MA LA REVOKA NON È SCONTATA

Terminal Spinelli concessione annullata



Manovre in banchina al terminal Spinelli

SIMONE GALLOTTI / PAGINE 2 E 3

IL GRUPPO HA 700 ADDETTI

L'articolo / PAGINA 2

Vertice in Authority si cerca una soluzione che tuteli i lavoratori

Il gruppo Spinelli ha chiesto un incontro urgente all'Authority portuale di Genova, che oggi dovrà decidere come applicare la sentenza del Consiglio di Stato.

L'INDAGINE GENOVESE

Fagandini e Fregatti / PAGINE 22 E 23

Ipotesi appalti pilotati sulle opere pubbliche Nei guai 18 funzionari

Cene, vini pregiati, ristrutturazioni di case. Sarebbero queste le utilità ricevute da 18 funzionari che gestivano gli appalti delle ristrutturazioni di edifici pubblici in Liguria.

SI DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI ALLA LEGGE DI BILANCIO. «NIENTE NUOVE TASSE»

Manovra al via Dalle banche un contributo di 3,5 miliardi

Mille euro per i nuovi nati e cuneo fiscale ridotto In arrivo gli incentivi per chi non va in pensione

PRIMATO IN ITALIA

I liguri spendono per curarsi 900 euro l'anno

GUIDO FILIPPI / PAGINA 9

La Liguria ha il record italiano per la spesa sanitaria privata. Secondo il rapporto dell'Università Bocconi ogni persona spende in media 900 euro all'anno per curarsi tra visite, esami, farmaci e assistenza. «Le liste d'attesa sempre più lunghe spingono a rivolgersi ai privati». L'assessore Gratarola: «Alcune strutture offrono esami a prezzi inferiori al ticket».

Nella prima bozza di manovra, previsto un contributo da 3,5 miliardi dalle banche. Un piano per assegnare mille euro ai nuovi nati. Incentivi a chi non va in pensione. ANGELO MONTICELLI, LUISE E RUSSO / PAGINE 5-7

ROLLI



L'EX MINISTRO: «CON MESI CAMBIA». IL SINDACO: «NON SONO IN CONTINUITÀ»

Toti, inchieste e opere: scintille Orlando-Bucci

Scintille tra Bucci e Orlando sulle inchieste e sul ruolo di Toti. L'ex ministro attacca: «Con mesi cambia davvero». Il sindaco: «Io non sono in continuità con nessuno». COLUCCIA E DEFAZZO / PAGINE 10 E 11

PROGRAMMI A CONFRONTO

Giovani e qualità la sfida sulla cultura GLI ARTICOLI / PAGINA 13

BUONGIORNO

Sarà capitata anche a voi una di quelle cene nelle quali si apre il filone dell'aneddotica liceale. Ognuno scava nella memoria per estrarne la prodezza più sbalorditiva e, soprattutto fra i maschi, si ingaggia una gara a chi fu studente insuperabile per estro e irriverenza. Il mio cavallo di battaglia è il seguente: in prossimità delle feste di fine anno, chiedemmo un'ora in meno di lezione per investirlo nell'allestimento di un albero di Natale. Il preside respinse la proposta sbrigativamente e noi, per ritorsione, proclamammo un giorno di sciopero. E siccome il preside ci diffidò dallo scioperare, minacciando conseguenze gravissime, noi scioperammo per attentato al diritto di sciopero. Solitamente concludo la storiella con la chiosa della consapevolezza: eravamo ragazzi ed eravamo cretini. La

Eravamo ragazzi

storiella mi è tornata in mente dopo aver letto dello sciopero dei trasporti il prossimo venerdì, quando si fermeranno tutti i mezzi pubblici, treni compresi, per ventiquattro ore e, pare, senza fasce di garanzia. Il vantaggio, per i viaggiatori, è sapere che i treni resteranno fermi, proprio come stanno fermi quasi ogni giorno però senza preavviso. La mia solidarietà va anche agli scioperanti alle prese con Matteo Salvini, un ministro troppo impegnato per occuparsi pure del mistero. Ed è diventata più di una solidarietà, direi un'affinità quando ho scoperto che una delle ragioni della protesta è indirizzata «contro ogni forma di limitazione del diritto di sciopero». Ecco, non concluderò più la mia storiella dicendo eravamo ragazzi ed eravamo cretini, ma eravamo ragazzi ed eravamo già sindacalisti.

NUOVO BANCO METALLI

L'UNICA FONDERIA IN LIGURIA
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO GARANTITO
GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n. 36/38/40v
Tel. 010 4501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantieri, 166r Tel. 010 416382
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230
GRATIS CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

NUOVO **BANCO METALLI**
L'UNICA FONDERIA IN LIGURIA
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO GARANTITO
GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n. 36/38/40v
Tel. 010 4501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantieri, 166r Tel. 010 416382
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230
GRATIS CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Anniversari

LO SPIRITO DELLA FIAT
ATTRAVERSO
LA FORZA VITALE
DEI SUOI DIRIGENTI

di John Elkann
— a pag. 23

14 ottobre 1900.
Impiegati e quadri della Fiat
sfilarono contro i picchetti



FTSE MIB 34578,45 -0,29% | SPREAD BUND 10Y 123,20 -3,50 | SOLE24ESG MORN. 1313,55 -0,11% | SOLE40 MORN. 1290,44 -0,16% | **Indici & Numeri** → p. 49-53

LA CASA BIANCA: VA RISPETTATO IL RUOLO DELL'UNIFIL

Altolà Usa a Israele: stop alle armi se non cambia la situazione umanitaria

— Servizio 4 pag. 9



A Khan Younis. Bambini rovistano tra i rifiuti in una discarica nel sud di Gaza

L'INTERVISTA

Il riservista: «Questa guerra deve finire, non siamo più disposti a uccidere»

Valentina Furlanetto — a pag. 21

PANORAMA

PREMIER VENERDI IN LIBANO

Meloni: sulle armi a Israele l'Italia è più restrittiva degli altri Paesi

«Dopo l'avvio delle operazioni a Gaza il governo ha sospeso immediatamente ogni nuova licenza di esportazione e tutti gli accordi firmati dopo il 7 ottobre non hanno trovato applicazione». Lo ha detto la presidente del Consiglio Giorgia Meloni al Senato in vista del Consiglio europeo. «La posizione italiana del blocco completo di tutte le nuove licenze è molto più restrittiva di quella applicata dai nostri partner. Francia, Germania Regno Unito», ha aggiunto. La premier ha confermato l'intenzione di recarsi in Libano nella giornata di venerdì. — a pagina 17

STATI UNITI

Banche Usa: Goldman, BofA e Citi battono le previsioni

Vittorio Carlini — a pag. 34

PRIVATIZZAZIONI

Stati Ue in uscita dalle banche: cessioni per 15 miliardi

Alessandro Graziani — a pag. 37

MIGRANTI

La Ue prepara la stretta su ingressi e rimpatri

Il successo di conservatori e nazionalisti alle elezioni Ue sta causando in un giro di vite sulle migrazioni. Se ne parla domani e venerdì al Consiglio europeo. I 27 divisi sui metodi di ma non sull'obiettivo. — a pagina 18

CONTRATTO DA 123 MILIONI
Telespazio-Esa, accordo per progetto Moonlight

Telespazio, joint venture tra Leonardo e Thales, ha firmato un contratto con l'Agenzia spaziale europea, del valore di 123 milioni, per realizzare la prima fase del programma Moonlight. — a pagina 28

Lavoro 24

Occupazione Crisi demografica, allarme per l'offerta

Giorgio Pogliotti — a pag. 32

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

Casa, Fisco, lavoro: la manovra 2025

Conti pubblici

Nella legge di bilancio misure per 30 miliardi: mille euro per i nuovi nati

Tagli del 5% alle spese dei ministeri, tetti alle detrazioni e nuovo deficit

Le priorità del Mef: aiuti alle famiglie, lavoro, sanità e taglio al cuneo fiscale



Via libera del Consiglio dei ministri alla legge di bilancio e al decreto collegato oltre che al Piano strutturale di bilancio. Cambiano le detrazioni, vincolate a reddito e numero di figli. Bonus ristrutturazioni al 50% prorogato solo per la prima casa. Arriva la carta nuovi nati da 1000 euro. Sforzata del 5% ai ministeri per finanziare tagli al cuneo fiscale e l'epf. Ridotto il contributo delle banche. — Servizi alle pagine 2-8

ETICA DI FRONTIERA

INFRASTRUTTURE ED EFFETTI SULLA GIUSTIZIA SOCIALE

di Paolo Benanti — a pag. 22



Padre Paolo Benanti. Componente del Comitato sull'intelligenza artificiale dell'Onu e consigliere di Papa Francesco sul tema

FISCAL MONITOR

Allarme Fmi: debito globale oltre i 100mila miliardi di dollari

Di Donfrancesco — a pagina 12
con un'analisi di Fabrizio Onida

LE PRINCIPALI NOVITÀ

CREDITO

Dalle banche un anticipo di cassa di 3,5 miliardi su due anni

OCCUPAZIONE

Premi di produttività tassati al 5% per tre anni

PREVIDENZA

Pensioni, defiscalizzato il bonus per chi resta

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Statali, tre miliardi per il contratto 2025-27

AGEVOLAZIONI PER LA CASA

Bonus del 50% per l'abitazione principale

SCONTI FISCALI

Detrazioni con tetto e quoziente familiare

BUSTE PAGA

Tagli al cuneo per altri 1,1 milioni di lavoratori

Bartoloni, Fotina, Latour, Mobili, Parente, Perrone, Pogliotti, Rogari, Serafini, Trovati, Tucci — alle pagine 2-8



Intelligenza artificiale. La crescita dell'AI poggia sullo sviluppo del data center

Inchiesta Sogei: arrestato il dg Iorio, indagato il referente di Elon Musk

Appalti pubblici

Corruzione e turbativa d'asta i reati contestati a 18 persone e 14 imprese

Paolino Iorio, direttore generale di Sogei, la società in house del Mef, è stato arrestato in flagrante dalla GdP mentre intascava una mazzetta da 5 mila euro ed era domiciliari. L'attività rientra nell'indagine per corruzione e turbativa d'asta. Tra gli indagati (18 persone fisiche e 14 giuridiche) c'è Andrea Stroppa, ritenuto il referente di Elon Musk in Italia. Cimmarusti e Monaci — a pag. 15

GIRO DI VITE SULLA PUBBLICAZIONE DI NOTIZIE

Ordinanze cautelari, pene più severe per l'editoria

Alla commissione Giustizia del Senato approvato, sotto forma di osservazione, il parere sul divieto di pubblicazione delle ordinanze cautelari. Chiesto al Governo di inasprire le misure ed estendere e la proibizione. In pratica un altolà che coinvolge sia i giornalisti che gli editori che pubblicano le notizie. Giovanni Negri — a pag. 48



LE DECISIONI DI EUROTOWER
Prezzi del petrolio a picco
Bce ora deve tagliare i tassi
Zapponini a pagina 13



IL SOCIO DIMITRI RESTA
Briatore vende il Twiga
Spunta la pista Del Vecchio
a pagina 13



IPOTESI CORRUZIONE
Arrestato il dg della Sogei
Indagato l'uomo di Musk
China e Parboni a pagina 11

TECNOVER Paint Your World
via Italia 67 20835 Muggio (MI)
Tel / WhatsApp +39 039 791140
info@tecnover.com
tecnover.com

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

TECNOVER Paint Your World
via Italia 67 20835 Muggio (MI)
Tel / WhatsApp +39 039 791140
info@tecnover.com
tecnover.com

Santa Edvige, religiosa Mercoledì 16 ottobre 2024 DIRETTO DA TOMMASO CERNO Anno LXXX - Numero 286 - € 1,20* ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

CERNOBYL
Non voglio nuotare verso La Mecca
DI TOMMASO CERNO
Ci mancavano i corsi di nuoto per musulmani. E magari le vasche dello stile libero orientate in direzione di La Mecca.

SI ALLARGA L'INCHIESTA SPIONI
Qui si bruciano LE PEN
Striano & Co. dossieravano la leader francese
Tutti gli accessi nei giorni del duello con Macron
Cavallaro a pagina 2
MAURO D'ATTIS (FI)
«Stop a De Raho e Scarpinato in Commissione Antimafia MSS? Più garantisti di noi»
De Leo a pagina 3

LA FINANZIARIA IN CDM
Viaggio dentro la Manovra
Le banche pagano di più (e gli italiani un po' meno)
Si del cdm alle misure Da credito e assicurazioni 3,5 miliardi di contributi Andranno alla sanità
Nel cdm il contributo di banche e assicurazioni alla Manovra: 3,5 miliardi per la sanità.
FRASCA a pagina 10
DI LUIGI TIVELLI
Va recuperata l'elusione delle aziende big a pagina 10
DI RICCARDO MAZZONI
Niente lezioni dalla sinistra del Superbonus a pagina 12

Il Tempo di Osho
Ultima follia dell'integrazione
Piscina riservata alle musulmane
Ma oggi c'è il corso sub?
Campigli a pagina 7

PREMIER IN PARLAMENTO
Meloni vola in Libano
«Non ritiro i soldati»
E quei sussurri del Pd
«Ma come facciamo a non votare Fitto»
EDGARDO ROMAGNOLI
alle pagine 2 e 3
DI LEONARDO TRICARICO
Cosa rischia la difesa Ue nelle mani dei Balcani a pagina 8
DI ROBERTO ARDITI
L'alternativa ai migranti in Albania è la resa a pagina 6

ESCLUSIVO / PARLA IL NUOVO VICARIO REINA
«Il Giubileo? Non solo cantieri Roma ricucirà le sue ferite»
DI FRANCESCO CAPOZZA
Baldassare Reina nominato nuovo Vicario del Pontefice per la Diocesi di Roma spiega a Il Tempo la sua missione pastorale: «Con il dialogo ricuciremo gli strappi che ha subito la città.» a pagina 5
IL CASO
Dai crocifissi ai rosari falsi fino ai santini dei Papi
Sola cinese per i pellegrini
Sereni a pagina 23

IL CONTE MAX
La polemica sbagliata sulla denatalità
a pagina 13

L'ANNIVERSARIO DEL RASTRELLAMENTO AI TEMPI DELL'ANTISEMITISMO
Quegli ebrei ormai soli al Ghetto nel giorno più tragico di Roma
Torchiaro a pagina 8

TECNOVER
Al fianco dei professionisti del colore con le nostre pompe Airless
Tel: 039 791140
info@tecnover.com
tecnover.com

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 13
L'EDICOLA DEGLI ARTISTI
La sfida musicale di Masini riparte da Roma
Antini a pagina 24

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

SGOMBERO DI TORRE MAURA
Occupazioni Spunta il pizzo alla banda dei latinos
Sgomberato ieri l'immobile di via Silicella a Torre Maura, ostaggio dei sudamericani specializzati nel pizzo per gli alloggi occupati.
Gobbi a pagina 17





Gli Usa danno l'ok all'attacco di Israele all'Iran e inviano un sistema missilistico avanzato
Tommaso A. De Filippo a pag. 10

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



IMPRESE
Titolari effettivi in stand by: il Consiglio di Stato ha sottoposto due questioni pregiudiziali alla Corte di Giustizia dell'Unione europea
Fedana a pag. 32

Un tetto per i bonus edilizi

Niente sconti fiscali sulle seconde case per redditi oltre i 120 mila euro. Sulle prime case le detrazioni resteranno al 50% almeno per un anno, evitando il calo al 36%

Verso l'addio dei bonus edilizi sulle seconde case per chi supera il tetto dei 120 mila euro. Mentre per le altre detrazioni fiscali (per esempio quelle al 19%) potrebbe essere fissato un importo massimo detraibile, modulato in base a un quoziente familiare. Con una revisione al ribasso della soglia di reddito oltre la quale scatta il decalogo degli sconti. Sulle prime case gli sconti restano al 50% per un anno, evitando il calo al 36% dal 2025.

PNRR Istruzioni per l'uso
a pag. 38

AIUTI PAC
Via libera da Agea a 1,3 miliardi di euro agli agricoltori
Comegna a pag. 21

Pompieri contro l'autonomia differenziata E anche Tajani e Musumeci mettono il veto



L'ultimo killeraggio arriva dai vigili del fuoco. Il cammino dell'autonomia differenziata è pieno di ostacoli e ad ogni richiesta dei presidenti di Regione di passaggio di competenza arriva la levata di scudi. Come quella del ministro Antonio Tajani che ha messo il veto alla possibilità per le Regioni di relazionarsi con l'estero e quella del ministro Nello Musumeci che si oppone alla regionalizzazione della Protezione Civile. E siamo solo ai primi passi, quelli meno impegnativi, che riguardano le 9 materie (su 23) che non hanno bisogno del Lep, i Livelli essenziali delle prestazioni.

DIRITTO & ROVESCIO
L'incidente si odia. Un rancore inesorabile, profondo, spesso inconsueto, lo porta ad autocensurarsi di tutte le tragedie dell'universo e della storia. La punta di diamante di questo odio è la cultura usse, che accusa l'uomo bianco, eterosessuale e cristiano di essere la causa di ogni nefandezza. Così gli studiosi che scendono in piazza inneggiando ad Hamas, dimenticando che la guerra è stata voluta dai palestinesi, in quella più volte è stata offerta una pace dignitosa, sempre rifiutata. E molte femministe dopo il Me too e la guerra al patriarcato ora si trovano schierate con una cultura omofoba, razzista, che vuole le donne velate e sottomesse. Persino il Papa, non fa che recitare il mea culpa. E ha detto che la colpa della guerra in Ucraina è della Nato, colpevole di aver abbinate troppo vicino alla Russia il paese aggressore. Ma, se noi abbiamo perso in stima di noi stessi, perché ci dovrebbero timare gli altri?

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

Speciale

MERCOLEDÌ 16 ottobre 2024
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

Sicurezza

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Lajatico: la moglie cittadina onoraria

Bocelli è assessore La delega alla cultura per il tenore superstar

Bongianni a pagina 17



Allarme ambientale

Troppi lupi vicini alle case in Toscana

Costa e Ottanelli a pagina 15



Manovra al via, più detrazioni a chi ha figli

Impegno da 30 miliardi. Entra il quoziente familiare. Mille euro per ogni nuovo nato. Contributo di 3,5 miliardi da banche e assicurazioni
Il governo allinea le accise dei carburanti. Tagli ai ministeri. Bonus del 50% per le ristrutturazioni edilizie. Riduzione del cuneo fiscale

Marin e Troise
alle p. 2 e 3

«Israele rispetti il diritto»

Meloni in Aula: «Venerdì andrò in Libano»

Coppari a pagina 5

L'ex capo del controspionaggio

«Infiltrati di Hezbollah nelle basi dell'Unifil»

Boni a pagina 6

L'indopacifico ribolle

La Cina, Taiwan e le due Coree: l'altro fronte orientale

Ottaviani a pagina 7

MAXI INCHIESTA DEI PM DI ROMA, ARRESTATO IL DIRETTORE DI SOGEI DICIOOTTO NEI GUAI, TRA LORO IL COLLABORATORE DEL TYCOON



Andrea Stroppa
(a sinistra)
con Elon Musk

Indagato l'uomo di Musk in Italia

Il direttore generale business di Sogei beccato in flagrante mentre prende una mazzetta da 15 mila euro da un imprenditore. Il braccio destro di Musk

in Italia, Andrea Stroppa, destinatario di una «illecita propalazione di notizie riservate». È il quadro dell'inchiesta della procura di Roma che ha indagato

per i reati di corruzione e turbativa d'asta, 18 persone e 14 società. Stroppa: sono totalmente estraneo alle contestazioni.

D'Amato a pagina 9

DALLE CITTÀ

Empoli

Blitz dei ladri all'autolavaggio «È il secondo furto in pochi giorni»

Puccioni in Cronaca

Empolese Valdelsa

«Tagli ai fondi destinati all'Aned» Monta la protesta

Servizio in Cronaca

Castelfiorentino

Semaforo manomesso Caos sulla 429

Florentino in Cronaca

La psicologa: attenti a chi si isola
e alle parole usate come armi

Suicida a 15 anni, cellulare sotto la lente per le prove del bullismo

Verdenelli alle pagine 10 e 11



Svezia, il campione: fake news

Accuse di stupro per Mbappé

Servizi nel Qs



Intervista a Corinne Clery

«Eros senza età, ma sia elegante»

Carella a pagina 13

NOVITA

**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

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





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo



Mercoledì 16 ottobre 2024

Anno 69° N° 261 - In Italia € 1,70

L'inchiesta su Sogei

Tangenti su appalti, indagato fedelissimo di Musk

Corruzione, arrestato il dg dell'azienda mentre intascava quindicimila euro

Il referente di Elon Musk in Italia, il trentenne Andrea Stroppa, è indagato per tangenti: "Ha avuto carte interne sull'intesa con Starlink". Sono 18 le società coinvolte nell'inchiesta per corruzione. Arrestato il dg di Sogei, Iorio.

di Ossino e Scarpa
a pagina 6



▲ Il referente italiano Andrea Stroppa, 30 anni, con Elon Musk

Il personaggio

Stroppa e l'affare del sistema Starlink

di Filippo Santelli

Un'adolescenza da hacker di Anonymus, con condanna e successivo perdono del Tribunale dei minori. Una carriera da autodidatta.

a pagina 7

Migranti la campagna d'Albania

di Luigi Manconi

Ci sarà pure una ragione, e non di poco di conto, se il principale investimento simbolico-politico annunciato dal governo di centrodestra consiste nella realizzazione dell'hotspot in Albania e del ponte sullo Stretto. Le due opere, nelle intenzioni, sono destinate a lasciare un segno dell'Italia "nel mondo", a edificare strutture dal forte contenuto di propaganda, a offrire i connotati di una identità nazionale immediatamente riconoscibile. La costruzione dei centri in Albania è, da questo punto di vista, un messaggio inequivocabile. I corpi prigionieri di quei sedici migranti tra le divise dei militari italiani, richiamano due rappresentazioni assai diverse tra loro, ma alla fine convergenti: le figure di quella tragedia antica che è il migrare trasportata a forza nel mondo della globalizzazione e i processi politici di rimozione delle controversie e dei conflitti. La "esternalizzazione" delle frontiere e il nascondimento di quel fattore perturbante rappresentati dallo straniero vanno nella medesima direzione. La sottrazione, ancorché parziale, dei flussi migratori allo sguardo pubblico viene proposta come una strategia risolutiva delle tensioni sociali che i movimenti delle popolazioni sempre determinano.

a pagina 27
servizi di Carlucci e Tito
a pagina 14

MANOVRA

Sì alla tassa sulle banche

Via libera del governo, misure per trenta miliardi: 3,5 da istituti di credito e assicurazioni per la sanità. Confermato l'intervento su cuneo e tre aliquote Irpef. Sul fisco la premier delude Salvini e Tajani

Una carta di mille euro per i nuovi nati. Meloni: promesse mantenute

Il governo vara la manovra, punta sulle famiglie, e chiede un contributo a banche e assicurazioni: tre miliardi e mezzo, derivanti dalla tassazione, saranno destinati alla sanità. Arriva la carta da mille euro per i nuovi nati in base all'Isce delle famiglie, previsti anche sconti sulle rette degli asili. Confermato l'intervento sul cuneo e tre aliquote Irpef. La premier Meloni ribadisce che non ci saranno nuove imposte per i cittadini e chiude bruscamente il cdm dicendo: "Questo è il massimo", ma è alta la tensione con Lega e Forza Italia sul fisco.

di Amato, Bocci
Ciriaco, Colombo
Conte e Fontanarosa
alle pagine 2,3 e 4



Il reportage

Nel villaggio libanese prigioniero della guerra

di Luca Steinmann a pagine 10 e 11



Le idee

Un figlio non è un oggetto che si deve fabbricare

di Michela Marzano

Cosa intendeva il sindaco di Genova, Marco Bucci, quando ha detto che fare figli fa bene alla società? E quando ha annunciato che non averli non è solo un problema economico? Perché ha sentito il bisogno di precisare che vorrebbe che tutti i candidati alla presidenza di una regione li avessero fatti? Dopo Bucci ha dichiarato di essere stato travisato.

a pagina 27
Servizio di Bompani a pagina 17

Perché i ragazzi sono come fragole nel deserto

di Marco Rossi-Doria



Accusa di stupro Mbappé: fake news

dalla nostra corrispondente
Anais Ginori a pagina 20

Il malessere che arriva da ragazzi e ragazze non va osservato né misurato. Ma raccolto mentre provi a camminare con loro. Ecco perché sono grato a Ardone, Affinati e Recalcati per aver contribuito a riprendere il confronto sui nostri ragazzi e ragazze e perciò sul nostro futuro. Ascoltare significa dare voce. Noi li abbiamo visti, incontrati, accompagnati.

a pagina 27

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

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

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

NZ



L'INTERVENTO

Buchmesse, la cultura per Giuli "Dissenso anche contro i governi"

USKIAUDINO - PAGINE 24 E 25



LA POLEMICA SPANO

Quegli attacchi becerci da destra al capo di gabinetto del ministro

ALBERTO MATTIOLI - PAGINA 23



LA STORIA

Bufera Mbappé, l'accusa di stupro diventa un intrigo internazionale

GIULIA ZONCA - PAGINA 29



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 266 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it



TASSE, SFORBITCIATA ALLE DETRAZIONI. PIÙ RISORSE ALLA SANITÀ. PRIMA CASA, BONUS DEL 50%. MILLE EURO AI NUOVI NATI

Manovra, dalle banche 3,5 miliardi

Misure da 30 miliardi. Pensioni, incentivi per restare al lavoro. Tagli lineari ai ministeri del 5%

IL COMMENTO

Perché aumenterà la pressione fiscale

STEFANO LEPRÌ

Nessuna nuova tassa si ripete, come sempre per ogni manovra d'autunno. E invece le tasse ci sono, travestite in diverse maniere, con una serie di trucchi per parlare d'altro. Per i contribuenti saranno tasse in più le detrazioni riviste. Molti tagli di spesa potrebbero essere rovesciati sui cittadini come balzelli. Bisognerà far bene i conti, senza imbrogli. Di alcuni sgravi vantati, come l'unificazione delle due aliquote più basse dell'Irpef, la gran parte dei cittadini nemmeno si renderà conto. Il rinnovo del bonus sulle ristrutturazioni, al 50% è un vero segno di debolezza, dopo che si erano inviate tante (giustificate) invettive al superbonus del 5 stelle. Evidentemente, i gruppi di interesse che il superbonus ha aggregato andavano in qualche modo tacitati, e una potenziale falla nei conti pubblici resta aperta. Proviamo a immaginare che direbbe una Giorgia Meloni ancora all'opposizione se misure come queste di ieri sera le avesse varate un governo composto di altri partiti. Per non litigare troppo, si sono concordati «tagli lineari» alla spesa: dopo settimane in cui si predicava che occorre tagliare le spese superflue. - PAGINA 2

ANGELONE, BARBERA, LUISE MONTICELLI, RUSSO

Manovra da 30 miliardi. Ok del Consiglio dei ministri alla legge di Bilancio: la riduzione del cuneo fiscale diventa strutturale, da banche e assicurazioni contributo di 3,5 miliardi, per i nuovi nati mille euro, incentivi per restare a lavoro. Giorgia Meloni: «Siamo coraggiosi». - PAGINE 2-5

Fitto in bilico il muro della sinistra

Capurso, Carratelli

L'INCHIESTA SOGEI

Mazzette al ministero per truccare gli appalti

IRENE FAMÀ

Lavori con il colosso SpaceX, l'azienda aerospaziale statunitense fondata da Elon Musk, e la gara da 180 milioni per la ristrutturazione della rete del comparto Difesa. E ancora. La gara per le licenze software dei server Natanix, all'avanguardia della tecnologia di cloud. - PAGINA 10

Stroppa, il "vice" Musk "Un attacco a Giorgia"

ILARIO LOMBARDO

Giorgia Meloni tirata in ballo come vittima predestinata di un complotto. Trame evocate, ma senza nessun nome. Sembra il calco di uno dei tanti discorsi della premier nei quali ha adombrato cospirazioni e intrighi ai suoi danni, senza mai portare una prova. - PAGINA 11

I DIRITTI

L'operaio precario la schiena spezzata e quella sentenza da Ancien régime

MARCO REVELLI



Mi chiedo, in quale mondo «di sotto» siamo caduti? In quale girone profondo del lavoro servile, in quale strato maledorante d'Ancien régime siamo precipitati, per dover vedere il lavoro, e l'uomo, così umiliati? SOLA - PAGINA 17

LA LIBERTÀ DI ESPRESSIONE

Se lo Stato multa l'apicoltore pro Gaza

FLAVIA PERINA



Siamo certi che sia solo eccesso di zelo la multa di 430 euro comminata dai carabinieri di Desio, Brianza, all'apicoltore Marco Borella che da mesi espone sul suo banco un cartello con due frasi in favore di Gaza: "Stop bombing" e "Stop genocide". Siamo certi che gli arriveranno le scuse, e ovviamente la rottamazione del verbale. DEL VECCHIO - PAGINA 15

LA DEMENZA

La lezione di Demi e gli abissi di Bruce

GIANLUCA NICOLETTI



Una diva come Demi Moore sfida l'indicibile sulla condizione mentale del suo ex marito Bruce Willis. Dichiara di aver accettato la fatalità che sta sciogliendo nel baratro della demenza. Ci vuole coraggio a dirlo quando si appartiene a un mondo in cui lo splendore è la caratteristica minima necessaria. ARCIVOVO - PAGINA 19

I CASI

Io, contribuente onesto e il pizzo del concordato

Luca Bottura

Tavares: "Cooperiamo con i produttori cinesi"

Daniilo Ceccarelli

NEL VILLAGGIO DEI CRISTIANI LIBANESI COLPITI DALLE BOMBE

Noi, bersagli umani

GIORDANO STABILE



Della villetta a tre piani è rimasta intatta solo la statua del Santo Charbel con lesue braccia spalancate, ai piedi della piccola scalinata. DEL GATTO, SIMONI - PAGINE 12 E 13

JOSÉ PÉREZ/AF

LA LIBERTÀ DI STAMPA

Stretta intercettazioni pagheranno i giornali

FRANCESCO GRIGNETTI

Giorgia Meloni ha deciso e il suo partito esegue: a breve sarà impossibile pubblicare ordinanze di arresto o perquisizione, pena multe draconiane per l'editore. - PAGINA 8

IL DIBATTITO

Nel Paese senza figli i gatti non c'entrano

CHIARA SARACENO

Egoismo, individualismo sfrenato, sostituzione dell'amore per cani e gatti a quello per bambini. - PAGINA 23

BUONGIORNO

Sarà capitata anche a voi una di quelle cene nelle quali s'apre il filone dell'aneddotica locale. Ognuno scava nella memoria per estrarne la prodezza più sbalorditiva e, soprattutto fra i maschi, si ingaggia una gara a chi fu studente insuperabile per estro e irriverenza. Il mio cavallo di battaglia è il seguente: in prossimità delle feste di fine anno, chiedemmo un'ora in meno di lezione per investirla nell'allestimento di un albero di Natale. Il preside respinse la proposta sbrigativamente e noi, per ritorsione, proclamammo un giorno di sciopero. E siccome il preside ci diffidò dallo scioperare, minacciando conseguenze gravissime, noi scioperammo per attentato al diritto di sciopero. Solitamente concludo la storiella con la chiosa della consapevolezza: eravamo ragazzi ed eravamo cretini. La

Eravamo ragazzi

MATTIA FELTRI

storiella mi è tornata in mente dopo aver letto dello sciopero dei trasporti il prossimo venerdì, quando si fermeranno tutti i mezzi pubblici, treni compresi, per ventiquattro ore e, pare, senza fasce di garanzia. Il vantaggio, per i viaggiatori, è sapere che i treni resteranno fermi, proprio come stanno fermi quasi ogni giorno però senza preavviso. La mia solidarietà va anche agli scioperanti alle prese con Matteo Salvini, un ministro troppo impegnato per occuparsi pure del ministero. Ed è diventata più di una solidarietà, direi un'affinità quando ho scoperto che una delle ragioni della protesta è indirizzata «contro ogni forma di limitazione del diritto di sciopero». Ecco, non concluderò più la mia storiella dicendo eravamo ragazzi ed eravamo cretini, ma eravamo ragazzi ed eravamo già sindacalisti.

ACQUISTIAMO ANTIQUARIATO orientale ed europeo

www.barbieriantiquariato.it Tel. 348 3582502



VALUTAZIONI GRATUITE IN TUTTA ITALIA IMPORTANTI COLLEZIONI O SINGOLO OGGETTO





I timori sul pil della Cina fanno scivolare il prezzo del petrolio: -4%
Caroselli a pagina 2
Eni apre a nuovi soci il business della CO2
Già ricevute cinque offerte
Zoppo a pagina 15



Nel trimestre Lvmh manca il target di 20 mld di fatturato
 Il dato è in calo del 3% intanto su Ferragamo pesa l'Asia: ricavi -9%
Bottoni e Camurati in MF Fashion
 Anno XXXVI n. 203
 Mercoledì 16 Ottobre 2024
 €2,00 *Classedtori*



Con MF Magazine for Fashion: 120 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living: 60 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con il Falso 1 Capogiro - COM 2024 a € 3,00 (€ 2,00 + € 1,00) Spettatore in A.P. n. 1. G.L. 4894. DCR Milano - LA 1.140 - CH 9. 4.00 franco € 3,00
FTSE MIB -0,29% 34.578 **DOW JONES -0,65% 42.784**** **NASDAQ -0,89% 18.339**** **DAX -0,11% 19.486** **SPREAD 123 (-4)** **€/S 1,0903**
 ** Dati aggiornati alle ore 21,00

DA FRANCOFORTE TRAPELA OTTIMISMO SUL VIA LIBERA A UNI-COMMERZ

Bce verso il sì a Unicredit

Dopo l'esame della Consob tedesca il dossier Commerzbank passa all'Eurotower
Intanto lo Stato olandese si prepara a scendere dal 40,5% al 30% in Abn Amro
L'ALLEANZA LEONARDO-RHEINMETALL PARTE CON COMMESSE PER 20 MILIARDI

Gualtieri e Zoppo alle pagine 9 e 12



SI PARTE CON 220 MILIONI
Hines avvia il piano di rigenerazione dell'area ex Falck a Sesto S. Giovanni

Campo a pagina 18

CONTICORRENTI SPIATI
Tra i monitorati di Coviello anche i vertici di Bankitalia

Gualtieri e Massaro a pagina 6

IPOTESI CORRUZIONE
Olidata e Digital V. cadono in borsa per indagine della GdF sui contratti Sogei

Dal Maso a pagina 7



GUCCI



Pietro Castellitto by Heji Shin, 2024

THE loafer since 1953

Maritime Ventures digitali

Nella foto (da sx): Massimiliano Fedriga, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Sergio Emidio Bini, assessore regionale alle attività produttive e turismo, Federica Seganti, presidente e amministratore delegato di Friulia, Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Fincantieri, e Agostino Scornajenchi, amministratore delegato e direttore generale di CDP Venture Capital. **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 nautica, 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. L'obiettivo di Maritime Ventures è di creare dieci nuove imprese nei prossimi tre 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 croceristica 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: tra questi il venture builder tedesco Bridgemakere 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 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.



Nella foto (da sx): Massimiliano Fedriga, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Sergio Emidio Bini, assessore regionale alle attività produttive e turismo, Federica Seganti, presidente e amministratore delegato di Friulia, Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Fincantieri, e Agostino Scornajenchi, amministratore delegato e direttore generale di CDP Venture Capital. **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 nautica, 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. L'obiettivo di Maritime Ventures è di creare dieci nuove imprese nei prossimi tre 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 croceristica 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: tra questi il venture builder tedesco Bridgemakere 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.

Shipping Italy

Venezia

Cetena realizzerà un nuovo simulatore navale per addestrare gli allievi Its di Venezia

Cantieri Il sistema simulerà il comportamento reale dell'unità navale in diverse condizioni meteo marine e in varie aree portuali italiane ed estere per l'addestramento di ingresso e uscita di REDAZIONE SHIPPING ITALY Cetena, il Centro per gli Studi di Tecnica Navale del Gruppo Fincantieri, fornirà all'Istituto Tecnologico Superiore "Marco Polo Academy" di **Venezia** un sistema di simulazione navale per l'addestramento dei suoi allievi che - spiega nella nota - rappresenta un progetto altamente tecnologico oltretutto l'inizio di un'importante collaborazione tra le due realtà. Il nuovo simulatore è destinato alla formazione degli equipaggi del personale marittimo e sarà installato presso l'istituto, impiegando la suite di simulazione interamente progettata e sviluppata da Cetena; la tecnologia digitale implementata attraverso i sistemi di simulazione del Cetena farà del nuovo centro dell'Accademia uno tra i più avanzati Training Center basati sulla simulazione. L'intero sviluppo del progetto, dal design all'installazione, sarà curato dal team del Cetena, specializzato nello sviluppo di soluzioni digitali d'avanguardia, e consentirà la realizzazione di uno tra i più complessi e tecnologicamente avanzati sistemi di simulazione nel panorama italiano, confermando l'azienda player tecnologico del gruppo Fincantieri. L'impianto, continua la nota, sarà costituito da una suite di simulatori "Whale", incluso il simulatore del rimorchiatore, che potranno essere utilizzati sia per l'addestramento individuale sia per esercitazioni di gruppo, per la formazione delle principali figure professionali di bordo. Al simulatore saranno formati i comandanti e i membri dell'equipaggio inclusi ufficiali di macchina per condurre le unità navali: traghetti, navi da lavoro, crociera e anche le ultimissime navi costruite da Fincantieri. Nello specifico, il sistema simulerà il comportamento reale dell'unità navale in diverse condizioni meteo marine e in varie aree portuali italiane ed estere per l'addestramento di ingresso e uscita. Sarà possibile simulare la conduzione di diverse unità navali, dalle portacontainer alle ultime navi realizzate per il mondo cruise, permettendo agli allievi di vivere un addestramento immersivo, riproducendo le procedure e le operazioni come a bordo delle unità reali. Oltre alla possibilità di decidere il tipo di unità navale, il sistema consentirà di selezionare l'area in cui navigare, scegliendo da un database contenente i principali porti italiani digitalizzati per il simulatore. Nello specifico, per le manovre di ingresso e uscita dalle aree portuali sarà possibile replicare in real time le operazioni tra la nave e i rimorchiatori, grazie a postazioni dedicate, in grado di simulare il comportamento reale di questi mezzi. "Questa nuova collaborazione tra Cetena e l'Istituto veneziano rappresenta l'opportunità di instaurare in futuro nuove sinergie. Le partnership come questa sono cruciali per promuovere l'innovazione e la crescita, permettendo alle organizzazioni di combinare le loro forze e competenze per raggiungere obiettivi comuni" ha affermato



Cantieri Il sistema simulerà il comportamento reale dell'unità navale in diverse condizioni meteo marine e in varie aree portuali italiane ed estere per l'addestramento di ingresso e uscita di REDAZIONE SHIPPING ITALY Cetena, il Centro per gli Studi di Tecnica Navale del Gruppo Fincantieri, fornirà all'Istituto Tecnologico Superiore "Marco Polo Academy" di Venezia un sistema di simulazione navale per l'addestramento dei suoi allievi che - spiega nella nota - rappresenta un progetto altamente tecnologico oltretutto l'inizio di un'importante collaborazione tra le due realtà. Il nuovo simulatore è destinato alla formazione degli equipaggi del personale marittimo e sarà installato presso l'istituto, impiegando la suite di simulazione interamente progettata e sviluppata da Cetena; la tecnologia digitale implementata attraverso i sistemi di simulazione del Cetena farà del nuovo centro dell'Accademia uno tra i più avanzati Training Center basati sulla simulazione. L'intero sviluppo del progetto, dal design all'installazione, sarà curato dal team del Cetena, specializzato nello sviluppo di soluzioni digitali d'avanguardia, e consentirà la realizzazione di uno tra i più complessi e tecnologicamente avanzati sistemi di simulazione nel panorama italiano, confermando l'azienda player tecnologico del gruppo Fincantieri. L'impianto, continua la nota, sarà costituito da una suite di simulatori "Whale", incluso il simulatore del rimorchiatore, che potranno essere utilizzati sia per l'addestramento individuale sia per esercitazioni di gruppo, per la formazione delle principali figure professionali di bordo. Al simulatore saranno formati i comandanti e i membri dell'equipaggio inclusi ufficiali di macchina per condurre le unità navali: traghetti, navi da lavoro, crociera e anche le ultimissime navi costruite da Fincantieri. Nello specifico, il sistema simulerà il comportamento reale dell'unità navale in diverse condizioni meteo marine e in varie aree portuali italiane ed estere per

Shipping Italy

Venezia

l'amministratore delegato del Cetena, Massimo Debenedetti. Damaso Zanardo, presidente dell'Its Marco Polo Academy e del Centro di Addestramento per marittimi Venice Maritime School srl ha dichiarato: "Il prossimo 18 Novembre, a **Venezia**, avrà inizio il Primo Corso di Accademia per gli aspiranti Ufficiali di Coperta e di Macchina. Invito tutti gli allievi diplomati nautici ad iscriversi alle selezioni così da conoscere e toccare con mano il nostro programma di Accademia. Abbiamo investito molto nella realizzazione dei nuovi laboratori e dei simulatori navali, come dimostra la collaborazione con Cetena, perché l'addestramento, l'immersività e la tecnologia sono le basi della nostra idea di Accademia, per formare i futuri professionisti del Mare". **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

Venezia

Adsp Venezia di nuovo nel mirino di Ancip e sindacato per l'articolo 17

Porti Contestato duramente il bando di gara appena pubblicato, accusato di contenere "molteplici, gravi, violazioni di legge" e "carenze". L'ente promette delucidazioni formali, ma non sospende la procedura di REDAZIONE SHIPPING ITALY Volge nuovamente al tempestoso il barometro veneziano relativo alla gara per l'individuazione del fornitore di manodopera temporanea ex art.17, dopo la pubblicazione da parte della locale Autorità di sistema portuale del bando relativo a Marghera e l'imminente annuncio di quello di Chioggia. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno infatti criticato duramente il capitolato speciale di gara, ricordando all'Adsp "la vigenza dello stato di agitazione" e chiesto "un incontro urgente" per arrivare al "ripristino dei contenuti delle Linee Guida e di quanto previsto dalla normativa e dal Ccnl di riferimento, ventilando in caso di mancato riscontro "azioni di protesta contrattualmente e normativamente consentite". Secondo quanto riferito da fonti sindacali (l'ente non ha rilasciato dichiarazioni sul tema), un primo colloquio svoltosi da remoto coi vertici dell'Adsp avrebbe visto questi ultimi rassicurare verbalmente i rappresentanti dei lavoratori: nessuna sospensione del bando, ma correzioni, nell'apposita sezione "chiarimenti", a quelli che sono stati derubricati a misunderstanding interpretativi. La situazione è quindi in sospenso, in attesa delle promesse modifiche e del confronto delle segreterie locali con le nazionali e coi lavoratori. In particolare i sindacati ritengono "inaccettabile la previsione relativa alla chiamata nominativa di singoli o più lavoratori direttamente da parte delle società utilizzatrici" così come "la palese volontà di ingerenza da parte di Adsp negli eventuali procedimenti disciplinari a carico dei lavoratori", dal momento che sembrerebbe introdursi "una sorta di (illegittima) obbligatorietà di adozione di provvedimenti disciplinari i quali, come noto, possono essere comminati esclusivamente dal datore di lavoro in applicazione del Ccnl". Nel mirino anche il "blocco delle retribuzioni", a rendere "di fatto impossibile per tutta la durata di validità del bando di gara ogni trattativa sindacale con l'impresa aggiudicataria", "la mancanza di automatismo circa l'adeguamento in caso di aumento delle dinamiche contrattuali" e il "percorso di stabilizzazione degli interinali", definito preoccupante in relazione alle modalità di impiego di tale categoria dato che prima di rivolgersi a tali lavoratori i due articoli 17 di Marghera e Chioggia dovranno prima verificare reciprocamente la disponibilità di lavoratori dell'altro. Dura anche la posizione di Ancip, associazione di categoria cui appartiene l'incumbent Nuova Clp, che, in una nota all'Adsp e alle segreterie sindacali nazionali (anch'esse mossesi presso l'ente portuale), ha parlato di "molteplici, gravi, violazioni di legge" e "carenze", auspicando che Adsp "voglia, nel rispetto delle proprie prerogative, emendare i suddetti gravi vizi". L'associazione delle compagnie portuali ha evidenziato le medesime criticità richiamate dalle organizzazioni dei lavoratori,



10/15/2024 22:33 Nicola Capuzzo

Shipping Italy
Adsp Venezia di nuovo nel mirino di Ancip e sindacato per l'articolo 17

Porti Contestato duramente il bando di gara appena pubblicato, accusato di contenere "molteplici, gravi, violazioni di legge" e "carenze". L'ente promette delucidazioni formali, ma non sospende la procedura di REDAZIONE SHIPPING ITALY Volge nuovamente al tempestoso il barometro veneziano relativo alla gara per l'individuazione del fornitore di manodopera temporanea ex art.17, dopo la pubblicazione da parte della locale Autorità di sistema portuale del bando relativo a Marghera e l'imminente annuncio di quello di Chioggia; Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno infatti criticato duramente il capitolato speciale di gara, ricordando all'Adsp "la vigenza dello stato di agitazione" e chiesto "un incontro urgente" per arrivare al "ripristino dei contenuti delle Linee Guida e di quanto previsto dalla normativa e dal Ccnl di riferimento, ventilando in caso di mancato riscontro "azioni di protesta contrattualmente e normativamente consentite". Secondo quanto riferito da fonti sindacali (l'ente non ha rilasciato dichiarazioni sul tema), un primo colloquio svoltosi da remoto coi vertici dell'Adsp avrebbe visto questi ultimi rassicurare verbalmente i rappresentanti dei lavoratori: nessuna sospensione del bando, ma correzioni, nell'apposita sezione "chiarimenti", a quelli che sono stati derubricati a misunderstanding interpretativi. La situazione è quindi in sospenso, in attesa delle promesse modifiche e del confronto delle segreterie locali con le nazionali e coi lavoratori. In particolare i sindacati ritengono "inaccettabile la previsione relativa alla chiamata nominativa di singoli o più lavoratori direttamente da parte delle società utilizzatrici" così come "la palese volontà di ingerenza da parte di Adsp negli eventuali procedimenti disciplinari a carico dei lavoratori", dal momento che sembrerebbe introdursi "una sorta di (illegittima) obbligatorietà di adozione di provvedimenti disciplinari i quali, come noto, possono essere comminati esclusivamente dal datore di lavoro in applicazione del Ccnl". Nel mirino

Shipping Italy

Venezia

definendo inoltre "illegittima" la "possibilità di procedere eventualmente alla chiamata oraria dei lavoratori avviati" e denunciando "l'omissione" di "quanto espressamente previsto ex art. 17, comma 15 bis, della legge 84/1994 con specifico riferimento, per quel che interessa in questa sede, all'aggiornamento e alla formazione professionale, così precludendo illegittimamente allo stesso aggiudicatario di godere dei ridetti contributi previsti ex lege", nonché "l'assoluta superficialità, e la manifesta insufficienza, di Autorità di Sistema in indirizzo nell'identificare gli obblighi afferenti un contesto fondamentale quale la sicurezza sul lavoro" e "la mancata promulgazione del relativo regolamento per la fornitura di lavoro portuale temporaneo". In generale Ancip "ritiene del tutto illegittimo e contrario alle vigenti norme di legge" la concezione di Adsp del rapporto con l'articolo 17, riassumibile in un "preteso assoluto preventivo controllo del soggetto autorizzato". 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.

Venezia Today

Venezia

Verso la stretta sul moto ondoso, Zuin: «La prefettura aiuterà, ma servono leggi»

Il comune chiede collaborazione a **Porto** e Guardia di Finanza. Già 279 multe da inizio anno. «Deterrenza fondamentale, ma serve responsabilità di tutti» Una vera e propria stretta contro il moto ondoso, quella annunciata e promessa questa mattina, dopo un incontro in prefettura con tutte le forze dell'ordine (polizia locale, capitaneria di **porto**, guardia di finanza), dall'assessore Michele Zuin. Una conferenza stampa arrivata dopo la recente sequenza di incidenti e disagi (questi ultimi, anche legati all'innalzamento delle maree) che hanno riaperto con forza un dibattito mai sopito in città. Le parole di Zuin e l'attacco alla Cgil «Siamo andati subito al dunque, cioè di vedere come limitare il moto ondoso» ha spiegato Zuin in riferimento alla riunione del mattino. Partendo dal presupposto che anche l'attenzione mediatica di queste ultime settimane potrà aiutare a combattere un fenomeno che parte dalla responsabilità collettiva. Gli strumenti legislativi attuali, ha ricordato l'assessore ancora una volta, non aiutano: «Serve una certezza sulle sanzioni irrogate, oggi capita troppo spesso di fare sanzioni che vengono poi annullate da ricorsi» ha notato Zuin, ponendo fiducia comunque sul fatto che il Parlamento possa approvare l'emendamento sul sistema SiSa (il cosiddetto barcavelox) oggi in discussione al Senato, che potrebbe aiutare non poco nel controllo della velocità nei canali interni. Ma Zuin ha anche chiarito che, per tutte le autorità presenti alla riunione, c'è la certezza che, al di là delle sanzioni, ci sia un aspetto mediatico e di deterrenza molto importante: i controlli, i fermi, le multe, vanno fatte anche per creare un contesto di maggior attenzione e preoccupazione alla velocità. In questo senso, l'assessore ha spiegato di aver chiesto maggior aiuto, nei controlli, a Guardia di Finanza e Capitaneria di **Porto**. La Gdf si è impegnata a presidiare maggiormente il Canale della Giudecca - che in questa stagione, a causa anche dell'innalzamento delle maree, è uno degli spazi cittadini in cui si concentrano i disagi -, mentre si è aperto un dialogo che, negli auspici dell'amministrazione, dovrebbe portare ad avere un maggior presidio della Capitaneria di **Porto** sul Bacino di San Marco, "liberando" così le pattuglie della polizia locale per altre aree della città e della laguna. Il tavolo si è appena aperto e i risultati sono attesi non prima di novembre. Il comandante della polizia locale Marco Agostini, in conferenza con l'assessore, ha rimarcato la volontà di fare un «salto di qualità significativo», ponendo attenzione sull'articolo 1231 del codice della navigazione, una norma che ha una sanzione penale. «E poi bisogna fare tutti un passo indietro, tutti siamo coinvolti» ha rincarato Agostini, parlando di un problema strutturale, in certi casi irrisolvibile, con un dibattito che prosegue da quarant'anni. «Pensiamo alle ambulanze e alle barche dei vigili del fuoco, con motori pesanti, che creano onde anche se non corrono. O i mezzi pubblici, che non si possono certo eliminare». La polizia locale si è detta comunque pronta



Il comune chiede collaborazione a Porto e Guardia di Finanza. Già 279 multe da inizio anno. «Deterrenza fondamentale, ma serve responsabilità di tutti» Una vera e propria stretta contro il moto ondoso, quella annunciata e promessa questa mattina, dopo un incontro in prefettura con tutte le forze dell'ordine (polizia locale, capitaneria di porto, guardia di finanza), dall'assessore Michele Zuin. Una conferenza stampa arrivata dopo la recente sequenza di incidenti e disagi (questi ultimi, anche legati all'innalzamento delle maree) che hanno riaperto con forza un dibattito mai sopito in città. Le parole di Zuin e l'attacco alla Cgil «Siamo andati subito al dunque, cioè di vedere come limitare il moto ondoso» ha spiegato Zuin in riferimento alla riunione del mattino. Partendo dal presupposto che anche l'attenzione mediatica di queste ultime settimane potrà aiutare a combattere un fenomeno che parte dalla responsabilità collettiva. Gli strumenti legislativi attuali, ha ricordato l'assessore ancora una volta, non aiutano: «Serve una certezza sulle sanzioni irrogate, oggi capita troppo spesso di fare sanzioni che vengono poi annullate da ricorsi» ha notato Zuin, ponendo fiducia comunque sul fatto che il Parlamento possa approvare l'emendamento sul sistema SiSa (il cosiddetto barcavelox) oggi in discussione al Senato, che potrebbe aiutare non poco nel controllo della velocità nei canali interni. Ma Zuin ha anche chiarito che, per tutte le autorità presenti alla riunione, c'è la certezza che, al di là delle sanzioni, ci sia un aspetto mediatico e di deterrenza molto importante: i controlli, i fermi, le multe, vanno fatte anche per creare un contesto di maggior attenzione e preoccupazione alla velocità. In questo senso, l'assessore ha spiegato di aver chiesto maggior aiuto, nei controlli, a Guardia di Finanza e Capitaneria di Porto. La Gdf si è impegnata a presidiare maggiormente il Canale della Giudecca - che in questa stagione, a causa anche dell'innalzamento delle maree, è uno degli spazi cittadini in cui si concentrano i disagi -, mentre si è aperto un dialogo che, negli auspici dell'amministrazione, dovrebbe portare ad avere un maggior presidio della Capitaneria di Porto sul Bacino di San Marco, "liberando" così le pattuglie della polizia locale per altre aree della città e della laguna. Il tavolo si è appena aperto e i risultati sono attesi non prima di novembre. Il comandante della polizia locale Marco Agostini, in conferenza con l'assessore, ha rimarcato la volontà di fare un «salto di qualità significativo», ponendo attenzione sull'articolo 1231 del codice della navigazione, una norma che ha una sanzione penale. «E poi bisogna fare tutti un passo indietro, tutti siamo coinvolti» ha rincarato Agostini, parlando di un problema strutturale, in certi casi irrisolvibile, con un dibattito che prosegue da quarant'anni. «Pensiamo alle ambulanze e alle barche dei vigili del fuoco, con motori pesanti, che creano onde anche se non corrono. O i mezzi pubblici, che non si possono certo eliminare». La polizia locale si è detta comunque pronta

Venezia Today

Venezia

a sanzionare anche i mezzi Actv se necessario. Rimarcando quando detto da Agostini, l'assessore Zuin ha chiarito che «serve un'opera di moralizzazione, non basta la repressione. Chi vuole bene a Venezia deve cambiare il modo di affrontarla» in riferimento alla velocità dei mezzi. L'assessore ha poi tenuto a rimarcare la sua censura nei confronti di un comunicato della Cgil di Venezia, diffuso questa mattina, che accusava Zuin stesso di aver incolpato i lavoratori Actv di parte del moto ondoso («Zuin dovrebbe ringraziarli nonostante i tagli che lui stesso ha disposto e che hanno drammaticamente peggiorato le condizioni di lavoro. Sono continue le situazioni delicate in cui gli equipaggi si trovano a dover operare. Spesso, solo grazie alla loro professionalità e competenza, si evitano problemi o possibili incidenti» ha dichiarato il segretario generale Daniele Giordano). Zuin ha replicato che le parole riportate oggi sui giornali, riguardavano una volontà di dialogo coi lavoratori stessi: «Consiglierei a Giordano di occupare meglio il suo tempo, invece di mandare questi comunicati stampa surreali» ha detto l'assessore. I numeri del fenomeno e le sanzioni In attesa delle novità promesse, proseguono le sanzioni, quest'anno 279, fino al 30 settembre, per eccesso di velocità, in crescita sugli anni 2022 e 2023. Il 56% è stato pagato subito, il 10% ha fatto ricorso. I sanzionati sono circa un terzo taxi, un terzo trasporto merci, e un terzo diportisti.

Coordinare le politiche dei trasporti

LUGANO - Un Mare di Svizzera o il Mediterraneo che sarà per la Svizzera. Proprio nel momento in cui le tensioni internazionali e i conflitti che hanno abbattuto di oltre il 50% i transiti di navi attraverso il Canale di Suez, sono stati interpretati da molti come il segnale di un inarrestabile declino, il Mediterraneo torna a essere al centro dell'attenzione dell'interscambio marittimo via mare. Non solo: l'Italia e in particolare i porti dell'alto Tirreno tornano ad attirare l'attenzione in particolare degli operatori svizzeri che seguono con crescente preoccupazione la crisi del sistema logistico, e anche produttivo, tedesco. Sono queste le indicazioni emerse dalla prima sessione del forum internazionale "Un mare di Svizzera" giunto alla sua settima edizione venerdì scorso a Lugano. Sul fronte portuale il sistema articolato su Genova e **Savona** - dice la nota sul sito - ha confermato l'impegno a rispettare i tempi di realizzazione delle nuove opere, in particolare la diga in acque profonde che consentirà di accogliere le navi portacontainer dell'ultima generazione e quindi di utilizzare le banchine e i terminal non solo nella funzione di regional port al servizio del nord Ovest e dell'Europa centrale, ma anche come hub per la distribuzione di container e merci in tutto il Mediterraneo orientale (Adriatico incluso) penalizzati dalla parziale chiusura di Suez. E proprio sulla diga, ovvero la più importante infrastruttura portuale in fase di realizzazione in Europa, è arrivato a sorpresa da Lugano, l'annuncio del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi: la diga è in anticipo sul crono-programma e potrà essere completata a fine 2026 o inizio 2027, anziché nel 2030, come inizialmente previsto. Il tutto nell'ottica di un coordinamento della politica dei trasporti, che è stato invocato anche dal Consigliere agli Stati, Fabio Regazzi, insistendo con forza sulla necessità di un salto di qualità nella politica dei trasporti svizzera ma specialmente nel coordinamento fra le varie scelte sul settore fra gli Stati confinanti. Non a caso sempre Rixi ha parlato di un coordinamento sempre più stretto con il ministro svizzero Röstli sulla tempistica del Terzo Valico, che rappresenta uno dei problemi sulle Alpi.



(Sito) Ansa**Genova, Voltri****Porto Genova: container, Consiglio di Stato dà torto a Spinelli**

Il consiglio di Stato ha accolto il ricorso presentato dalla società che gestisce il terminal Sech e stabilito che il gruppo Spinelli non possa movimentare, di fatto, traffico full container sulle banchine di calata Sanità. La sentenza, inappellabile e immediatamente esecutiva, obbliga Spinelli a rispettare le indicazioni del piano operatore portuale del 2001 che imponeva al gruppo di movimentare una quota di contenitori ma in gran parte traffico multipurpose, per cui sono destinati quegli spazi. Il ricorso della Società Terminal contenitori **Porto** di **Genova** era partita con un ricorso al Tar che però era stato perso. L'appello al consiglio di Stato ha invece dato ragione all'operatore del **porto** di Sampierdarena. "L'operatività del tutto prevalente nei traffici full container da parte di un terminalista in ambito multipurpose, peraltro non sottoposto agli oneri di investimento e ai costi operativi tipici dei terminal contenitori - si legge in sentenza -, determina un'evidente distorsione, in danno di questi, dell'assetto concorrenziale come regolato dal piano portuale, tradendo ex post il loro affidamento sulle chiare risultanze del piano stesso. In danno non solo degli interessi privati concorrenti ma altresì degli interessi pubblici sottesi alla pianificazione portuale. Consentendo lo svolgimento prevalente di funzioni solo ammesse e non caratterizzanti - prosegue il Consiglio di Stato -, se da un lato si renderebbero vane la gran parte delle previsioni di piano sulle destinazioni delle singole aree, da un altro lato si toglierebbe credibilità ed attrattività a un **porto** le cui previsioni di piano possono così essere considerevolmente mutate in sede di rilascio del singolo titolo".



Genova Today

Genova, Voltri

Regione: Toti, "Centrodestra deve farmi un monumento"

"Se c'è stato un equivoco mi prendo la colpa e scagiono la coalizione" "Credo che il centrodestra debba farmi, se un monumento me lo deve fare, per nove anni di governo che ho portato avanti sulle spalle con una mia lista, con tante persone che sono candidate oggi e che si sono assunte anche le responsabilità più gravose, spesso, del governo di questa regione". Così l'ex presidente della Regione Giovanni Toti a margine della presentazione del suo libro 'Confesso: ho governato', commentando l'inchiesta che lo ha visto coinvolto. "Io - continua - credo che il centrodestra di fronte a un accordo che certifica la legittimità degli atti usciti dall'**Autorità Portuale**, dalle strutture commissariali di questa città e di questa regione, non essendoci stata corruzione propria, certifica il fatto che i denari presi non sono andati ad arricchire una classe dirigente in modo predatorio, ma sono stati legittimamente usati per l'attività politica e che, se qualche cosa è stato sbagliato, perché il patteggiamento non è una ammissione di colpa e non vale neanche come titolo a quello scopo, ma se un accordo è stato raggiunto è stato raggiunto sulla base che ci sia stato certamente un'attività politica legittima, un'attività amministrativa legittima, che vi possa essere stato un equivoco, io lo considero tale, loro lo considereranno un'accusa, ma su questo patteggiamento non ci farà mai vedere chi ha ragione fino in fondo, rispetto ad alcuni atteggiamenti che potevano anche potenzialmente, non nei fatti, avvantaggiare un'azienda o alcune aziende rispetto ad altre. Toti: "Se c'è stato equivoco mi prendo la colpa" Di tutto questo - conclude - mi prendo, se c'è stato qualche equivoco la colpa e scagiono l'intera coalizione di ogni atto illegittimo. Mi sembra di aver fatto fino in fondo la mia parte e di avere lasciato la casa in ordine".



10/15/2024 10:21

"Se c'è stato un equivoco mi prendo la colpa e scagiono la coalizione" "Credo che il centrodestra debba farmi, se un monumento me lo deve fare, per nove anni di governo che ho portato avanti sulle spalle con una mia lista, con tante persone che sono candidate oggi e che si sono assunte anche le responsabilità più gravose, spesso, del governo di questa regione". Così l'ex presidente della Regione Giovanni Toti a margine della presentazione del suo libro 'Confesso: ho governato', commentando l'inchiesta che lo ha visto coinvolto. "Io - continua - credo che il centrodestra di fronte a un accordo che certifica la legittimità degli atti usciti dall'Autorità Portuale, dalle strutture commissariali di questa città e di questa regione, non essendoci stata corruzione propria, certifica il fatto che i denari presi non sono andati ad arricchire una classe dirigente in modo predatorio, ma sono stati legittimamente usati per l'attività politica e che, se qualche cosa è stato sbagliato, perché il patteggiamento non è una ammissione di colpa e non vale neanche come titolo a quello scopo, ma se un accordo è stato raggiunto è stato raggiunto sulla base che ci sia stato certamente un'attività politica legittima, un'attività amministrativa legittima, che vi possa essere stato un equivoco, io lo considero tale, loro lo considereranno un'accusa, ma su questo patteggiamento non ci farà mai vedere chi ha ragione fino in fondo, rispetto ad alcuni atteggiamenti che potevano anche potenzialmente, non nei fatti, avvantaggiare un'azienda o alcune aziende rispetto ad altre. Toti: "Se c'è stato equivoco mi prendo la colpa" Di tutto questo - conclude - mi prendo, se c'è stato qualche equivoco la colpa e scagiono l'intera coalizione di ogni atto illegittimo. Mi sembra di aver fatto fino in fondo la mia parte e di avere lasciato la casa in ordine".

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Diga foranea di Genova, Marevivo: "Questo decreto minaccia la vita del mare"

Secondo l'associazione, il provvedimento normativo, semplificando le procedure, rischia di non tener conto delle prescrizioni contenute nelle norme ambientali vigenti. Marevivo mette in guardia sulle possibili ricadute ambientali del progetto relativo alla diga del porto di Genova. "Il governo - spiega l'associazione in una nota - ha appena approvato un decreto legge 'Salva-diga' che conferisce al commissario straordinario, il sindaco di Genova Marco Bucci, la responsabilità dei lavori della diga foranea, scavalcando valutazioni regionali e nazionali in materia di impatto ambientale. In passato Marevivo aveva già espresso molte perplessità riguardo al progetto della diga foranea, in mancanza di adeguate analisi scientifiche sui potenziali effetti sull'ecosistema del Mediterraneo occidentale e di uno studio approfondito sulle dinamiche oceanografiche". "La diga del porto di Genova - precisa Marevivo - è una delle opere più costose finanziate con i fondi del PNRR che dovrebbero essere in gran parte dedicati alla transizione ecologica. A parte le problematiche legate alla prossimità dell'opera rispetto a canyon sottomarini, con possibili ripercussioni sui regimi correntizi del Golfo di Genova, è ora impellente la decisione sulla scelta dei materiali (si propone di utilizzare inerti contaminati che, per legge, non potrebbero essere smaltiti con quella modalità) con cui riempire i 4 cassoni già messi in posa, che devono essere stabilizzati per impedirne il collasso causa maltempo. Se una mareggiata violenta dovesse ribaltare o rompere i cassoni, quel materiale - qualunque esso sia - si riverserebbe in mare". Secondo l'associazione ambientalista, "vista l'urgenza dell'opera spunta, quindi, un decreto 'Salva-diga' che semplificando le procedure rischia di non tener conto delle prescrizioni contenute nelle norme ambientali vigenti. Non possiamo anche non ricordare che i decreti attuativi della Legge Salvamare non sono ancora stati emanati, mentre si procede d'urgenza per decretare la fattibilità di interventi che potrebbero causare problemi all'integrità dell'ambiente marino. La scelta delle opere pubbliche prioritarie non può prescindere dalla valutazione della loro capacità sia di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals) dell'Agenda ONU 2030 sia di non nuocere in modo significativo (secondo il principio di DNSH - DO NOT SIGNIFICANT HARM) agli obiettivi ambientali, secondo quanto previsto dal regolamento europeo sulla tassonomia". Marevivo chiarisce di non essere aprioristicamente contraria a opere che hanno costi ambientali, come le piattaforme eoliche offshore, a patto che i benefici ambientali derivanti da queste opere superino di gran lunga i costi ambientali da esse causate anche a fronte dei costi del "non intervento" che non modifica le modalità con cui oggi produciamo energia. "Per questo chiediamo al governo - conclude Marevivo - di considerare, con spirito di responsabilità, i costi ambientali di questo punto del decreto-legge,



Secondo l'associazione, il provvedimento normativo, semplificando le procedure, rischia di non tener conto delle prescrizioni contenute nelle norme ambientali vigenti. Marevivo mette in guardia sulle possibili ricadute ambientali del progetto relativo alla diga del porto di Genova. "Il governo - spiega l'associazione in una nota - ha appena approvato un decreto legge 'Salva-diga' che conferisce al commissario straordinario, il sindaco di Genova Marco Bucci, la responsabilità dei lavori della diga foranea, scavalcando valutazioni regionali e nazionali in materia di impatto ambientale. In passato Marevivo aveva già espresso molte perplessità riguardo al progetto della diga foranea, in mancanza di adeguate analisi scientifiche sui potenziali effetti sull'ecosistema del Mediterraneo occidentale e di uno studio approfondito sulle dinamiche oceanografiche". "La diga del porto di Genova - precisa Marevivo - è una delle opere più costose finanziate con i fondi del PNRR che dovrebbero essere in gran parte dedicati alla transizione ecologica. A parte le problematiche legate alla prossimità dell'opera rispetto a canyon sottomarini, con possibili ripercussioni sui regimi correntizi del Golfo di Genova, è ora impellente la decisione sulla scelta dei materiali (si propone di utilizzare inerti contaminati che, per legge, non potrebbero essere smaltiti con quella modalità) con cui riempire i 4 cassoni già messi in posa, che devono essere stabilizzati per impedirne il collasso causa maltempo. Se una mareggiata violenta dovesse ribaltare o rompere i cassoni, quel materiale - qualunque esso sia - si riverserebbe in mare". Secondo l'associazione ambientalista, "vista l'urgenza dell'opera spunta, quindi, un decreto 'Salva-diga' che semplificando le procedure rischia di non tener conto delle prescrizioni contenute nelle norme ambientali vigenti. Non possiamo anche non ricordare che i decreti attuativi della Legge Salvamare non sono ancora stati emanati, mentre si procede d'urgenza per decretare la fattibilità di interventi che

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

confrontandoli con i benefici che ne deriverebbero, valutando delle modifiche in sede di conversione in legge. Ci auguriamo che il commissario straordinario, a cui è stata data questa enorme responsabilità valuti con attenzione l'impatto sulla vita del mare". Condividi Tag marevivo ambiente Articoli correlati.

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Domani gli Ship2shore Awards

Angelo Scorza **GENOVA** - Il quotidiano sul web Ship2Shore riporta domani a **Genova**, capitale del cluster marittimo portuale, una serata di gala indimenticabile, quella degli Award di settore. SHIP2SHORE AWARDS premia le eccellenze italiane dell'industria marittima, della portualità, del trasporto e della logistica. Una giuria qualificata di esperti di settore ha valutato le preferenze espresse dai Lettori di Ship2Shore e designato i vincitori delle 22 categorie. Ship2Shore, come noto, è un quotidiano online di riferimento per operatori e decision maker in ambito shipping, porti, trasporto merci e passeggeri e logistica, con copertura nazionale ed internazionale. Leader di settore in Italia dalla nascita nel 2004, negli anni si è specializzato nell'organizzazione di eventi e nel 2010 è stato co-produttore dei Lloyd's List Italian Shipping Awards, maturando esperienza e competenze per poter gestire in autonomia e con grande successo l'organizzazione della prima edizione degli Ship2Shore Awards nel 2022. Direttore responsabile e fondatore è Angelo Scorza, giornalista specializzato in economia marittima e trasporti, dal 1993 collaboratore di quotidiani e periodici nazionali e corrispondente per l'Italia di alcune testate internazionali del settore. Hanno confermato la propria presenza all'evento per il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture Edoardo Rixi; per il Senato Commissione Trasporti Raffaella Paita; il vice comandante generale del corpo delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera, ammiraglio Ispettore capo Sergio Liardo; il direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di **porto** di **Genova** ammiraglio ispettore Piero Pellizzari; per la Regione Liguria Lilli Lauro e tutte le autorità cittadine. Le procedure di selezione dei 2.252 voti arrivati in redazione sono state completate da parte della giuria di 10 esperti indipendenti - i cui nomi verranno svelati solo alla serata stessa, proprio per impedire tentativi di influenza e fughe anticipate di notizie - da cui scaturiscono le terne di Nomination e il Winner finale per ognuna delle 22 categorie (più o meno eterogenee) ideate da S2S per premiare tutto il movimento tricolore dei trasporti. L'evento, con dress code elegante e formale, si svolgerà a partire dalle 18.30 sulla scenografica e panoramica terrazza del Jean Nouvel come cocktail all'aperto con sottofondo musicale, ed a partire dalle 19.30 con cena seduta, allietata da tutte le premiazioni e dai numerosi spettacoli in palinsesto: imitatori, cabarettisti, musicisti, artisti.



Angelo Scorza **GENOVA** - Il quotidiano sul web Ship2Shore riporta domani a Genova, capitale del cluster marittimo portuale, una serata di gala indimenticabile, quella degli Award di settore. SHIP2SHORE AWARDS premia le eccellenze italiane dell'industria marittima, della portualità, del trasporto e della logistica. Una giuria qualificata di esperti di settore ha valutato le preferenze espresse dai Lettori di Ship2Shore e designato i vincitori delle 22 categorie. Ship2Shore, come noto, è un quotidiano online di riferimento per operatori e decision maker in ambito shipping, porti, trasporto merci e passeggeri e logistica, con copertura nazionale ed internazionale. Leader di settore in Italia dalla nascita nel 2004, negli anni si è specializzato nell'organizzazione di eventi e nel 2010 è stato co-produttore dei Lloyd's List Italian Shipping Awards, maturando esperienza e competenze per poter gestire in autonomia e con grande successo l'organizzazione della prima edizione degli Ship2Shore Awards nel 2022. Direttore responsabile e fondatore è Angelo Scorza, giornalista specializzato in economia marittima e trasporti, dal 1993 collaboratore di quotidiani e periodici nazionali e corrispondente per l'Italia di alcune testate internazionali del settore. Hanno confermato la propria presenza all'evento per il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture Edoardo Rixi; per il Senato Commissione Trasporti Raffaella Paita; il vice comandante generale del corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ammiraglio Ispettore capo Sergio Liardo; il direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di porto di Genova ammiraglio ispettore Piero Pellizzari; per la Regione Liguria Lilli Lauro e tutte le autorità cittadine. Le procedure di selezione dei 2.252 voti arrivati in redazione sono state completate da parte della giuria di 10 esperti indipendenti - i cui nomi verranno svelati solo alla serata stessa, proprio per impedire tentativi di influenza e fughe anticipate di notizie - da cui scaturiscono le terne di Nomination e il Winner finale per ognuna delle 22 categorie (più o meno eterogenee) ideate da S2S per premiare tutto il movimento tricolore dei trasporti. L'evento, con dress code elegante e formale, si svolgerà a partire dalle 18.30 sulla scenografica e panoramica terrazza del Jean Nouvel come cocktail all'aperto con sottofondo musicale, ed a partire dalle 19.30 con cena seduta, allietata da tutte le premiazioni e dai numerosi spettacoli in palinsesto: imitatori, cabarettisti, musicisti, artisti.

Genova, al 12° Campionato della Lanterna brillano J Blu e Manu

di r.s. Primi confronti al 12° Campionato della Lanterna, inserito nel programma degli eventi di "Genova 2024 Capitale Europea dello Sport". La rassegna velica d'altura, abbinata al primo Trofeo Lanterna Phase e curata dal Circolo Nautico Mandraccio con la collaborazione del Comune di Genova, della **Porto** Antico spa e del Waterfront Sailing Club Genova, si apre nel segno di emozionanti prove. Ben quattro per gli ORC Gran Crociera e tre per gli ORC Regata. Sabato una prova a bastone valida per i Gran Crociera e una prima partenza per la regata costiera, con arrivo ridotto a Punta Chiappa. Chiusura di giornata presso "Ö Magazin Al Pörto" all'interno del **porto** "Carlo Riva" con open bar e buffet. Una prova a bastone nella mattina della seconda giornata davanti a Chiavari con tramontana e a seguire partenza per la costiera di ritorno, sino a Genova Quarto, questa volta con scirocco. La prima regata degli ORC Regata va a Imxtinente di Adelio Frixione (YCI) davanti a J Blu di Luca Dotto (Il Pontile) e Scricca di Mario Rosso (YCI). Si invertono, a favore di J Blu, le prime due posizioni nella seconda prova dove a occupare il terzo gradino del podio è Tekno di Piero Arduino (LNI Genova). La firma sul terzo confronto è di Bonnie di Federico Barbieri (YC Sanremo). J Blu è al comando, con un leggero margine su Imxtinente e poi Tekno. La prima, seconda e quarta regata dei Gran Crociera premia Manu di Fulvio Sposaro (CN Marina Genova Aeroporto). E' un testa a testa spettacolare con Ziggy di Andrea Nasuti (CN Vadese), preceduto di un solo punto nella classifica generale. Ziggy vince la terza prova, dove Manu è terzo, a seguito dell'inserimento di Mirtilla di Roberto Magnone (ANSD). Terzo nella classifica generale, frutto di tre terzi e un quarto posto, è Zero in Condotta di Alessio Arru (ANSD). Si torna a regatare sabato e domenica, con una festa (crew party) per tutti i partecipanti sabato alle 19:30 e cerimonia di premiazione prevista proprio domenica alle ore 18. Entrambi gli eventi si terranno nella prestigiosa sede del main sponsor Phase Motion Control a Sestri Ponente. Saranno premiati i primi tre classificati di ogni raggruppamento ed i primi OVERALL. Per il 1° Trofeo Lanterna Phase sarà assegnato il trofeo PHASE al miglior piazzamento complessivo delle due prove costiere. "Gli apprezzamenti ricevuti dai partecipanti per il percorso, l'ospitalità e l'attenzione ai dettagli ci inorgoliscono e, allo stesso tempo, danno ulteriore energia per aumentare ulteriormente i giri del nostro impegno in direzione del week end della chiusura del Campionato della Lanterna - sorride Gianluca Boschini, team leader del Comitato Organizzatore - Ringraziamo ancora le istituzioni, gli sponsor, i partner e le società veliche amiche per esser scesi in campo con noi per una dodicesima edizione del Campionato della Lanterna in crescita sotto tutti i punti di vista. Grazie in particolare a Phase e a Compagnia del Pesto per aver sposato l'idea del crew party di sabato sera alle 19:30". Tutte le barche iscritte all' 12° Campionato della



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Lanterna, esclusivamente e limitatamente per il periodo dell'evento (11- 20 Ottobre 2024) e fino ad esaurimento posti, sono ospitate gratuitamente nell'area della Fiera di Genova. L'ospitalità gratuita è offerta anche nel nuovo **Porto** Carlo Riva di Rapallo. All'interno dell'evento la novità è rappresentata da una regata WASZP Internazionale Open organizzata da Waterfront Sailing Club Genova in collaborazione con C.N. Mandraccio che si terrà sabato 26 e domenica 27 ottobre. I WASZP saranno in acqua in contemporanea alle prove del Campionato della Lanterna per gli allenamenti dando la possibilità agli iscritti di poter osservare da vicino le manovre dei migliori atleti di categoria. Tra loro, Federico Bergamasco, campione mondiale Under 21 (bronzo assoluto), campione italiano assoluto e under 21. Un appuntamento realizzato con il supporto di LNI Genova Centro, CN Rapallo, LNI Genova Sestri, Circolo Nautico Marina Genova Aeroporto, ANSD, CN Luigi Rum, ASPER, CN Ilva e Associazione Il Pontile e con il sostegno di Phase Motion Control, Mostes, Toio, **Porto** Carlo Riva e Compagnia del Pesto. Ulteriori info sul sito <https://www.circolonauticomandraccio.it>.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Sech vince al Consiglio di Stato: a rischio annullamento la concessione di Spinelli e Hapag Lloyd

Porti Ribaltata la sentenza di primo grado: illegittimo l'atto che creò un terzo "polo container" dove il Prp prevedeva un multipurpose. Evidenziati anche il danno agli "interessi pubblici" di REDAZIONE SHIPPING ITALY. La concessione del Genoa Port Terminal, il principale terminal controllato dal Gruppo Spinelli (in partnership con Hapag Lloyd) a **Genova**, è stata annullata dal Consiglio di Stato. La pronuncia dei giudici di Palazzo Spada ribalta una sentenza di primo grado del 2020, che aveva respinto un ricorso di Sech (gruppo Psa) con cui si chiedeva in prima istanza l'annullamento della concessione, ritenuta "illegittima perché non indica, né direttamente né attraverso il rinvio al piano d'impresa, le operazioni portuali che possono essere effettuate nel terminal assentito". Una formulazione che - era la tesi di fondo - consentì a Spinelli di operare prevalentemente nel settore container nonostante l'ambito merceologico previsto dal piano regolatore portuale fosse quello multipurpose, con danno dei terminalisti container puri, come Sech appunto. Tesi ora accolta dal Consiglio di Stato: "L'operatività del tutto prevalente nei traffici full container da parte di un terminalista in ambito multipurpose, peraltro non sottoposto agli oneri di investimento e ai costi operativi tipici dei terminal contenitori, determina un'evidente distorsione, in danno di questi, dell'assetto concorrenziale come regolato dal piano portuale, tradendo ex post il loro affidamento sulle chiare risultanze del piano stesso". La sentenza esalta il ruolo pianificatorio primario del Prp: "Lo svolgimento dell'attività oggetto di concessione deve essere pienamente conforme alle previsioni del piano portuale per l'area interessata; questo costituisce il presupposto basilare, teso a garantire l'operatività in concreto delle scelte pianificatorie della governance portuale, elementi fondamentali per lo sviluppo di un contesto rilevante quale quello costituito da uno dei principali porti italiani". A Spinelli, invece, l'Adsp concessa con l'atto impugnato da Sech "lo svolgimento di attività di contenitori in area incoerente rispetto alle scelte della pianificazione portuale, in quanto caratterizzate da una diversa preminente attività così come prevista dall'atto fondamentale. La ammissione di una funzione appunto solo ammessa (e non caratterizzante) non consente che alla stessa sia attribuita funzione prevalente attraverso un titolo concessorio che, approvando una tale attività, viola le scelte di fondo della pianificazione settoriale. Viene quindi accertato che la concessione impugnata, rilasciata (in coerenza con l'attività caratterizzante l'ambito interessato) per lo svolgimento in misura del tutto prevalente di traffici full container, non è coerente alla funzione caratterizzante dell'ambito portuale S3 multipurpose; infatti, nell'ambito S3 del **porto di Genova** il concessionario può esercitare un terminal multipurpose e, dunque, svolgere almeno in modo del tutto prevalente - nel senso di caratterizzante - attività di tal fatta e non, invece, prevalentemente operazioni portuali



Porti Ribaltata la sentenza di primo grado: illegittimo l'atto che creò un terzo "polo container" dove il Prp prevedeva un multipurpose. Evidenziati anche il danno agli "interessi pubblici" di REDAZIONE SHIPPING ITALY. La concessione del Genoa Port Terminal, il principale terminal controllato dal Gruppo Spinelli (in partnership con Hapag Lloyd) a Genova, è stata annullata dal Consiglio di Stato. La pronuncia dei giudici di Palazzo Spada ribalta una sentenza di primo grado del 2020, che aveva respinto un ricorso di Sech (gruppo Psa) con cui si chiedeva in prima istanza l'annullamento della concessione, ritenuta "illegittima perché non indica, né direttamente né attraverso il rinvio al piano d'impresa, le operazioni portuali che possono essere effettuate nel terminal assentito". Una formulazione che - era la tesi di fondo - consentì a Spinelli di operare prevalentemente nel settore container nonostante l'ambito merceologico previsto dal piano regolatore portuale fosse quello multipurpose, con danno dei terminalisti container puri, come Sech appunto. Tesi ora accolta dal Consiglio di Stato: "L'operatività del tutto prevalente nei traffici full container da parte di un terminalista in ambito multipurpose, peraltro non sottoposto agli oneri di investimento e ai costi operativi tipici dei terminal contenitori, determina un'evidente distorsione, in danno di questi, dell'assetto concorrenziale come regolato dal piano portuale, tradendo ex post il loro affidamento sulle chiare risultanze del piano stesso". La sentenza esalta il ruolo pianificatorio primario del Prp: "Lo svolgimento dell'attività oggetto di concessione deve essere pienamente conforme alle previsioni del piano portuale per l'area interessata; questo costituisce il presupposto basilare, teso a garantire l'operatività in concreto delle scelte pianificatorie della governance portuale, elementi fondamentali per lo sviluppo di un contesto rilevante quale quello costituito da uno dei principali porti italiani". A Spinelli, invece, l'Adsp concessa con l'atto impugnato da Sech "lo svolgimento di attività di contenitori in area incoerente rispetto alle scelte della pianificazione portuale, in quanto caratterizzate da una diversa preminente attività così come prevista dall'atto fondamentale. La ammissione di una funzione appunto solo ammessa (e non caratterizzante) non consente che alla stessa sia attribuita funzione prevalente attraverso un titolo concessorio che, approvando una tale attività, viola le scelte di fondo della pianificazione settoriale. Viene quindi accertato che la concessione impugnata, rilasciata (in coerenza con l'attività caratterizzante l'ambito interessato) per lo svolgimento in misura del tutto prevalente di traffici full container, non è coerente alla funzione caratterizzante dell'ambito portuale S3 multipurpose; infatti, nell'ambito S3 del porto di Genova il concessionario può esercitare un terminal multipurpose e, dunque, svolgere almeno in modo del tutto prevalente - nel senso di caratterizzante - attività di tal fatta e non, invece, prevalentemente operazioni portuali

Shipping Italy

Genova, Voltri

per traffici full container, a cui sono destinati i terminal nei diversi ambiti S2 e S6 (nel quale ultimo opera la parte appellante)". Sicché "il titolo impugnato ha nella sostanza autorizzato un terzo polo container in un ambito (l'S3) avente destinazione caratterizzante diversa, con ciò modificando profondamente lo scenario - anche concorrenziale - così come regolato a monte dal piano regolatore portuale". Così facendo "si renderebbero vane la gran parte delle previsioni di piano sulle destinazioni delle singole aree, da un altro lato (esterno) si toglierebbe credibilità ed attrattività ad un porto le cui previsioni di piano possono così essere considerevolmente (oltre la mera ammissione di attività concorrenti) mutate in sede di rilascio del singolo titolo". Lesi anche gli interessi pubblici: "L'operatività del tutto prevalente nei traffici full container da parte di un terminalista in ambito multipurpose, non sottoposto agli oneri di investimento e ai costi operativi tipici dei terminal contenitori, determina una evidente distorsione dell'assetto concorrenziale come regolato dal piano portuale, in danno non solo degli interessi privati concorrenti ma altresì degli interessi pubblici sottesi alla pianificazione portuale". Da rilevare come i giudici, respingendo la richiesta di Spinelli di cancellare alcune "affermazioni contestate come offensive negli scritti di parte appellante", evidenzino come, per quanto "le vicende di carattere penale evocate non riguardano il titolo concessorio in oggetto, per altro verso è comunque ravvisabile una correlazione con la presente vicenda controversa": per quanto la concessione oggetto di inchiesta fosse un'altra (quella di Trge) il contesto in cui maturò la concessione, dicono cioè i giudici, è quello penalmente rilevante messo in luce dalla recente inchiesta che ha portato ai patteggiamenti di Aldo Spinelli e dell'ex presidente di Adsp Paolo Emilio Signorini. Da capire a questo punto come si porrà il successore di quest'ultimo, il commissario straordinario Massimo Seno: ad ottemperare alla sentenza, a decretare cioè l'annullamento della concessione e a stabilire il futuro degli oltre 150mila mq di porto coinvolti, di milioni di tonnellate di traffico e centinaia di posti di lavoro, dovrà infatti essere l'ente di palazzo San Giorgio. A.M. 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.

Città della Spezia

La Spezia

Vele d'Epoca alla Morin, a Ojala II il premio Autorità del Mar Ligure Orientale

Soddisfazione è stata espressa dagli equipaggi per l'accoglienza ricevuta esprimendo la volontà di ritornare per la prossima edizione 2025. Ascolta: Ascolto della voce dei territori, Rete ambiente altro turismo incassa l'impegno dei candidati presenti all'incontro - Città della Spezia Ascolta questo articolo ora... Voice by Si è conclusa la quarta edizione di Vele d'Epoca alla Morin in cui le "signore del mare" hanno gareggiato nel Golfo della Spezia per conquistare importanti premi, consegnati dal presidente nazionale Aive (Associazione italiana vele d'epoca) Gigi Rolandi. Ojala II si è aggiudicata il Trofeo AdspMLO; Sula Iron Fox nella categoria yacht storici ha vinto il primo premio al secondo posto; Midva è arrivata prima nella categoria yacht classici Ojala II al secondo posto Penelope al terzo posto Artica II. Le imbarcazioni in mostra lungo i moli del porticciolo De Benedetti hanno attirato numerosi cittadini e turisti che hanno potuto ammirarle da vicino e soffermarsi sui particolari dello scafo; di questi 149 hanno votato la più bella. Stella Polare ha vinto il Trofeo Eleganza Assonautica al secondo posto Barbara che ha ricevuto il libro "Isola del Tino, isola di sorprendente bellezza" edito dall'associazione Amici dell'Isola del Tino. Soddisfazione è stata espressa dagli equipaggi per l'accoglienza ricevuta esprimendo la volontà di ritornare per la prossima edizione 2025. Il successo dell'evento, come ha sottolineato il direttore Romolo Busticchi è stato possibile grazie all'impegno di tutto lo staff dell'Assonautica provinciale della Spezia e alla sinergia che si è creata con il Comitato dei circoli velici del Golfo, la sezione velica della Marina Militare della Spezia, la Lega Navale della Spezia, il Circolo della Vela Erix di Lerici e l'organizzatore delle regate Attilio Cozzani. Più informazioni.



Uil Trasporti Ravenna: "se AP vende l'area per i servizi dell'autotrasporto, non si perda la progettualità di un'area di sosta attrezzata"

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Uil Trasporti Ravenna afferma di avere appreso "che l'**Autorità di sistema portuale** sarebbe intenzionata a vendere il terreno che era stato individuato per creare un'area di servizi all'autotrasporto. Parliamo dell'appezzamento su Via Stefano Bondi a sud dal comparto artigianale Bassette, e a Nord Ovest dal Canale Magni, dove con la modalità del project financing, si era portato avanti un piano che avrebbe reso possibile attrezzare un'area di sosta (capace anche di fornire ristoro agli operatori dell'autotrasporto), che sarebbe stata dotata di 214 stalli per tir, compresi quelli per camion refrigerati, comprendendo anche piazzole attrezzate per il trasporto di animali vivi ed ulteriori dotate degli standard per i mezzi che trasportano merci pericolose." Per la Uil "l'investimento, frutto di una partnership pubblico-privata, avrebbe coperto una necessità di cui si parla da decenni e che, negli stessi intenti dichiarati dall'Ente **portuale**, aveva una funzione duplice. Da un lato, per l'appunto, offrire un'opportunità agli addetti della logistica e dell'autotrasporto, tanto è vero che all'interno dell'area doveva sorgere anche uno spazio ristoro e la possibilità di farsi la doccia e rinfrescarsi. Avrebbe poi ovviato, almeno in parte, ad una problematica di sicurezza che è annosa e ancora presente. Ora questa prospettiva giunge ad una oggettiva impasse, dopo che l'unico gruppo che aveva presentato una propria candidatura al project financing, aggiudicandosi la concessione dell'area, si sarebbe tirato indietro per gli aggravati di costo nel frattempo maturati in questi anni di ascesa dell'inflazione." Uil Trasporti di Ravenna non vuole inserirsi nella discussione fra l'**Autorità portuale** e il privato ma invita "a non far cadere ancora una volta nel vuoto un ragionamento utile a migliorare le condizioni di lavoro degli operatori del ramo trasporti e le condizioni di sicurezza di molti occupati del **sistema portuale** nel suo complesso. L'auspicio quindi è che con la vendita e il mantenimento della destinazione d'uso stabilita il progetto finalmente decolli."



Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Uil Trasporti Ravenna afferma di avere appreso "che l'**Autorità di sistema portuale** sarebbe intenzionata a vendere il terreno che era stato individuato per creare un'area di servizi all'autotrasporto. Parliamo dell'appezzamento su Via Stefano Bondi a sud dal comparto artigianale Bassette, e a Nord Ovest dal Canale Magni, dove con la modalità del project financing, si era portato avanti un piano che avrebbe reso possibile attrezzare un'area di sosta (capace anche di fornire ristoro agli operatori dell'autotrasporto), che sarebbe stata dotata di 214 stalli per tir, compresi quelli per camion refrigerati, comprendendo anche piazzole attrezzate per il trasporto di animali vivi ed ulteriori dotate degli standard per i mezzi che trasportano merci pericolose." Per la Uil "l'investimento, frutto di una partnership pubblico-privata, avrebbe coperto una necessità di cui si parla da decenni e che, negli stessi intenti dichiarati dall'Ente portuale, aveva una funzione duplice. Da un lato, per l'appunto, offrire un'opportunità agli addetti della logistica e dell'autotrasporto, tanto è vero che all'interno dell'area doveva sorgere anche uno spazio ristoro e la possibilità di farsi la doccia e rinfrescarsi. Avrebbe poi ovviato, almeno in parte, ad una problematica di sicurezza che è annosa e ancora presente. Ora questa prospettiva giunge ad una oggettiva impasse, dopo che l'unico gruppo che aveva presentato una propria candidatura al project financing, aggiudicandosi la concessione dell'area, si sarebbe tirato indietro per gli aggravati di costo nel frattempo maturati in questi anni di ascesa dell'inflazione." Uil Trasporti di Ravenna non vuole inserirsi nella discussione fra l'**Autorità portuale** e il privato ma invita "a non far cadere ancora una volta nel vuoto un ragionamento utile a migliorare le condizioni di lavoro degli operatori del ramo trasporti e le condizioni di sicurezza di molti occupati del **sistema portuale** nel suo complesso. L'auspicio quindi è che con la vendita e il mantenimento della destinazione d'uso stabilita il progetto finalmente decolli."

Ravenna in Comune: "Ravenna non è meglio di Piantedosi"

"La Prefettura di **Ravenna** ha fatto sapere che oggi è atteso il «quarto sbarco a **Ravenna** della nave Ocean Viking con a bordo 47 naufraghi». E ha aggiunto che «Si è trattato di un doppio salvataggio, il primo con 6 naufraghi ed un successivo da 41». Dopodiché, siamo alle solite giravolte continuando a mancare un'organizzazione stabile per eventi che non sono certo eccezionali. Si tratta infatti del quarto sbarco della nave di SOS Méditerranée ma del quindicesimo complessivo di navi ONG nel **Porto di Ravenna**, a partire dal 31 dicembre 2022. Eppure, confessa la Prefettura: «Tenuto conto dell'indisponibilità del Terminal crociere di **Porto Corsini** e del Pala De André, le operazioni di sbarco si effettueranno alla banchina "Fabbrica Vecchia" a Marina di **Ravenna** e al Circolo Canottieri alla Standiana». In attesa di un altro giro di valzer la prossima volta, sulla pelle di chi ha già subito abbastanza per caricarsene ancora: dei 47 migranti salvati 33 sono uomini adulti, 4 donne adulte e 10 minori di cui 7 sono non accompagnati; provengono da Egitto, Pakistan, Siria e Bangladesh. No, non siamo meglio del Governo. Non è vero dunque, purtroppo, come sbandiera de Pascale che «L'anello di **Ravenna** è uno dei pochi che funziona in Italia, con il Governo che sceglie di prolungare il viaggio delle navi dalle zone SAR fino ai porti del nord, impedendo loro di salvare ulteriori vite nel Mediterraneo». È vero invece che, proprio a seguito del fermo della Ocean Viking il "decreto Piantedosi" sarà valutato dalla Corte Costituzionale. A sollevare il dubbio sulla costituzionalità è stata Roberta Marra, magistrata brindisina. La decisione è giunta nell'ambito del procedimento sul ricorso presentato da SOS Méditerranée contro il fermo disposto lo scorso 9 febbraio a Brindisi dalla Guardia Costiera per presunte violazioni del decreto. Come abbiamo già detto e continuiamo a ripetere, **Ravenna** in Comune condivide pienamente le critiche mosse a questo Governo, anche se andrebbero riferite anche a quelli precedenti sia di centrodestra che di centrosinistra. Ci chiediamo però quando **Ravenna** prenderà finalmente atto di essere un **porto** "sicuro" dove vengono dirottate le navi umanitarie. Anche se il "decreto Piantedosi" merita di essere dichiarato anticostituzionale, non si può farne pagare il prezzo nel frattempo né a chi salva né a chi viene salvato: **Ravenna** deve strutturarsi per una gestione organizzata che non debba far punto a capo ogni volta. Il nome di **Ravenna** non merita di essere associato alle pratiche disumane del Governo presente e di quelli passati aggravando quello che è già un fardello pesantissimo per chi sbarca. A tutte e tutti i nuovi arrivati diciamo comunque: "Benvenute e benvenuti a **Ravenna**".



"La Prefettura di Ravenna ha fatto sapere che oggi è atteso il «quarto sbarco a Ravenna della nave Ocean Viking con a bordo 47 naufraghi». E ha aggiunto che «Si è trattato di un doppio salvataggio, il primo con 6 naufraghi ed un successivo da 41». Dopodiché, siamo alle solite giravolte continuando a mancare un'organizzazione stabile per eventi che non sono certo eccezionali. Si tratta infatti del quarto sbarco della nave di SOS Méditerranée ma del quindicesimo complessivo di navi ONG nel Porto di Ravenna, a partire dal 31 dicembre 2022. Eppure, confessa la Prefettura: «Tenuto conto dell'indisponibilità del Terminal crociere di Porto Corsini e del Pala De André, le operazioni di sbarco si effettueranno alla banchina "Fabbrica Vecchia" a Marina di Ravenna e al Circolo Canottieri alla Standiana». In attesa di un altro giro di valzer la prossima volta, sulla pelle di chi ha già subito abbastanza per caricarsene ancora: dei 47 migranti salvati 33 sono uomini adulti, 4 donne adulte e 10 minori di cui 7 sono non accompagnati; provengono da Egitto, Pakistan, Siria e Bangladesh. No, non siamo meglio del Governo. Non è vero dunque, purtroppo, come sbandiera de Pascale che «L'anello di Ravenna è uno dei pochi che funziona in Italia, con il Governo che sceglie di prolungare il viaggio delle navi dalle zone SAR fino ai porti del nord, impedendo loro di salvare ulteriori vite nel Mediterraneo». È vero invece che, proprio a seguito del fermo della Ocean Viking il "decreto Piantedosi" sarà valutato dalla Corte Costituzionale. A sollevare il dubbio sulla costituzionalità è stata Roberta Marra, magistrata brindisina. La decisione è giunta nell'ambito del procedimento sul ricorso presentato da SOS Méditerranée contro il fermo disposto lo scorso 9 febbraio a Brindisi dalla Guardia Costiera per presunte violazioni del decreto. Come

Uil Trasporti Ravenna: "Venduta l'area per i servizi dell'autotrasporto, non si perda la progettualità"

"Da notizie di stampa e dal sito dell'Adsp, veniamo a sapere che l'Autorità di sistema portuale sarebbe intenzionata a vendere il terreno che era stato individuato per creare un'area di servizi all'autotrasporto. Parliamo dell'appezzamento su Via Stefano Bondi a sud dal comparto artigianale Bassette, e a Nord Ovest dal Canale Magni, dove con la modalità del project financing, si era portato avanti un piano che avrebbe reso possibile attrezzare un'area di sosta (capace anche di fornire ristoro agli operatori dell'autotrasporto), che sarebbe stata dotata di 214 stalli per tir, compresi quelli per camion refrigerati, comprendendo anche piazzole attrezzate per il trasporto di animali vivi ed ulteriori dotate degli standard per i mezzi che trasportano merci pericolose. L'investimento, frutto di una partnership pubblico-privata, avrebbe coperto una necessità di cui si parla da decenni e che, negli stessi intenti dichiarati dall'Ente portuale, aveva una funzione duplice. Da un lato, per l'appunto, offrire un'opportunità agli addetti della logistica e dell'autotrasporto, tanto è vero che all'interno dell'area doveva sorgere anche uno spazio ristoro e la possibilità di farsi la doccia e rinfrescarsi. Avrebbe poi avviato, almeno in parte, ad una problematica di sicurezza che è annosa e ancora presente. Sappiamo bene, infatti, che la via Baiona è in alcune fasi della giornata bloccata non solo dal traffico dei mezzi pesanti, ma anche da una loro sosta impropria, di tir che attendono di effettuare l'entrata nei vari stabilimenti, Marcegaglia in primis. Ora questa prospettiva giunge ad una oggettiva impasse, dopo che l'unico gruppo che aveva presentato una propria candidatura al project financing, aggiudicandosi la concessione dell'area, si sarebbe tirato indietro per gli aggravii di costo nel frattempo maturati in questi anni di ascesa dell'inflazione. Come Uil Trasporti di Ravenna non vogliamo certamente inserirci in una discussione che attiene l'Autorità di sistema portuale e il privato. Il nostro intervento però è volto ad invitare a non far cadere ancora una volta nel vuoto un ragionamento utile a migliorare le condizioni di lavoro degli operatori del ramo trasporti e le condizioni di sicurezza di molti occupati del sistema portuale nel suo complesso. Un ragionamento che, finalmente, sembrava trovare un iter concreto per una sua realizzazione e per il quale non vorremmo si disperdesse ora la progettualità, che invece fornirebbe non solo una risposta all'esigenza di molti lavoratori, ma anche un vantaggio competitivo al sistema economico che ruota sul mondo portuale. L'auspicio quindi è che con la vendita e il mantenimento della destinazione d'uso stabilita il progetto finalmente decolli, ma come sindacato di categoria invitiamo a mantenere la determinazione su questa partita, che migliorerebbe la qualità dell'autotrasporto sia nel vissuto dei lavoratori, sia nella loro sicurezza, ma anche nell'efficienza di sistema generale."



"Da notizie di stampa e dal sito dell'Adsp, veniamo a sapere che l'Autorità di sistema portuale sarebbe intenzionata a vendere il terreno che era stato individuato per creare un'area di servizi all'autotrasporto. Parliamo dell'appezzamento su Via Stefano Bondi a sud dal comparto artigianale Bassette, e a Nord Ovest dal Canale Magni, dove con la modalità del project financing, si era portato avanti un piano che avrebbe reso possibile attrezzare un'area di sosta (capace anche di fornire ristoro agli operatori dell'autotrasporto), che sarebbe stata dotata di 214 stalli per tir, compresi quelli per camion refrigerati, comprendendo anche piazzole attrezzate per il trasporto di animali vivi ed ulteriori dotate degli standard per i mezzi che trasportano merci pericolose. L'investimento, frutto di una partnership pubblico-privata, avrebbe coperto una necessità di cui si parla da decenni e che, negli stessi intenti dichiarati dall'Ente portuale, aveva una funzione duplice. Da un lato, per l'appunto, offrire un'opportunità agli addetti della logistica e dell'autotrasporto, tanto è vero che all'interno dell'area doveva sorgere anche uno spazio ristoro e la possibilità di farsi la doccia e rinfrescarsi. Avrebbe poi avviato, almeno in parte, ad una problematica di sicurezza che è annosa e ancora presente. Sappiamo bene, infatti, che la via Baiona è in alcune fasi della giornata bloccata non solo dal traffico dei mezzi pesanti, ma anche da una loro sosta impropria, di tir che attendono di effettuare l'entrata nei vari stabilimenti, Marcegaglia in primis. Ora questa prospettiva giunge ad una oggettiva impasse, dopo che l'unico gruppo che aveva presentato una propria candidatura al project financing, aggiudicandosi la concessione dell'area, si sarebbe tirato indietro per gli aggravii di costo nel frattempo maturati in questi anni di ascesa dell'inflazione. Come Uil Trasporti di Ravenna non vogliamo certamente inserirci in una discussione che attiene l'Autorità di sistema portuale e il privato. Il nostro intervento però è volto ad invitare a non far cadere ancora una volta nel vuoto un ragionamento utile a migliorare le condizioni di lavoro degli operatori del ramo trasporti e le condizioni di sicurezza di molti occupati del sistema portuale nel suo complesso. Un ragionamento che, finalmente, sembrava trovare un iter concreto per una sua realizzazione e per il quale non vorremmo si disperdesse ora la progettualità, che invece fornirebbe non solo una risposta all'esigenza di molti lavoratori, ma anche un vantaggio competitivo al sistema economico che ruota sul mondo portuale. L'auspicio quindi è che con la vendita e il mantenimento della destinazione d'uso stabilita il progetto finalmente decolli, ma come sindacato di categoria invitiamo a mantenere la determinazione su questa partita, che migliorerebbe la qualità dell'autotrasporto sia nel vissuto dei lavoratori, sia nella loro sicurezza, ma anche nell'efficienza di sistema generale."

(Sito) Ansa**Marina di Carrara****Porti: Adsp Spezia, 'dal 2016 traffici Carrara sono triplicati'**

"Fino al 2016 il **Porto di Marina di Carrara** movimentava circa 1,8 milioni di tonnellate di merce principalmente riconducibili ad un unico operatore. A seguito dell'unificazione in un'unica AdSP con quello della Spezia, il **porto di Marina di Carrara** si è caratterizzato con una diversificazione dei traffici, raggiungendo il record di 5,5 milioni di tonnellate di merce, triplicando (+200%) il dato dei volumi movimentati prima dell'istituzione dell'AdSP". Lo dice in una nota l'Autorità del Mar Ligure Orientale puntualizzando alcune cifre per "confutare alcuni dati che offrono agli utenti dei media una visione di quanto fatto dall'ente per lo scalo di **Marina di Carrara** che non corrisponde al vero".

Una mozione presentata recentemente dalla Lega al consiglio regionale della Toscana, e approvata all'unanimità, chiede di inserire il **porto** apuano all'interno del sistema del Tirreno Settentrionale insieme a Livorno e Piombino, muovendo il dibattito sull'efficienza della sinergia con quello della Spezia. "Dal 2016 su **Marina di Carrara** sono stati investiti 95 milioni di euro, di cui 57 milioni con fondi propri AdSP. Un notevole cambio di passo, considerando che nel triennio 2014-2016 l'Autorità Portuale di **Carrara**, prima dell'unificazione con

La Spezia, aveva effettuato investimenti in conto capitale per un totale di circa 1.965.000 euro (dati di bilancio)", sottolinea l'autorità di Via del Molo citando tra le altre opere l'efficientamento energetico del **porto** e della sede, la nuova viabilità e nuova passeggiata a mare e i nuovi fabbricati di banchina e l'avvio dei dragaggi.



Città della Spezia

Marina di Carrara

Investimenti, traffici e personale, l'Autorità di sistema portuale smentisce l'accusa di aver "fagocitato" Marina di Carrara

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, alla luce di quanto uscito sugli organi di stampa in questi giorni, ritiene opportuno precisare, e in alcuni casi confutare, alcuni dati che offrono una visione di quanto fatto dall'ente di Via del Molo per lo scalo di Marina di Carrara che non corrisponde al vero. E lo fa attraverso numeri forniti dagli uffici, facilmente verificabili da tutti gli interessati. Gli investimenti Dall'unificazione del sistema delle autorità ad oggi, avvenuto nel 2016, su Marina di Carrara sono stati investiti 95 milioni di euro su un totale complessivo dell'autorità di 238 milioni. Dei 95 milioni di euro impegnati dall'AdSP sul Porto di Marina di Carrara, 57 milioni di euro sono stati finanziati con fondi propri AdSP a fronte di entrate dalle tasse portuali che per lo scalo di Marina di Carrara ammontano al 10% circa del totale delle entrate dell'AdSP. Un notevole cambio di passo, considerando che nel triennio 2014 - 2016 l'Autorità Portuale di Carrara, prima dell'unificazione con La Spezia, aveva effettuato investimenti in conto capitale per un totale di circa 1.965.000 euro (dati di bilancio). Fra quelli più significativi, si segnalano l'efficientamento energetico del porto e della sede dell'AdSP a Marina di Carrara; i lavori di risanamento della sede di Viale Colombo; i lavori relativi agli ambiti 1, 2 e 4 del waterfront (nuova viabilità e nuova passeggiata a mare); i nuovi fabbricati di banchina; l'implementazione dei servizi di security portuale; la manutenzione straordinaria dell'ambito portuale e degli impianti tecnologici e termoidraulici per le manovre ferroviarie; l'avvio di interventi di cold ironing; l'adeguamento termico-funzionale del Molo di Levante e l'avvio del primo lotto di dragaggio finalizzato al mantenimento dei fondali; la riprofilatura del molo di sottoflutto. I traffici Fino al 2016 il Porto di Marina di Carrara movimentava circa 1,8 Milioni di tonnellate di merce principalmente riconducibili ad un unico operatore. A seguito dell'unificazione in un'unica AdSP il porto di Marina di Carrara si è caratterizzato con una diversificazione dei traffici, con l'avvio di nuove attività, quali il Project cargo, legato soprattutto alla movimentazione dei pezzi speciali della Baker Hughes a cura dell'operatore F2i, il traffico Ro-Ro con la Sardegna a cura di Grendi con unità di carico innovative, il consolidamento dell'operatore MDC Terminal, specializzato in traffici infra-mediterranei e l'avvio del traffico crocieristico che ha raggiunto anche 26.000 passeggeri/anno, consentendo al porto commerciale di gettare le basi del proprio rilancio. Questo scenario ha permesso al porto di Marina di Carrara di realizzare risultati eccellenti, raggiungendo il record di 5,5 milioni di tonnellate di merce, triplicando (+200%) il dato dei volumi movimentati prima dell'istituzione dell'AdSP. Il personale La dotazione organica della soppressa AP di Marina di Carrara, prima dell'accorpamento



Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, alla luce di quanto uscito sugli organi di stampa in questi giorni, ritiene opportuno precisare, e in alcuni casi confutare, alcuni dati che offrono una visione di quanto fatto dall'ente di Via del Molo per lo scalo di Marina di Carrara che non corrisponde al vero. E lo fa attraverso numeri forniti dagli uffici, facilmente verificabili da tutti gli interessati. Gli investimenti Dall'unificazione del sistema delle autorità ad oggi, avvenuto nel 2016, su Marina di Carrara sono stati investiti 95 milioni di euro su un totale complessivo dell'autorità di 238 milioni. Dei 95 milioni di euro impegnati dall'AdSP sul Porto di Marina di Carrara, 57 milioni di euro sono stati finanziati con fondi propri AdSP a fronte di entrate dalle tasse portuali che per lo scalo di Marina di Carrara ammontano al 10% circa del totale delle entrate dell'AdSP. Un notevole cambio di passo, considerando che nel triennio 2014 - 2016 l'Autorità Portuale di Carrara, prima dell'unificazione con La Spezia, aveva effettuato investimenti in conto capitale per un totale di circa 1.965.000 euro (dati di bilancio). Fra quelli più significativi, si segnalano l'efficientamento energetico del porto e della sede dell'AdSP a Marina di Carrara; i lavori di risanamento della sede di Viale Colombo; i lavori relativi agli ambiti 1, 2 e 4 del waterfront (nuova viabilità e nuova passeggiata a mare); i nuovi fabbricati di banchina; l'implementazione dei servizi di security portuale; la manutenzione straordinaria dell'ambito portuale e degli impianti tecnologici e termoidraulici per le manovre ferroviarie; l'avvio di interventi di cold ironing; l'adeguamento termico-funzionale del Molo di Levante e l'avvio del primo lotto di dragaggio finalizzato al mantenimento dei fondali; la riprofilatura del molo di sottoflutto. I traffici Fino al 2016 il Porto di Marina di Carrara movimentava circa 1,8 Milioni di tonnellate di merce principalmente riconducibili ad un unico operatore. A seguito

Citta della Spezia

Marina di Carrara

con la soppressa **Autorità Portuale** della Spezia, era costituita da 16 unità di cui 13 occupate. Oggi sono attualmente presenti nella sede di Marina di Carrara 9 dipendenti, anche a fronte della necessaria unificazione di alcune funzioni organizzative. Relativamente ai passaggi di livello del personale della soppressa AP di Marina di Carrara si specifica che, dalla data di accorpamento ad oggi, sono stati effettuati n. 6 passaggi di livello consentendo una qualificazione e crescita professionale dei dipendenti. Da evidenziare che i passaggi di livello riguardano personale che da circa 20 anni non aveva ricevuto nessuna promozione di inquadramento professionale. Anche a livello di contrattazione di secondo livello da evidenziare la crescita economica corrispondente, a seconda dei livelli, al 100% e 140%. In riferimento alla figura del preposto all'Ufficio territoriale della sede di Marina di Carrara, si evidenzia che dalla data di istituzione dell'AdSP fino al 14/03/2022 il ruolo era ricoperto dal Dirigente Dott. Luigi Bosi. Successivamente, tale incarico è stato ricoperto dal Dirigente Dott. Luca Perfetti, ex dirigente dell'AP di Marina di Carrara. Tale carica è stata inoltre confermata con atti successivi. L'organigramma attualmente vigente prevede una suddivisione trasversale delle competenze su entrambi gli scali, al fine di poter usufruire di tutte le professionalità presenti all'interno dell'Ente, indipendentemente dall'appartenenza all'ex AP di La Spezia o all'ex AP di Marina di Carrara. Inoltre, nell'organigramma attuale e vigente, sono presenti il servizio Manutenzione ordinaria Marina di Carrara ai sensi dell'art 6 bis c.1 lett. c Legge 84/94 e ss.mm.ii. e il servizio Demanio Marina di Carrara (art. 6 bis c.1 lett.c Legge 84/94 e ss.mm.ii.), la cui responsabilità è attribuita a dipendenti dell'ex AP di Marina di Carrara che hanno da sempre svolto tali mansioni.

Port Logistic Press

Marina di Carrara

"Sta nei numeri la verità sull'unificazione dei Porti della Spezia e Marina di Carrara"

Tempo di lettura: minuti LA SPEZIA - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale entra con i dati e i risultati sulla questione dell'unificazione del Porto di Marina di Carrara nel sistema apuo-ligure in risposta alle tante considerazioni di questi giorni e in merito soprattutto ai giudizi generici sul bilancio di quell'operazione finalizzata alla complementarietà dei due scali. Per questo AdSP comunica i numeri relativi al Porto di Marina di Carrara dalla data dell'unificazione con il Porto della Spezia fino ad oggi che sono in sintesi 95 Milioni di euro investiti di cui 57 finanziati con fondi propri AdSP; sei i passaggi di livello tra il personale, che da circa 20 anni non aveva ricevuto alcuna promozione; progressione economica della contrattazione di II livello. Questa la nota ufficiale: "L'AdSP del Mar Ligure Orientale, alla luce di quanto uscito sugli organi di stampa in questi giorni, ritiene opportuno precisare, ed in alcuni casi confutare, alcuni dati che offrono agli utenti dei media una visione di quanto fatto dall'Ente per lo scalo di Marina di Carrara che non corrisponde al vero. E lo fa attraverso numeri forniti dagli uffici, facilmente verificabili da tutti gli interessati. Sul fronte degli investimenti Dall'unificazione del sistema delle autorità ad oggi, avvenuto nel 2016, su Marina di Carrara sono stati investiti 95 Milioni di euro su un totale complessivo dell'autorità di 238 Milioni . Dei 95 milioni di euro impegnati dall'AdSP sul Porto di Marina di Carrara, 57 milioni di euro sono stati finanziati con fondi propri AdSP a fronte di entrate dalle tasse portuali che per lo scalo di Marina di Carrara ammontano al 10% circa del totale delle entrate dell'AdSP. Un notevole cambio di passo, considerando che nel triennio 2014 - 2016 l'Autorità Portuale di Carrara, prima dell'unificazione con La Spezia, aveva effettuato investimenti in conto capitale per un totale di circa 1.965.000 euro (dati di bilancio). Fra quelli più significativi, si segnalano l'efficientamento energetico del porto e della sede dell'AdSP a Marina di Carrara; i lavori di risanamento della sede di Viale Colombo; i lavori relativi agli ambiti 1, 2 e 4 del waterfront (nuova viabilità e nuova passeggiata a mare); i nuovi fabbricati di banchina; l'implementazione dei servizi di security portuale; la manutenzione straordinaria dell'ambito portuale e degli impianti tecnologici e termoidraulici per le manovre ferroviarie; l'avvio di interventi di cold ironing; l'adeguamento termico-funzionale del Molo di Levante e l'avvio del primo lotto di dragaggio finalizzato al mantenimento dei fondali; la riprofilatura del molo di sottoflutto. Sul fronte dei traffici Fino al 2016 il Porto di Marina di Carrara movimentava circa 1,8 Milioni di tonnellate di merce principalmente riconducibili ad un unico operatore. A seguito dell'unificazione in un'unica AdSP il porto di Marina di Carrara si è caratterizzato con una diversificazione dei traffici, con l'avvio di nuove attività, quali il Project cargo, legato soprattutto alla movimentazione dei pezzi speciali



Tempo di lettura: minuti LA SPEZIA - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale entra con i dati e i risultati sulla questione dell'unificazione del Porto di Marina di Carrara nel sistema apuo-ligure in risposta alle tante considerazioni di questi giorni e in merito soprattutto ai giudizi generici sul bilancio di quell'operazione finalizzata alla complementarietà dei due scali. Per questo AdSP comunica i numeri relativi al Porto di Marina di Carrara dalla data dell'unificazione con il Porto della Spezia fino ad oggi che sono in sintesi 95 Milioni di euro investiti di cui 57 finanziati con fondi propri AdSP; sei i passaggi di livello tra il personale, che da circa 20 anni non aveva ricevuto alcuna promozione; progressione economica della contrattazione di II livello. Questa la nota ufficiale: "L'AdSP del Mar Ligure Orientale, alla luce di quanto uscito sugli organi di stampa in questi giorni, ritiene opportuno precisare, ed in alcuni casi confutare, alcuni dati che offrono agli utenti dei media una visione di quanto fatto dall'Ente per lo scalo di Marina di Carrara che non corrisponde al vero. E lo fa attraverso numeri forniti dagli uffici, facilmente verificabili da tutti gli interessati. Sul fronte degli investimenti Dall'unificazione del sistema delle autorità ad oggi, avvenuto nel 2016, su Marina di Carrara sono stati investiti 95 Milioni di euro su un totale complessivo dell'autorità di 238 Milioni . Dei 95 milioni di euro impegnati dall'AdSP sul Porto di Marina di Carrara, 57 milioni di euro sono stati finanziati con fondi propri AdSP a fronte di entrate dalle tasse portuali che per lo scalo di Marina di Carrara ammontano al 10% circa del totale delle entrate dell'AdSP. Un notevole cambio di passo, considerando che nel triennio 2014 - 2016 l'Autorità Portuale di Carrara, prima dell'unificazione con La Spezia, aveva effettuato investimenti in conto capitale per un totale di circa 1.965.000 euro (dati di bilancio). Fra quelli più significativi, si segnalano l'efficientamento energetico del porto e della sede dell'AdSP a Marina di Carrara; i lavori di risanamento della sede di Viale Colombo; i lavori relativi agli ambiti 1, 2 e 4 del waterfront (nuova viabilità e nuova passeggiata a mare); i nuovi fabbricati di banchina; l'implementazione dei servizi di security portuale; la manutenzione straordinaria dell'ambito portuale e degli impianti tecnologici e termoidraulici per le manovre ferroviarie; l'avvio di interventi di cold ironing; l'adeguamento termico-funzionale del Molo di Levante e l'avvio del primo lotto di dragaggio finalizzato al mantenimento dei fondali; la riprofilatura del molo di sottoflutto. Sul fronte dei traffici Fino al 2016 il Porto di Marina di Carrara movimentava circa 1,8 Milioni di tonnellate di merce principalmente riconducibili ad un unico operatore. A seguito dell'unificazione in un'unica AdSP il porto di Marina di Carrara si è caratterizzato con una diversificazione dei traffici, con l'avvio di nuove attività, quali il Project cargo, legato soprattutto alla movimentazione dei pezzi speciali

Port Logistic Press

Marina di Carrara

della Baker Hughes a cura dell'operatore F2i, il traffico Ro-Ro con la Sardegna a cura di Grendi con unità di carico innovative, il consolidamento dell'operatore MDC Terminal, specializzato in traffici infra-mediterranei e l'avvio del traffico **crocieristico** che ha raggiunto anche 26.000 passeggeri/anno, consentendo al porto commerciale di gettare le basi del proprio rilancio. Questo scenario ha permesso al porto di Marina di Carrara di realizzare risultati eccellenti, raggiungendo il record di 5,5 milioni di tonnellate di merce, triplicando (+200%) il dato dei volumi movimentati prima dell'istituzione dell'AdSP. Sul fronte del personale. La dotazione organica della soppressa AP di Marina di Carrara, prima dell'accorpamento con la soppressa Autorità Portuale della Spezia, era costituita da 16 unità di cui 13 occupate. Oggi sono attualmente presenti nella sede di Marina di Carrara 9 dipendenti, anche a fronte della necessaria unificazione di alcune funzioni organizzative. Relativamente ai passaggi di livello del personale della soppressa AP di Marina di Carrara si specifica che, dalla data di accorpamento ad oggi, sono stati effettuati n. 6 passaggi di livello consentendo una qualificazione e crescita professionale dei dipendenti. Da evidenziare che i passaggi di livello riguardano personale che da circa 20 anni non aveva ricevuto nessuna promozione di inquadramento professionale. Anche a livello di contrattazione di secondo livello da evidenziare la crescita economica corrispondente, a seconda dei livelli, al 100% e 140%. In riferimento alla figura del preposto all'Ufficio territoriale della sede di Marina di Carrara, si evidenzia che dalla data di istituzione dell'AdSP fino al 14/03/2022 il ruolo era ricoperto dal Dirigente Dott. Luigi Bosi. Successivamente, tale incarico è stato ricoperto dal Dirigente Dott. Luca Perfetti, ex dirigente dell'AP di Marina di Carrara. Tale carica è stata inoltre confermata con atti successivi. L'organigramma attualmente vigente prevede una suddivisione trasversale delle competenze su entrambi gli scali, al fine di poter usufruire di tutte le professionalità presenti all'interno dell'Ente, indipendentemente dall'appartenenza all'ex AP di La Spezia o all'ex AP di Marina di Carrara. Inoltre, nell'organigramma attuale e vigente, sono presenti il servizio Manutenzione ordinaria Marina di Carrara ai sensi dell'art 6 bis c.1 lett. c Legge 84/94 e ss.mm.ii. e il servizio Demanio Marina di Carrara (art. 6 bis c.1 lett.c Legge 84/94 e ss.mm.ii.), la cui responsabilità è attribuita a dipendenti dell'ex AP di Marina di Carrara che hanno da sempre svolto tali mansioni. Condividi : Altri Articoli :

E sul P.O.T. Codice Rosso

LIVORNO Piove sul bagnato, è la definizione che viene spontanea: perché alle esternazioni del viceministro Rixi sulla Darsena Europa si sono aggiunti nel cluster marittimo labronico i primi commenti alla presentazione del P.O.T., quasi 150 pagine che hanno impegnato sabato e domenica scorsa anche chi avrebbe gradito pensare ad altro. Ieri l'AdSP ha convocato, in un modo singolarmente irrituale, sia la commissione consultiva che l'organo di partenariato sul documento. Ma il giorno prima era arrivata una PEC (posta certificata, per chi non fosse obbligato anche a questo ennesimo balzello) da Confindustria locale in cui, pur esprimendo apprezzamento per le valutazioni strategiche sul momento dello shipping e della portualità, si sottolinea il profondo dissenso per i nuovi obblighi economici costi milionari, non bruscolini che verrebbero imposti ai concessionari in quanto lo Stato non fornisce più fondi per la manutenzione dei porti. I terminalisti sarebbero obbligati come aveva anticipato una nota informativa di qualche mese fa a provvedere ai dragaggi dei mammellonati di fango lungo le loro banchine, a curare la manutenzione di aree attinenti, a farsi carico insomma di costi operativi non solo delle proprie aree e banchine ma anche delle acque e dei fondali portuali. Il profondo dissenso porta una firma pesante, quella del cavaliere del lavoro Piero Neri. Non c'è (o almeno: non c'è ancora) un'espressa volontà di votare contro il P.O.T. anche per non mandare all'aria tutta la barca: anzi, pare si sia espressa la volontà di collaborare per votarlo: ma respingendo in modo assoluto i nuovi oneri a carico dei concessionari. Non è solo Confindustria a dissentire sul tema. La lettera di Piero Neri, recapitata per conoscenza anche a tutte le associazioni del cluster portuale, ha trovato piena condivisione: e nella riunione di ieri, sulla quale siamo costretti a riferire nel prossimo giornale visti i nostri tempi di stampa e spedizione dovrebbe esserci stata un'unanimità in questo senso. Da ricordare che a norma di legge se la commissione consultiva dovesse votare contro il P.O.T. quest'ultimo documento dovrebbe essere rifatto, con tutte le conseguenze immediatamente operative che inchioderebbero la macchina di palazzo Rosciano. La speranza comune è di arrivare a una rivisitazione dell'obbligo suddetto, per poter approvare il P.O.T. che su altre tematiche è considerato ampiamente condivisibile. (A.F.)



Grimaldi Lines potenzia il network

Francesca Marino RIMINI - Grimaldi Lines si è presentata a TTG 2024 a conclusione di una stagione 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



Francesca Marino RIMINI - Grimaldi Lines si è presentata a TTG 2024 a conclusione di una stagione 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

La Gazzetta Marittima

Livorno

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.

Sull'ipotetica Darsena Europa

LIVORNO Dico subito che queste righe sono un esercizio dialettico su un tema che, per quanto rovente per il porto livornese e per tutta l'area logistica sembra rimanere ai (discutibili) livelli della politica. Mi trovo dunque a ipotizzare, in attesa di eventi, quali sarebbero i risultati dell'invito del viceministro Rixi a completare almeno un piazzale della Darsena Europa e metterlo a frutto invece di aspettare il completamento totale, che richiederà anni e che secondo Rixi potrebbe risultare fuori tempo massimo rispetto ad altri progetti. Il grande piazzale che già si vede dal consolidamento in atto della prima vasca (300 mila mq, non un ritaglio) se utilizzato una volta in assetto non potrebbe che diventare un complemento del Terminal Darsena Toscana, perché sarebbe quest'ultimo ad avere la banchina l'unica banchina disponibile per utilizzarlo. Il TDT a sua volta ha presentato proprio nei giorni scorsi il suo nuovo piano operativo, che riconferma i traffici container ma anche una porzione multipurpose (auto in particolare). 300 mila metri quadrati di grandi piazzali e strutture collegate sarebbero una manna: e probabilmente attirerebbero anche eventuali offerte di partnership agli attuali titolari, il gruppo Grimaldi. Mi fermo, visto che l'argomento è rovente. Ma chi vuol capire capisce. *Questa ipotesi non contraddice il piano di completare la Darsena Europa appena possibile. Conferma solo che per farlo i tempi saranno ancora lunghi.: già slittati un paio di volte e realisticamente parlando non prima di altri tre o quattro anni. C'è però, anche per la semplice valorizzazione e utilizzazione dei maxi-piazzali, l'irrisolto collo di bottiglia dell'ultimo miglio. Ne ho scritto tanto che l'amico Guerrieri mi ha accusato, sorridendo, di mania di persecuzione. Sfido a non considerare una fattura il sistema dei ponti girevoli sulla sfociata del canale dei navicelli verso la Darsena Toscana (e tanto più la futuribile Darsena Europa). Chiudo. *Aspettiamo da almeno dieci anni e qui un'ultima amara notazione che la strettoia del Marzocco, accesso alla Darsena Toscana (che oggi è l'unica con due terminal dedicati ai container) sia allargata a 120 metri, con fondale adeguato alle navi da almeno 12/14 mila Teu. Anche questa una neverending story le cui responsabilità si perdono: crollo di uno dei pozzi, contenzioso con la ditta appaltatrice, rifacimento del progetto, tubi dell'Eni che hanno richiesto tempi infiniti per la rimozione e la ricollocazione, delicatezza degli interventi sulla sponda nord per la sicurezza della torre del Magnale. Anche in questo caso, se tutto andrà bene il canale sarà operativo a 120 metri di larghezza e a 14 di profondità alla fine dell'anno prossimo. Potrebbe essere in contemporanea alla disponibilità dei primi 300 mila metri quadri di piazzali della Darsena Europa: e la banchina del TDT a quel punto sarebbe disponibile anche per le navi più grandi, come la banchina del Lorenzini & C lo sarebbe per le grandi MSC che oggi stentano a entrare. Con la Darsena Toscana fin talmente non più condizionata dal



La Gazzetta Marittima

Livorno

collo di bottiglia del Magnate, avremmo già un onorevole porto container, ricco di altri 300 mila mq di piazzali vergini. È un'ipotesi la mia, un'ipotetica. Ma fa riflettere. *Non diamo spazio, di solito, alle esternazioni politiche. Però c'è un senatore, Manfredi Potenti, che ha contestato il presidente della Regione Giani che contestava il viceministro Rixi. Ne riportiamo per dovere di cronaca un brevissimo estratto, nel quale Potenti difende l'idea di Rixi. Il presidente Giani attribuisce ingiustamente presunti tagli (sulla Darsena Europa, n.d.r.) al Governo. Nessun taglio, anzi! Tuttavia, il Governo è chiamato a togliere dalle secche il progetto di Darsena Europa, di lunga realizzazione ed enormemente sovradimensionato proprio per colpa della Regione e della sinistra, che hanno un'idea poco razionale del concetto di spesa pubblica. Il vice ministro Rixi richiede un'urgente soluzione di impiego operativo della Darsena e questo spinge Giani a farne una propria idea, con sparate elettorali. Invitiamo il presidente a cominciare a considerare **Livorno** come un potenziale hub logistico, città portuale che merita una gestione infrastrutturale non improvvisata. Passo e chiudo. Satis est. Antonio Fulvi

Tanti corsi per i giovani a Livorno

Luca Salvetti LIVORNO - Il Patto locale per la formazione, rinnovato in questi giorni: i finanziamenti del programma GOL (Garanzia Occupabilità Lavoratori) che permetteranno di attivare, tra Livorno e provincia, più di 360 percorsi di formazione: i corsi ITS destinati a formare tecnici altamente specializzati in partenza in città: questi i temi al centro di una conferenza stampa che si è tenuta a Palazzo Comunale. A illustrare le novità legate alla formazione professionale sono stati il sindaco Luca Salvetti, l'assessore alla Formazione della Regione Toscana Alessandra Nardini e l'assessore alla Formazione e Innovazione del Comune di Livorno Michele Magnani. Con loro, Stefano Frangerini presidente ITS ATE (Livorno), Sandra Pandolfi in rappresentanza dell'ITS TAB (Firenze) e Vincenzo Poerio presidente ITS ISYL (Viareggio).

"Nel nostro programma elettorale - ha ricordato il sindaco Luca Salvetti - abbiamo inserito come uno dei sette elementi di grande novità, il tema del Campus Livorno Città Universitaria e della Formazione. L'idea è di mettere in rete le realtà già presenti, come la Logistica e l'Infermieristica, con una serie di progetti e di idee che invece si stanno sviluppando, e tra queste la

realizzazione di un master legato ai temi della biologia e del mare. Penso che Livorno si debba proporre in questo modo, con i vari centri universitari, compreso quello rappresentato dall'Accademia Navale che è importantissimo e che offre tanti corsi anche per i livornesi. Il Patto locale per la formazione, siglato su impulso del Comune di Livorno nel 2021, tra Regione Toscana, Camera di Commercio della Maremma e del **Tirreno**, Provincia di Livorno, associazioni di categoria, sindacati, scuole superiori, **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, Sviluppo Lavoro Italia e Consiglio dei Consulenti del Lavoro di Livorno, è scaduto lo scorso maggio. In questi mesi è stato rinnovato per ulteriori due anni. Il Patto locale per la formazione di Livorno, quindi il Comune di Livorno, ha avuto un ruolo fondamentale nella nascita dell'ITS Accademia Tecnologica Edilizia, nella nascita dell'Osservatorio per la Nautica Regionale, nell'allineamento dei percorsi formativi regionali rispetto ai lavori stagionali e nello sviluppo del Protocollo Gorgona Academy. Proprio oggi, mercoledì 16 ottobre si terrà in videoconferenza il tavolo del Patto Locale dedicato al tema dell'apprendistato. Il tema che verrà affrontato è il seguente: 'Affrontare le sfide e le criticità dell'apprendistato nella scuola'. La Regione Toscana ha previsto un pacchetto di interventi da 24 milioni di euro destinati all'intero territorio regionale per formare, aggiornando o riqualificando le loro competenze, oltre 20mila lavoratrici e lavoratori e coloro che si trovano in stato di disoccupazione. Al primo intervento si affianca l'Assegno di formazione GOL. Finanziato con 5 milioni di euro, ha carattere sperimentale ed intende dare risposta ai soggetti ammissibili al programma GOL che non trovano soddisfazione nei pacchetti formativi dello stesso programma o che



Luca Salvetti LIVORNO - Il Patto locale per la formazione, rinnovato in questi giorni: i finanziamenti del programma GOL (Garanzia Occupabilità Lavoratori) che permetteranno di attivare, tra Livorno e provincia, più di 360 percorsi di formazione: i corsi ITS destinati a formare tecnici altamente specializzati in partenza in città: questi i temi al centro di una conferenza stampa che si è tenuta a Palazzo Comunale. A illustrare le novità legate alla formazione professionale sono stati il sindaco Luca Salvetti, l'assessore alla Formazione della Regione Toscana Alessandra Nardini e l'assessore alla Formazione e Innovazione del Comune di Livorno Michele Magnani. Con loro, Stefano Frangerini presidente ITS ATE (Livorno), Sandra Pandolfi in rappresentanza dell'ITS TAB (Firenze) e Vincenzo Poerio presidente ITS ISYL (Viareggio). Nel nostro programma elettorale - ha ricordato il sindaco Luca Salvetti - abbiamo inserito come uno dei sette elementi di grande novità, il tema del Campus Livorno Città Universitaria e della Formazione. L'idea è di mettere in rete le realtà già presenti, come la Logistica e l'Infermieristica, con una serie di progetti e di idee che invece si stanno sviluppando, e tra queste la realizzazione di un master legato ai temi della biologia e del mare. Penso che Livorno si debba proporre in questo modo, con i vari centri universitari, compreso quello rappresentato dall'Accademia Navale che è importantissimo e che offre tanti corsi anche per i livornesi. Il Patto locale per la formazione, siglato su impulso del Comune di Livorno nel 2021, tra Regione Toscana, Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Provincia di Livorno, associazioni di categoria, sindacati, scuole superiori, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Sviluppo Lavoro Italia e Consiglio dei Consulenti del Lavoro di Livorno, è scaduto lo scorso maggio. In questi mesi è stato rinnovato per ulteriori due anni. Il Patto locale per la formazione di Livorno, quindi il Comune di Livorno, ha avuto un ruolo fondamentale nella nascita dell'ITS Accademia Tecnologica Edilizia, nella nascita

La Gazzetta Marittima

Livorno

risiedono in aree interne lontane dai centri formativi più rilevanti. tranno fruire dell'assegno fino a 4000 persone. Per la provincia di Livorno i corsi disponibili saranno 366 e permetteranno di formare 2928 partecipanti. Nello specifico, le attività formative prevedono 25 corsi di riqualificazione, mentre i percorsi destinati all'aggiornamento saranno 341. Per maggiori informazioni è possibile visitare le pagine dedicate, consultabili ai seguenti link: Formazione Upskilling: <https://www.regione.toscana.it/-/corsi-di-aggiornamento-e-riqualificazione-professionale>. Assegno formazione GOL: <https://www.regione.toscana.it/-/assegno-formazione-GOL>.

La Gazzetta Marittima

Livorno

Marevivo verso i 40 anni

Nella foto: I volontari. ROMA - Parte in questi giorni la crociera di Marevivo su MSC Patrizia che partita da Napoli e dopo una sosta cerimoniale a Palermo raggiungerà Livorno lunedì 28 per celebrare anche in questo porto i 40 anni dalla nascita. La delegazione di Livorno, oggi retta dal biologo Marina Valentino Chiesa e ospitata nella base dell'Assonautica delle Camere di Commercio sul lato esterno del Molo Mediceo, si appresta ad accogliere i VIP nazionali con la presidente "storica" Rosalba Giugni e la direttrice Carmen Di Penta. Marevivo, diventata da un paio d'anni Fondazione Onlus, si è dedicata e si dedica quasi quotidianamente a conferenze di carattere ambientale nelle scuole, ma opera anche con i propri volontari per la pulizia di spiagge, scogliere e fondali. Come è avvenuto la settimana scorsa sulla spiaggia della Lezione di Viareggio dove con il supporto di Geona oltre un centinaio di volontari hanno raccolto e conferito in discarica quasi una tonnellata di rifiuti.



Livorno e Piombino: presente e futuro nella nuova rivista dedicata ai due porti

Andrea Puccini

LIVORNO Online la nuova rivista che approfondisce tutte le principali tematiche legate al presente e al futuro del porto di Livorno e di quello cugino' di Piombino. Ad oggi, gli scali labronici continuano a essere un fulcro di innovazione e sviluppo, come dimostrano i numerosi progetti promossi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Uno dei progetti più ambiziosi che coinvolge il porto di Livorno è senza dubbio la realizzazione della Darsena Europa, una piattaforma destinata ad ampliare le capacità del porto e a migliorare la gestione del crescente traffico di navi e merci. Da oltre vent'anni, questo progetto è al centro di dibattiti e discussioni, spesso considerato irrealizzabile da alcuni, ma visto come una necessità improrogabile da altri. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Luciano Guerrieri, che ricopre anche il ruolo di commissario per la Darsena Europa, sta lavorando con determinazione per portare a compimento questo obiettivo. Secondo Guerrieri, l'espansione del porto è fondamentale per rispondere alle esigenze di spazio e infrastrutture imposte dall'aumento del traffico marittimo e dall'evoluzione del naviglio mondiale. L'incremento della capacità delle navi e del commercio richiede che Livorno non rimanga indietro, e il progetto della Darsena rappresenta una risposta strategica. Parallelamente alla Darsena Europa, l'Autorità Portuale, guidata anche dal segretario generale Matteo Paroli, sta portando avanti numerosi interventi per modernizzare e rendere più efficiente l'intera infrastruttura portuale. Tra i progetti in corso, spicca l'ampliamento del canale di accesso e del bacino di evoluzione, il trasferimento della CILP sulla sponda est della Darsena Toscana e l'implementazione dell'elettificazione delle banchine, che ridurrà significativamente le emissioni durante le operazioni portuali. Questo percorso di innovazione include anche la creazione del Port Community System (PCS), un sistema informatico avanzato sviluppato internamente dall'Autorità di Sistema Portuale. Il PCS ottimizza la gestione delle merci, semplificando l'arrivo e la partenza delle navi in stretta collaborazione con l'Agenzia delle Dogane, e riducendo notevolmente i tempi di operazione. Questo software ha attirato l'attenzione di altri porti nazionali, interessati ad adottare lo stesso sistema per migliorare l'efficienza delle loro attività.



Port News

Livorno

Porti rosa, la strada da percorrere è ancora lunga

Porti rosa, la missione è possibile ma la strada da percorrere è ancora lunga. Il valore percentuale del settore marittimo **portuale** risulta essere ancora oggi particolarmente basso rispetto al totale delle donne che lavorano e che rappresentano, in media, oltre il 42% degli occupati del Paese. Negli scali portuali del **Mar Tirreno Settentrionale** (Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola) la prevalenza dei lavoratori maschili è praticamente schiacciante, con un rapporto di uno a dieci. Su un totale di 1750 unità, le donne sono infatti 174, poco meno del 10%. I dati aggiornati a giugno 2024 sono stati pubblicati nel primo numero della nuova newsletter realizzata dal Comitato Unico di Garanzia (CUG) dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale**, l'organismo insediato lo scorso luglio con l'obiettivo di promuovere e garantire le pari opportunità, il benessere organizzativo e la non discriminazione nel contesto lavorativo. L'analisi sviluppata dal CUG non lascia spazio a dubbi. Stando ai numeri disponibili, le donne mancano in modo ancora importante nel settore. Anche la suddivisione tra gli artt. 16-17 e 18 nei porti dell'Alto **Tirreno** vede numeri importanti nella componente maschile. Tre le imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali risultano essere impiegate 61 lavoratrici su un totale di 626 unità. Tra i concessionari di aree e banchine le donne impiegate sono 100 su un totale di 892 occupati. Mentre nell'art.17 hanno trovato occupazione 13 donne su un totale di 58 unità. Insomma, le sfide da affrontare per garantire una maggiore rappresentanza femminile nei ruoli dirigenziali e operativi all'interno del porto sono tante. L'ambiente **portuale**, tradizionalmente dominato dagli uomini, presenta ostacoli unici dovuti a fattori storici, culturali, strutturali e pratici spiega il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, in una intervista pubblicata nella newsletter. Nel settore **portuale** aggiunge mancano modelli di riferimento femminili: la mancanza di donne in posizioni di leadership rende difficile per le nuove generazioni di lavoratrici vedere il settore **portuale** come un ambiente accogliente e capace di offrire opportunità di carriera. Per Guerrieri, l'evoluzione del porto di Livorno in termini di parità di genere nei prossimi cinque, dieci anni dipenderà dall'adozione e dal consolidamento di politiche strategiche, che includano sia misure strutturali sia cambiamenti culturali all'interno dell'organizzazione e della comunità **portuale**. Una formazione esaustiva sulla gender equity, gli adeguamenti degli spazi di lavoro dedicati, l'adattamento dei turni di lavoro e l'innalzamento dei livelli di sicurezza sui luoghi di lavoro, sono tutti obiettivi percorribili per favorire il raggiungimento della parità di genere. Superare queste sfide richiede un impegno congiunto di istituzioni, sindacati, aziende portuali e comunità, per creare un settore **portuale** più equo e aperto a tutti, capace di valorizzare le



Port News

Livorno

competenze e il talento delle donne a tutti i livelli conclude Guerrieri.

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Piombino inaugura le nuove aree della logistica portuale

Nella foto: Un'immagine delle aree. PIOMBINO - Una giornata importante, quella di oggi, non solo per lo scalo e la città di Piombino, ma per tutto il comparto portuale dell'area logistica costiera toscana. È in programma per stamani infatti l'inaugurazione delle nuove aree della logistica portuale, alla presenza del presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, commissario straordinario per le opere, di operatori marittimi, portuali e logistici. Il programma prevede i saluti di benvenuto da parte del presidente dell'AdSP del Nord Tirreno **Luciano Guerrieri**, del presidente della Regione Giani e della vice commissaria straordinaria in supporto di Giani Roberta Macii. Saranno forniti tutti i dati relativi alle opere, le caratteristiche delle aree e le destinazioni. Seguirà una visita al cantiere che consentirà di apprezzare anche il banchinamento, la rete idrica e di supporto energetico e il reticolo stradale.



Andrea Raschia: "Ancona respira polvere nera", richiesta attivazione controlli

Lunedì 14 ottobre è stata formalmente trasmessa alle Autorità sanitarie del territorio una richiesta di attivazione coordinata di controllo. Di seguito il testo della comunicazione. Al Sindaco di Ancona - Direzione ambiente Al Direttore Generale ARPAM Al Direttore ASR Al Dipartimento prevenzione AST 2 Al Direttore Generale AST Al Presidente Giunta Regionale Marche e p.c. Al Prefetto Al Presidente del Consiglio comunale Ai Gruppi consiliari Egregi Signori, con la presente trasmetto doverosamente la preoccupata segnalazione, raccolta nei giorni scorsi, di residenti in aree della Città prospicienti la zona portuale. In particolare corso Mazzini, vicolo San Marco, via Astagno. Non credo sia casuale il contesto in cui la denuncia emerge: evidentemente il parlar di ambiente, inquinamento, **porto**, grandi navi e salute contribuisce senz'altro a determinare un'accresciuta sensibilità e consapevolezza intorno a temi fondamentali e decisivi per la vita delle persone. Fatto di cui quanti lavorano quotidianamente e con passione per il Bene della città dovrebbero andarne fieri. Ora si tratta di dar prova di concreta attenzione, evitando ogni possibile e colpevole sottovalutazione. Di questa "polvere nera" -oggetto di segnalazione- ne hanno parlato i mass media: una sostanza all'apparenza granulosa, si attacca alle scarpe e quanti si adoperano per tener pulita casa non finiscono mai di raccoglierla. È evidente come la preoccupazione sia in stretta connessione con il risultato cui sono giunti approfondimenti di autorevoli studiosi, alcuni dei quali siamo onorati di averli come nostri concittadini. Le valutazioni del prof. Floriano Bonifazi, infatti, non lasciano dubbi: "L'inquinamento atmosferico legato al trasporto marittimo e ai porti ha un impatto significativo sulla salute." L'esposizione a polveri sottili e biossido di azoto, causato da navi all'ormeggio, determina un significativo effetto sulla salute a lungo termine. Il carico di mortalità in tali aree, per effetto della qualità dell'aria, è più elevato. Si aggiunga a tutto ciò il lavoro condotto dalla prof.ssa Stefania Cocco UNVPM per dimostrare già adesso il superamento dei limiti di legge di alcuni metalli pesanti in prossimità del centro. Un problema non da poco, dunque, lo scenario decisamente allarmante denunciato da esperti in base a evidenze raccolte e dati approvati dalla comunità scientifica internazionale. Ecco il punto: quella polvere nera ha un collegamento con tale contesto? Si può stabilire una qualche relazione? Insomma, gli abitanti di quei quartieri hanno ragioni di preoccuparsi? Si può escludere che abbia una composizione chimica potenzialmente cancerogena? Ragioni che consigliano con continui monitoraggi un supplemento coordinato di attività da parte di tutte le Autorità sanitarie coinvolte nel territorio. A far capo dal Sindaco, figura istituzionale per definizione preposta -con tanto di delega per l'ambiente- a tutela della salute dei propri concittadini. Nell'attesa di cortese riscontro, che certo non mancherà da parte dei Soggetti in indirizzo, rappresento



Lunedì 14 ottobre è stata formalmente trasmessa alle Autorità sanitarie del territorio una richiesta di attivazione coordinata di controllo. Di seguito il testo della comunicazione. Al Sindaco di Ancona - Direzione ambiente Al Direttore Generale ARPAM Al Direttore ASR Al Dipartimento prevenzione AST 2 Al Direttore Generale AST Al Presidente Giunta Regionale Marche e p.c. Al Prefetto Al Presidente del Consiglio comunale Ai Gruppi consiliari Egregi Signori, con la presente trasmetto doverosamente la preoccupata segnalazione, raccolta nei giorni scorsi, di residenti in aree della Città prospicienti la zona portuale, in particolare corso Mazzini, vicolo San Marco, via Astagno. Non credo sia casuale il contesto in cui la denuncia emerge: evidentemente il parlar di ambiente, inquinamento, porto, grandi navi e salute contribuisce senz'altro a determinare un'accresciuta sensibilità e consapevolezza intorno a temi fondamentali e decisivi per la vita delle persone. Fatto di cui quanti lavorano quotidianamente e con passione per il Bene della città dovrebbero andarne fieri. Ora si tratta di dar prova di concreta attenzione, evitando ogni possibile e colpevole sottovalutazione. Di questa "polvere nera" -oggetto di segnalazione- ne hanno parlato i mass media: una sostanza all'apparenza granulosa, si attacca alle scarpe e quanti si adoperano per tener pulita casa non finiscono mai di raccoglierla. È evidente come la preoccupazione sia in stretta connessione con il risultato cui sono giunti approfondimenti di autorevoli studiosi, alcuni dei quali siamo onorati di averli come nostri concittadini. Le valutazioni del prof. Floriano Bonifazi, infatti, non lasciano dubbi: "L'inquinamento atmosferico legato al trasporto marittimo e ai porti ha un impatto significativo sulla salute." L'esposizione a polveri sottili e biossido di azoto, causato da navi all'ormeggio, determina un significativo effetto sulla salute a lungo termine. Il carico di mortalità in tali aree, per effetto della qualità dell'aria, è più elevato. Si aggiunga a tutto ciò il

che sarò lieto di comunicare in particolare il nominativo di chi, preoccupato per la salute propria e pubblica, ha fornito informazione e documentazione fotografica: non potrà che essere rassicurato ancor più in caso di una visita per le verifiche più opportune. Cordiali saluti e buon lavoro a tutti Andrea Raschia Questo è un comunicato stampa pubblicato il 15-10-2024 alle 12:34 sul giornale del 16 ottobre 2024 0 letture Commenti.

Corsa su strada: domenica 20 ottobre va in scena la 5° edizione de 'La Dieci di Ancona'. Come cambia la viabilità

Domenica 20 ottobre la S.E.F. Stamura Ancona organizza la quinta edizione de 'La Dieci di Ancona', la manifestazione sportiva di corsa su strada inserita nel calendario nazionale FIDAL, aperta sia agli amatoriali sia agli atleti tesserati, singoli o in gruppo. L'evento podistico è organizzato da S.E.F. Stamura unitamente al Comune di Ancona ed al Comando Regionale Marche della Guardia di Finanza (per la quale erano presenti, oltre agli atleti, il Capo di Stato Maggiore regionale, Comandante Fabrizio Crisostomi, ed il Comandante regionale della Guardia di Finanza, Generale Nicola Altiero), in collaborazione con Regione Marche, Università Politecnica delle Marche, Ancona Servizi, Ufficio Scolastico Regionale, Fondazione Azienda Ospedaliero Universitaria Marche Onlus, Fondazione Farinelli Onlus, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Adriatico Centrale, Federazione Italiana di Atletica Leggera Comitato Regionale Marche, CONI Marche (rappresentato dal Presidente Fabio Luna). Intervenuto per conto della Regione Marche il consigliere Marco Ausili, che ha ricordato come Lorenzo Farinelli, grazie alla Fondazione presieduta dalla mamma Amalia Dusmet, continui ancora a far del bene a distanza di anni dalla prematura scomparsa del giovane. Percorso de 'La Dieci di Ancona 2024' Il percorso individuato dagli organizzatori e omologato dalla FIDAL, prevede il seguente itinerario di cinque chilometri: da Piazza Roma si va verso Corso Garibaldi, quindi si raggiunge il Porto Antico, poi la rotatoria di Porta Pia, dopodiché si torna in centro (Corso Stamira), Piazza Cavour, per concludere in Piazza Roma. Il percorso, se effettuato due volte, avrà come distanza complessiva la totalità dei 10 chilometri. "Questo percorso è stato studiato dalla nostra società sportiva - spiegano gli organizzatori della S.E.F. Stamura - per poter permettere a tutti i partecipanti, del luogo o provenienti da fuori, di apprezzare la totalità delle bellezze del nostro capoluogo di regione, perché il tragitto comprende i principali monumenti della città; senza considerare, inoltre, l'importante valenza inclusiva della manifestazione, avendo privilegiato un percorso pianeggiante rispetto a quello delle precedenti edizioni".

Novità dell'edizione 2024 Le novità dell'edizione 2024 dell'evento podistico sono due: in primo luogo il percorso, avendo poche pendenze, accentuerà il carattere inclusivo della manifestazione ludico-sportiva, e dall'altra parte 'La Dieci di Ancona' coinvolgerà per la prima volta, proprio nell'anno delle Olimpiadi, un atleta stamurino che si è contraddistinto per i risultati conseguiti a livello internazionale: sarà il 25enne anconetano Simone Barontini, infatti, a ricoprire il ruolo di testimonial della manifestazione. Proprio all'interno della società S.E.F. Stamura, infatti, Barontini aveva mosso i primi passi, allenato da Fabrizio Dubbini, fino ad arrivare oggi alle massime categorie. Per dare ulteriore risalto all'evento, parteciperanno alla gara competitiva due portacolori del Gruppo Sportivo "Fiamme Gialle" della Guardia



Domenica 20 ottobre la S.E.F. Stamura Ancona organizza la quinta edizione de 'La Dieci di Ancona', la manifestazione sportiva di corsa su strada inserita nel calendario nazionale FIDAL, aperta sia agli amatoriali sia agli atleti tesserati, singoli o in gruppo. L'evento podistico è organizzato da S.E.F. Stamura unitamente al Comune di Ancona ed al Comando Regionale Marche della Guardia di Finanza (per la quale erano presenti, oltre agli atleti, il Capo di Stato Maggiore regionale, Comandante Fabrizio Crisostomi, ed il Comandante regionale della Guardia di Finanza, Generale Nicola Altiero), in collaborazione con Regione Marche, Università Politecnica delle Marche, Ancona Servizi, Ufficio Scolastico Regionale, Fondazione Azienda Ospedaliero Universitaria Marche Onlus, Fondazione Farinelli Onlus, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, Federazione Italiana di Atletica Leggera Comitato Regionale Marche, CONI Marche (rappresentato dal Presidente Fabio Luna). Intervenuto per conto della Regione Marche il consigliere Marco Ausili, che ha ricordato come Lorenzo Farinelli, grazie alla Fondazione presieduta dalla mamma Amalia Dusmet, continui ancora a far del bene a distanza di anni dalla prematura scomparsa del giovane. Percorso de 'La Dieci di Ancona 2024' Il percorso individuato dagli organizzatori e omologato dalla FIDAL, prevede il seguente itinerario di cinque chilometri: da Piazza Roma si va verso Corso Garibaldi, quindi si raggiunge il Porto Antico, poi la rotatoria di Porta Pia, dopodiché si torna in centro (Corso Stamira), Piazza Cavour, per concludere in Piazza Roma. Il percorso, se effettuato due volte, avrà come distanza complessiva la totalità dei 10 chilometri. "Questo percorso è stato studiato dalla nostra società sportiva - spiegano gli organizzatori della S.E.F. Stamura - per poter permettere a tutti i partecipanti, del luogo o provenienti da fuori, di apprezzare la totalità delle bellezze del nostro capoluogo di regione, perché il tragitto comprende i principali monumenti della città; senza considerare, inoltre, l'importante valenza inclusiva della manifestazione, avendo privilegiato un percorso pianeggiante rispetto a quello delle precedenti edizioni".

di Finanza: Sveva Fascetti, vice campionessa italiana dei 3.000 siepi e Matteo Guelfo, giovane atleta emergente dei 1.500 metri. Inoltre erano presenti in conferenza stampa i tre atleti olimpionici della Guardia di Finanza: Rosaria Console, maratoneta vincitrice di un oro alle Universiadi e due argenti ai Giochi del Mediterraneo nella mezza maratona, il maratoneta Daniele Caimmi che ha partecipato alle Olimpiadi di Atene del 2004 e Lucia Morico, bronzo alle Olimpiadi di Atene nel 2004 nella disciplina del judo. Tipologie di percorsi di corsa su strada Momento clou della manifestazione sportiva sarà la corsa su strada con un percorso omologato di 10 chilometri, con ritrovo alle 7:30. La partenza ufficiale, sia per la corsa competitiva sia per quella non competitiva, sarà alle 9:15. Sempre in questo orario potranno partire, contemporaneamente, anche gli iscritti alla passeggiata di 5 chilometri. All'interno de 'La Dieci di Ancona' non competitiva si svolgerà la seconda edizione della Legality Run, iniziativa promossa dal Comando Regionale Marche della Guardia di Finanza, nell'ambito delle celebrazioni per i 250 anni della fondazione del Corpo. L'obiettivo è di veicolare in maniera chiara un messaggio volto a rafforzare la cultura del rispetto delle regole e quindi della legalità, in una società sempre più cosmopolita e diversificata. In tale ottica riteniamo lo sport, nelle sue varie forme, costituisce per antonomasia lo strumento ideale per diffondere valori positivi e di comunanza. Corsa competitiva (10 km) È possibile iscriversi, già da alcuni giorni, tramite il sito www.timingrun.it, sia per singoli sia per gruppi. È inoltre possibile iscriversi anche presso le seguenti strutture: Caffè Giuliani (Corso Garibaldi, 3), Segreteria S.E.F. Stamura (presso la Mole Vanvitelliana dal lunedì al venerdì dalle 8:30 alle 12:30 e dalle 15:00 alle 19:00). Le iscrizioni chiuderanno alle 24:00 di giovedì 17 ottobre e non sono consentite iscrizioni il giorno stesso della gara. La quota di iscrizione è pari a 15 euro. Il monitoraggio degli atleti sarà effettuato tramite il consueto chip 'usa e getta', le cui classifiche verranno pubblicate sulla piattaforma dedicata (TimingRUN); i premi verranno garantiti ai primi 500 iscritti che raggiungeranno il traguardo, fermo restando che il tempo massimo per completare il percorso dei 10 km competitivi non deve sfiorare l'ora e mezza. I premi individuali, in denaro, sono previsti per i primi cinque classificati, ed il loro valore sarà di 200, 150, 100, 80 e 50 euro sia per gli uomini che per le donne. Verranno inoltre premiati i primi cinque classificati delle seguenti categorie FIDAL, con articoli tecnici o premi in natura. Corsa non competitiva (10 km) e passeggiata ludico-motoria (5 km) Sono ammessi alla partecipazione tutti gli atleti tesserati e non tesserati, senza alcun limite d'età, compresi i praticanti di Nordic Walking. L'iscrizione, dal costo pari a 10 euro (per gli atleti appartenenti alle società affiliate al CRM la quota di iscrizione alla camminata di 5 km è pari a 5 euro), potrà essere effettuata presso lo stand Start Village situato in Piazza Roma dal giorno precedente (sabato 19 ottobre) dalle 15:00 alle 19:00 ed il giorno stesso dell'evento, esattamente dalle 7:45 alle 8:40. Marathon Kids in collaborazione con la Guardia di Finanza La manifestazione comprende anche l'evento ludico-motorio 'Marathon Kids', promossa dalla Guardia di Finanza con la preziosa collaborazione dell'Ufficio Scolastico Regionale delle Marche, che consiste nella corsa riservata alle

scuole d'infanzia, elementari e medie del Comune di Ancona per far conoscere la città in un evento che richiama oltre mille atleti e far vivere ai ragazzi una giornata di aggregazione e sport. Il percorso di km 5 sarà facilmente accessibile a tutti; si potrà correre, camminare e persino portare il passeggino in compagnia di genitori, nonni, zii e tutti potranno partecipare aiutando la classe del loro bambino a vincere il premio del gruppo più numeroso. I due gruppi più numerosi verranno premiati con la visita gratuita alle Grotte di Frasassi per un massimo di 25 partecipanti.

Momento di solidarietà e prevenzione La quinta edizione della 'Dieci di Ancona' coincide anche con il quarto memorial Lorenzo Farinelli, il 34enne medico anconetano venuto a mancare nel 2019. La fondazione in sua memoria ha attivato un nuovo servizio gratuito per i cittadini: si chiama "L'Ematologo risponde" e dà la possibilità a chiunque di avere delucidazioni mediche sulle malattie ematologiche (a cura del dottor Guido Gini, responsabile dell'Unità Linfomi della Clinica di Ematologia dell'AOU delle Marche di Ancona). Per maggiori informazioni è possibile approfondire l'argomento grazie al PDF allegato. Inoltre a 'La Dieci di Ancona' sarà presente anche la Fondazione Azienda Ospedaliero Universitaria delle Marche ETS con il programma 'Prevenzione in azione', che consiste in checkup gratuiti, eseguiti dagli Specialisti dell'Azienda Ospedaliero Universitaria delle Marche e rivolti sia agli atleti sia a tutti i cittadini: l'obiettivo è quello di sensibilizzare la popolazione in merito ai principali fattori di rischio cardiovascolare come pressione arteriosa, BMI, dieta, esercizio fisico e fumo. Sarà quindi valutato dall'equipe lo stato di salute per permettere di cimentarsi in attività sportiva in modo responsabile e corretto. In particolar modo verranno effettuati i seguenti controllo fisioterapico, prevenzione dello stato nutrizionale, prevenzione delle malattie cerebro-vascolari e prevenzione cardiologica. Altre informazioni utili ai partecipanti Il comitato organizzativo di S.E.F. Stamura ha previsto la disposizione di punti ristoro lungo il percorso con distribuzione di acqua. Fra i servizi, non sono compresi spogliatoi o docce; è previsto, invece, il servizio di deposito borse. Contatti della manifestazione Per ulteriori info è possibile contattare la S.E.F. Stamura via mail all'indirizzo atletica@sefstamura.it oppure telefonare ai numeri 3913768800 - 3392362122 - 3427640791 - 366 3644676 (Segreteria S.E.F. Stamura). Vicesindaco e Assessore allo Sport, Giovanni Zinni Questa iniziativa organizzata da S.E.F. Stamura è ormai un appuntamento tradizionale per la città di Ancona grazie alla quale sia gli sportivi sia i meno esperti possono godere di una corsa per le vie del centro; è anche l'occasione per veicolare un grande messaggio di legalità, infatti la partecipazione della Guardia di Finanza arricchisce questa manifestazione sportiva di un contenuto profondo dedicato a quei grandi esempi della storia italiana come, ad esempio, quelle di Falcone e Borsellino, che con i loro sacrifici a distanza di oltre 30 anni continuano a costituire riferimenti imprescindibili della legalità nel nostro Paese. Assessore alle Politiche Educative, Antonella Andreoli È con particolare soddisfazione che l'assessorato alle politiche educative sostiene La 10 di Ancona, che ha, al suo interno, un evento ludico motorio riservato alle scuole d'infanzia, elementari e medie del Comune. Sarà un percorso semplice, a cui potranno prendere parte i ragazzi insieme con le loro famiglie: un momento di divertimento

e di condivisione per conoscere insieme la città e, al tempo stesso, avvicinarsi al mondo dello sport. Ma non solo, perché La 10 di Ancona trasmette molti valori, tra i quali l'educazione alle legalità grazie al Comando regionale Marche della Guardia di Finanza, e anche la solidarietà e il supporto alla ricerca grazie alla fondazione Lorenzo Farinelli. faccio dunque i complimenti alla società organizzatrice S.E.F. Stamura per l'impegno che ancora una volta manifesta a favore dello sport anconetano, ringrazio tutti i partner, le scuole e le famiglie che accompagneranno i ragazzi e auguro a tutti di trascorrere una piacevole giornata nella nostra bella città. Assessore agli Impianti Sportivi e al Turismo, Daniele Berardinelli: 'La Dieci di Ancona' oltre che una manifestazione sportiva è anche un modo per promuovere la nostra città: quest'anno il percorso è variato e speriamo che quest'edizione sia ancora più partecipata. Mi sento di ringraziare tutti gli organizzatori e ricordare l'importanza dei corpi militari per supportare l'attività fisica agonistica degli atleti, i cui risultati sono noti a livello nazionale e a livello locale. Alla luce della manifestazione sportiva 'La Dieci di Ancona' in programma per la giornata di domenica 20 ottobre, come da Ordinanza della Polizia Locale n. 1183/2024, si comunica che viabilità e sosta subiranno le seguenti modifiche, fra sabato 19 e domenica 20 ottobre: in Via Carducci è previsto il divieto di sosta e fermata dal civico 8 all'ingresso per P.za Roma lato sinistro, a scendere, dalle 08:00 del 19 ottobre alle 13:00 di domenica 20 ottobre 2024; con il medesimo orario è inoltre previsto il divieto di sosta e fermata dall'intersezione con Via Zappata ed è consentita la sosta dei mezzi al seguito della manifestazione. in Via Menucci è previsto il divieto di sosta e fermata dalle 13:00 del 19 ottobre 2024 alle 13:00 del 20 ottobre 2024 dal civico 3 all'ingresso con Piazza Roma ambo i lati; è consentita la sosta dei mezzi al seguito della manifestazione; in Piazza Roma dalle 13:00 alle 15:00 di sabato 19 ottobre 2024 e dalle 12:00 alle 14:00 del 20 ottobre 2024 è autorizzato l'ingresso dei mezzi al seguito della manifestazione per montaggio e smontaggio strutture. Per la sola giornata di domenica 20 ottobre, invece, in Via Marconi all'altezza della rotatoria San Martino è prevista l'interdizione al traffico in direzione Via XXIX Settembre dalle 07:00 alle 12:00, inoltre i veicoli provenienti da Via Marconi potranno procedere in direzione centro dalla Galleria San Martino grazie alla creazione di apposito varco protetto, ed infine i veicoli provenienti da Via Rupi di XXIX Settembre dovranno effettuare la svolta a sinistra e procedere in direzione della Galleria San Martino; in Via XXIX Settembre nel tratto compreso tra rotatoria San Martino e P.za Kennedy è previsto il divieto di sosta e fermata ambo i lati dalle 06:00 alle 12:00 e l'interdizione della circolazione veicolare dalle 07:00 alle 12:00. in Via dell'Appannaggio è prevista l'interdizione della circolazione veicolare dalle ore 07:00 alle ore 12:00. in Piazza Dante sarà presente (dalle 7:00 alle 12:00) apposita segnaletica in merito alla chiusura di Piazza della Repubblica, sulla quale insisterà il divieto di sosta e fermata dalle 06.00 alle 12.00, nonché l'interdizione al traffico dalle 07:00 alle 12:00. in Largo Sacramento non sarà possibile circolare dalle 07:00 alle 12:00; presso lo Scalo Vittorio Emanuele è previsto il divieto di sosta e fermata ambo i lati dalle 06.00 alle 12.00 e l'interdizione della circolazione

veicolare dalle 07:00 alle 12:00 per i veicoli provenienti dalla "zona porto", i quali dovranno procedere in direzione Mole Vanvitelliana. Su Largo Casanova, via Ciardini e via Astagno verrà apposta la segnaletica di preavviso "Strada chiusa" in direzione Duomo e Via XXIX Settembre. in Via Astagno e Via Cialdini sarà obbligatorio svoltare a destra in direzione Via Podesti dalle 07:00 alle 12:00 in Via Leopardi all'intersezione con Corso Stamira verrà creata apposita corsia protetta da Via Cialdini a Via Leopardi, con obbligo di immissione su Via Podesti in entrambi i sensi di marcia dalle 07:00 alle 12:00. in Via Vecchini all'intersezione con Via Palestro e in Via Palestro all'intersezione con Via San Martino verrà posizionata la segnaletica di 'strada chiusa in direzione Via XXIX Settembre e Via della Loggia' dalle 07:00 alle 12:00. la Piazzetta San Martino in direzione Galleria San Martino è interdetta al traffico dalle 07:00 alle 12:00 e, con il medesimo orario, è obbligatorio svoltare a destra in direzione Via San Martino Via Vecchini. in Via Palestro all'intersezione con Via Marsala, è prevista l'interdizione della circolazione veicolare in direzione Corso Stamira dalle 07:00 alle 12:00; inoltre i veicoli in sosta all'interno della via dovranno rimanere nella loro posizione statica fino al termine della manifestazione. in Piazza Stamira è prevista l'interdizione della circolazione veicolare dalle 07:00 ore 12:00; anche in questo caso i veicoli in sosta all'interno della via dovranno rimanere nella loro posizione statica fino al termine della manifestazione. in Piazza Cavour è previsto il divieto di sosta e fermata in tutte le aree di sosta del TPL ivi presenti dalle 06:00 alle 12:00; dalle 07:00 alle 12:00 è prevista l'interdizione della circolazione veicolare ed i mezzi del trasporto pubblico locale provenienti da Via Fazioli potranno effettuare la sosta tecnica nella bretella lato statua Albertini, il cui senso di marcia viene invertito, e poi procedere in direzione Via Vecchini dalle 07:00 alle 12:00. in Via Vecchini - Largo XXIV Maggio è prevista l'interdizione della circolazione veicolare in direzione Piazza Cavour - Corso Stamira. in Via Camerini il traffico è interdetto dalle 07:00 alle 12:00. in Via Bernabei è obbligatorio svoltare a destra all'intersezione Via Matas Via Fanti con direzione Via Fanti, ad eccezione dei mezzi diretti all'interno dei garage privati posti sulla via dalle 07:00 alle 12:00. In Via Matas è prevista l'inversione del senso di marcia con direzione Via Fanti con apposizione di segnaletica di "STOP" all'intersezione con quest'ultima via dalle ore 07:00 alle ore 12:00. In Piazza Stracca - via Pizzecolli è prevista l'inversione del senso di marcia in direzione Via Pizzecolli - Via Matas dalle 07:00 alle 12:00. nel Via Pizzecolli nel tratto compreso fra Via Bernabei e Via Matas è prevista l'inversione del senso di marcia dalle 07:00 alle 12:00. in Piazza San Francesco è obbligatorio svoltare a sinistra in direzione Via Matas - Via Fanti per i veicoli in sosta all'interno della piazza dalle 07:00 alle 12:00. In Via Giovanni XXIII all'intersezione con Piazza del Senato è obbligatorio svoltare a sinistra in direzione Via G. Ferretti per tutti i veicoli provenienti da Via del Guasco - Via Giovanni XXIII dalle 07:00 alle 12:00. Mezzi di trasporto pubblico e raccolta dei rifiuti Gli autobus della linea urbana ed extraurbana non potranno accedere lungo il percorso di gara dalle 06:00 alle 12:00, pertanto saranno soppressi e/o effettueranno percorsi alternativi. Lo stesso

vale per i mezzi di AnconAmbiente, i quali effettueranno il ritiro dei rifiuti al di fuori dell'orario di interdizione al traffico, pertanto saranno operativi prima delle 07:00 e riprenderanno al termine della manifestazione sportiva, indicativamente verso le 12:00. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 15-10-2024 alle 13:45 sul giornale del 16 ottobre 2024 0 letture Commenti.

(Sito) Ansa**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta****Regione Lazio: in arrivo la ZIs, vantaggi per porti e imprese**

La Giunta regionale del Lazio si prepara ad approvare questo martedì l'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS): una misura per il rilancio delle aree portuali e industriali del Lazio che prevede la semplificazione di processi amministrativi e incentivi agli investimenti. "Questa è una delibera molto attesa dall'industria, da chi fa impresa e da chi investe sui nostri territori", ha dichiarato il Presidente Francesco Rocca a margine della conferenza stampa di presentazione del provvedimento presso la Regione Lazio. Rocca è entrato anche nel merito delle realtà interessate: "Toccherà quarantanove Comuni che avranno molti vantaggi fiscali", ha dichiarato il governatore. "Ci saranno opportunità in termini di vantaggi fiscali, crediti di imposta e facilitazioni rispetto ai Bandi e Fondi Europei", ha dichiarato Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione Lazio. Le aree rientranti nel progetto includono quei Comuni nei quali si trovano infrastrutture portuali e piattaforme logistiche di rilevanza regionale, con l'obiettivo di creare sinergie che diano slancio economico al territorio. "Centrale sarà il triangolo Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta", ha sottolineato Angelilli. Nel merito è entrato anche Giancarlo Righini, assessore al Bilancio: "Questo piano non solo modernizza le infrastrutture, ma supporta anche i grandi centri agroalimentari della regione, come il Mercato Ortofrutticolo di Fondi (MOFF) e il Centro Agroalimentare Romano (CAR), che insieme costituiscono il più grande mercato ortofrutticolo d'Europa. Tutto questo si tradurrà in un miglioramento delle condizioni per le imprese del Lazio, rendendole più competitive e produttive nel contesto nazionale e internazionale", ha concluso Righini.



REGIONE LAZIO: PROPOSTA DI ISTITUZIONE DELLA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA (ZLS)

(AGENPARL) - mar 15 ottobre 2024 Ai link è possibile scaricare foto, video, e interviste della conferenza stampa sulla proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) <https://we.tl/t-KU25g5Usqs> <https://we.tl/t-zUEtgeRSI4> SCHEDA RICHIESTA ISTITUZIONE ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA (ZLS) La proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) nel Lazio, contenuta in una delibera di Giunta con la quale si approva il "Piano di Sviluppo Strategico - aggiornamento 2024", è un importante passo in avanti per lo sviluppo economico e infrastrutturale della regione. La ZLS, una delle misure chiave per il rilancio delle aree portuali e industriali, punta a semplificare i processi amministrativi e a incentivare nuovi investimenti, promuovendo sia la competitività delle imprese locali e nazionali sia l'insediamento di nuove aziende. La Zona Logistica Semplificata è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro dell'Economia e delle Finanze, su proposta/riciesta della Regione interessata. La Regione Lazio ha avviato il processo di istituzione della ZLS oltre un anno fa, con l'obiettivo di creare un sistema integrato di trasporti e infrastrutture. GLI OBIETTIVI La Regione Lazio intende associare alla ZLS i seguenti obiettivi strategici: * sviluppare nuovi investimenti da parte delle piccole e medie imprese locali nei settori di riferimento dell'economia regionale; * attirare investimenti di nuovi operatori in grado di assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi o soggetti a pesanti ristrutturazioni o di incrementare i livelli di occupazione; * promuovere l'integrazione delle catene del valore e la c.d. "filiera corta" a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali; * attivare le azioni infrastrutturali e funzionali necessarie affinché il territorio regionale acquisisca un ruolo logistico-infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale, nazionale ed internazionale, dando nuovo impulso al sistema portuale laziale; * ricostruire un'identità "marittima" adeguata al suo sviluppo costiero, in grado di produrre sinergia tra aree costiere ed aree interne; Al fine di conseguire tali obiettivi, il Piano di Sviluppo Strategico presenta un insieme di misure articolato nelle seguenti linee di intervento: * snellimento amministrativo e burocratico delle procedure amministrative per l'ottenimento delle autorizzazioni per le attività produttive e per la realizzazione di opere; * efficientamento dei servizi portuali e doganali; * rafforzamento dei collegamenti funzionali strutturali tra i **porti** e i centri logistici, attraverso il potenziamento delle linee ferroviarie e stradali; * benefici



(AGENPARL) - mar 15 ottobre 2024 Ai link è possibile scaricare foto, video, e interviste della conferenza stampa sulla proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) <https://we.tl/t-KU25g5Usqs> <https://we.tl/t-zUEtgeRSI4> SCHEDA RICHIESTA ISTITUZIONE ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA (ZLS) La proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) nel Lazio, contenuta in una delibera di Giunta con la quale si approva il "Piano di Sviluppo Strategico - aggiornamento 2024", è un importante passo in avanti per lo sviluppo economico e infrastrutturale della regione. La ZLS, una delle misure chiave per il rilancio delle aree portuali e industriali, punta a semplificare i processi amministrativi e a incentivare nuovi investimenti, promuovendo sia la competitività delle imprese locali e nazionali sia l'insediamento di nuove aziende. La Zona Logistica Semplificata è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro dell'Economia e delle Finanze, su proposta/riciesta della Regione interessata. La Regione Lazio ha avviato il processo di istituzione della ZLS oltre un anno fa, con l'obiettivo di creare un sistema integrato di trasporti e infrastrutture. GLI OBIETTIVI La Regione Lazio intende associare alla ZLS i seguenti obiettivi strategici: * sviluppare nuovi investimenti da parte delle piccole e medie imprese locali nei settori di riferimento dell'economia regionale; * attirare investimenti di nuovi operatori in grado di assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi o soggetti a pesanti ristrutturazioni o di incrementare i livelli di occupazione; * promuovere l'integrazione delle catene del valore e la c.d. "filiera corta" a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali; * attivare le azioni infrastrutturali e funzionali necessarie affinché il territorio regionale acquisisca un ruolo logistico-infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale, nazionale ed internazionale, dando nuovo impulso al sistema portuale laziale; * ricostruire un'identità "marittima" adeguata al suo sviluppo costiero, in grado di produrre sinergia tra aree costiere ed aree interne; Al fine di conseguire tali obiettivi, il Piano di Sviluppo Strategico presenta un insieme di misure articolato nelle seguenti linee di intervento: * snellimento amministrativo e burocratico delle procedure amministrative per l'ottenimento delle autorizzazioni per le attività produttive e per la realizzazione di opere; * efficientamento dei servizi portuali e doganali; * rafforzamento dei collegamenti funzionali strutturali tra i **porti** e i centri logistici, attraverso il potenziamento delle linee ferroviarie e stradali; * benefici

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

fiscali e/o contributivi per coloro che svolgono attività imprenditoriali all'interno della ZLS; * attivazione di strumenti di finanza pubblica, con il coinvolgimento della Regione o della BEI (Banca Europea per gli Investimenti), a favore delle imprese insediate (o che intendano insediarsi) nelle aree ZLS. Criterio metodologico applicato per la definizione delle porzioni di territorio interessate dall'istituzione della Zona Logistica Semplificata: Sono stati privilegiati gli aspetti collegati con lo sviluppo industriale ed economico del territorio, selezionando i seguenti indicatori, rilevabili su base comunale: * presenza o meno di aree industriali all'interno del comune; * presenza all'interno del comune di imprese che maggiormente interagiscono con gli attuali sistemi portuali livello di internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale comunale; * livello di presenza all'interno del comune di attività imprenditoriali. Sono inoltre inclusi i Comuni nei quali insistono infrastrutture portuali e piattaforme logistiche di rilevanza regionale. L'obiettivo è quello di creare aree omogenee e sinergiche sul territorio, creando un volano per lo sviluppo territoriale regionale in cui sono inclusi i Comuni nei quali insistono infrastrutture portuali e piattaforme logistiche di rilevanza regionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, Roma, Santa Palomba/Pomezia, Guidonia, Orte, Fondi, Fara in Sabina, Colferro). Ai fini della istituzione della Zona Logistica Semplificata nella Regione Lazio, e tenendo conto dei limiti di estensione disponibili, sono quindi stati identificati in via prioritaria i Comuni della pagina seguente. Proposta aree da inserire nella ZLS Civitavecchia Civita Castellana Patrica Fiumicino Colferro Piedimonte San Germano Gaeta Fara in Sabina Pomezia Accumoli Ferentino Pontinia Albano Laziale Fiano Romano Rieti Amatrice Fondi Roma Anagni Formello Sant'Andrea del Garigliano Aprilia Formia Sant'Ambrogio sul Garigliano Ardea Frosinone Sant'Apollinare Campagnano di Roma Guidonia Montecelio San Giorgio a Liri Cassino Itri Santi Cosma e Damiano Castelforte Latina San Vittore del Lazio Ceccano Leonessa Tarquinia Ceprano Minturno Tivoli Cisterna di Latina Monterotondo Velletri Cittaducale Orte Villa Santa Lucia Viterbo In particolare, le aree comprese nel territorio di Roma sono: Castel Romano, Malagrotta, Tiburtina e Santa Palomba. Il Piano di Sviluppo della Zona Logistica Semplificata del Lazio prevede l'attivazione delle misure, inizialmente nelle zone individuate nei Comuni della tabella di cui sopra, per poi poter essere esteso in fase di sviluppo successive ad altre zone o ad altri Comuni in relazione agli stessi criteri. La selezione delle aree è stata effettuata in base a una logica che ha considerato l'importanza dei nessi tra i **porti** e le "aree retroportuali", non tanto come continuità spaziale, ma piuttosto come legame economico-funzionale con i principali snodi logistici e industriali dell'intera regione. Tale logica ha preferito far prevalere le direttrici strategiche e le vocazioni territoriali, anziché l'espansione territoriale omogenea. Per quanto riguarda la selezione delle aree da inserire in perimetrazione, essa si è basata sulle superfici delle aree industriali formali (c.d. "aree D" da PRG) occupate, ossia dove già insistono degli insediamenti produttivi, attivi o dismessi, sempre nell'ottica di consumare meno suolo possibile. Agevolazioni per le imprese nella Zona Logistica

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Semplificata (ZLS) 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.

Musolino: «Politiche green e di investimento devono andare di pari passo»

Redazione web CIVITAVECCHIA - Si è parlato di innovazione quale fattore strategico per raggiungere le zero emissioni nel 2050 nell'ambito della XXVI edizione di Euromed Convention From Land to Sea. Tre giorni ad Atene nel corso dei quali il gruppo Grimaldi ha riunito gli stakeholder internazionali: presenti 800 player del mondo dello shipping, della logistica e della portualità. Tra questi anche il presidente dell'Adsp Pino Musolino che, in particolare, ha partecipato al panel dal titolo "The role of the public and private sectors in enhancing port activities in the Euro-Mediterranean Region", moderato da George Xiradakis, Managing Director di XRTC, che ha visto la partecipazione anche di Minas Papadakis (CEO, Port of Heraklion), Andrea Annunziata (Presidente, AdSP del Mar Tirreno Centrale) e Guido Grimaldi (Presidente Igoumenitsa Port Authority e Presidente Alis). Il numero uno di Molo Vespucci ha parlato dell'importanza della collaborazione pubblico-privato e del superamento della idea che siano due mondi separati. «Si vince la sfida della sostenibilità e della innovazione nei porti - ha infatti spiegato - solo con una forte collaborazione tra i due mondi. Inoltre bisogna non approcciare ideologicamente il tema green, per non creare situazioni dove presunte soluzioni creano i presupposti per fare macelleria sociale. Le politiche green devono andare di pari passo con politiche di investimento e creazione di posti di lavoro buoni e duraturi». Ed è proprio questo il modello che si sta portando avanti anche a Civitavecchia. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Grasso: «Civitavecchia punti su porto e cantieristica»

Il capogruppo di FdI traccia la strada per affrontare il phase out garantendo lo sviluppo del territorio. Redazione web CIVITAVECCHIA - «Trasformare Civitavecchia in una città-porto moderna e sostenibile, puntando sulla cantieristica valorizzando le infrastrutture». È questa la strada da seguire nel processo di decarbonizzazione secondo il capogruppo di Fratelli d'Italia Massimiliano Grasso, che ricorda come la scelta strategica nazionale di uscire dalla produzione di energia a carbone impatti in maniera forte, soprattutto verso la filiera produttiva delle imprese. «L'uscita (phase out) graduale dalla produzione di carbone, va inserita in un piano di sviluppo più ampio possibile, per quanto riguarda Civitavecchia, che comprenda le aree retro portuali, con una destinazione d'uso industriale - ha infatti sottolineato - questa è una opportunità per Civitavecchia che il Comune deve cogliere, sulla scia del lavoro svolto finora al tavolo al Mimit grazie all'azione di coordinamento e raccordo con il territorio svolta dalla Regione Lazio, in particolare con l'impegno della vicepresidente Roberta Angelilli». Il completamento del piano regolatore portuale, afferma, è fondamentale per guidare la città verso un'economia più diversificata e va quindi inserito tra i progetti di sviluppo per riconvertire parte dell'economia locale. «Il riferimento è alla riconversione della Darsena energetica grandi masse, che sarà un altro porto nel porto, con 50 ettari di piazzale e banchine», ha spiegato Grasso. Questo progetto potrebbe rappresentare una risorsa strategica per il territorio, coinvolgendo attori di rilievo come Enel e potenzialmente un player nazionale importante come Fincantieri, con l'obiettivo di rilanciare l'occupazione nel settore della metalmeccanica. «Per quanto riguarda il progetto della Tyrrhenian wind energy, una cordata che vede coinvolte Copenhagen Infrastructure Partners, Eni Plenitude e Cassa depositi e prestiti, prevede la realizzazione di cinque grandi parchi eolici offshore galleggianti, con uno da costruire al largo da Civitavecchia - ha ricordato Grasso - il piano, di circa 15 miliardi di euro di investimenti, avrebbe una capacità produttiva di circa 540 MW per il solo impianto di Civitavecchia». Per l'uscita dal carbone «l'attuale amministrazione, oltre agli altri progetti, insiste anche sull'eolico offshore, ma non ci sono i tempi tecnici - ha obiettato Grasso - la cordata ha interesse a realizzare i parchi eolici a mare, ma non a investire sull'hub a terra (per assemblaggi manutenzioni e lavorazioni sulle pale eoliche) che è quello che interessa il territorio in termini di ricaduta occupazionale per il dopo-carbone. Per far questo serve realizzare la darsena energetica grandi masse a nord del porto, un investimento da oltre mezzo miliardo che si potrebbe fare solo con 200 o 300 milioni di parte pubblica e altrettanti di privati - ha ribadito il capogruppo di Fratelli d'Italia a Civitavecchia - il Comune ha partecipato a questo bando ma, al contrario di Taranto e della Sicilia, difficilmente potrà vincere.



10/15/2024 12:25

Il capogruppo di FdI traccia la strada per affrontare il phase out garantendo lo sviluppo del territorio. Redazione web CIVITAVECCHIA - «Trasformare Civitavecchia in una città-porto moderna e sostenibile, puntando sulla cantieristica valorizzando le infrastrutture». È questa la strada da seguire nel processo di decarbonizzazione secondo il capogruppo di Fratelli d'Italia Massimiliano Grasso, che ricorda come la scelta strategica nazionale di uscire dalla produzione di energia a carbone impatti in maniera forte, soprattutto verso la filiera produttiva delle imprese. «L'uscita (phase out) graduale dalla produzione di carbone, va inserita in un piano di sviluppo più ampio possibile, per quanto riguarda Civitavecchia, che comprenda le aree retro portuali, con una destinazione d'uso industriale - ha infatti sottolineato - questa è una opportunità per Civitavecchia che il Comune deve cogliere, sulla scia del lavoro svolto finora al tavolo al Mimit grazie all'azione di coordinamento e raccordo con il territorio svolta dalla Regione Lazio, in particolare con l'impegno della vicepresidente Roberta Angelilli». Il completamento del piano regolatore portuale, afferma, è fondamentale per guidare la città verso un'economia più diversificata e va quindi inserito tra i progetti di sviluppo per riconvertire parte dell'economia locale. «Il riferimento è alla riconversione della Darsena energetica grandi masse, che sarà un altro porto nel porto, con 50 ettari di piazzale e banchine», ha spiegato Grasso. Questo progetto potrebbe rappresentare una risorsa strategica per il territorio, coinvolgendo attori di rilievo come Enel e potenzialmente un player nazionale importante come Fincantieri, con l'obiettivo di rilanciare l'occupazione nel settore della metalmeccanica. «Per quanto riguarda il progetto della Tyrrhenian wind energy, una cordata che vede coinvolte Copenhagen Infrastructure Partners, Eni Plenitude e Cassa depositi e prestiti, prevede la realizzazione di cinque grandi parchi eolici offshore galleggianti, con uno da costruire al largo da Civitavecchia - ha ricordato Grasso - il piano, di circa 15

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Inoltre, la cordata ha presentato una richiesta di valutazione di impatto ambientale per il parco eolico ma, a oggi, la richiesta Via risulta sospesa da parte del proponente».

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Musolino: «Politiche green e di investimento devono andare di pari passo»

CIVITAVECCHIA - Si è parlato di innovazione quale fattore strategico per raggiungere le zero emissioni nel 2050 nell'ambito della XXVI edizione di Euromed Convention From Land to Sea. Tre giorni ad Atene nel corso dei quali il gruppo Grimaldi ha riunito gli stakeholder internazionali: presenti 800 player del mondo dello shipping, della logistica e della portualità. Tra questi anche il presidente dell'Adsp Pino Musolino che, in particolare, ha partecipato al panel dal titolo "The role of the public and private sectors in enhancing port activities in the Euro-Mediterranean Region", moderato da George Xiradakis, Managing Director di XRTC, che ha visto la partecipazione anche di Minas Papadakis (CEO, Port of Heraklion), Andrea Annunziata (Presidente, AdSP del Mar Tirreno Centrale) e Guido Grimaldi (Presidente Igoumenitsa Port Authority e Presidente Alis). Il numero uno di Molo Vespucci ha parlato dell'importanza della collaborazione pubblico-privato e del superamento della idea che siano due mondi separati. «Si vince la sfida della sostenibilità e della innovazione nei porti - ha infatti spiegato - solo con una forte collaborazione tra i due mondi. Inoltre bisogna non approcciare ideologicamente il tema green, per non creare situazioni dove presunte soluzioni creano i presupposti per fare macelleria sociale. Le politiche green devono andare di pari passo con politiche di investimento e creazione di posti di lavoro buoni e duraturi». Ed è proprio questo il modello che si sta portando avanti anche a Civitavecchia. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grasso: «Civitavecchia punti su porto e cantieristica»

CIVITAVECCHIA - «Trasformare Civitavecchia in una città-porto moderna e sostenibile, puntando sulla cantieristica valorizzando le infrastrutture». È questa la strada da seguire nel processo di decarbonizzazione secondo il capogruppo di Fratelli d'Italia Massimiliano Grasso, che ricorda come la scelta strategica nazionale di uscire dalla produzione di energia a carbone impatti in maniera forte, soprattutto verso la filiera produttiva delle imprese. «L'uscita (phase out) graduale dalla produzione di carbone, va inserita in un piano di sviluppo più ampio possibile, per quanto riguarda Civitavecchia, che comprenda le aree retro portuali, con una destinazione d'uso industriale - ha infatti sottolineato - questa è una opportunità per Civitavecchia che il Comune deve cogliere, sulla scia del lavoro svolto finora al tavolo al Mimit grazie all'azione di coordinamento e raccordo con il territorio svolta dalla Regione Lazio, in particolare con l'impegno della vicepresidente Roberta Angelilli». Il completamento del piano regolatore portuale, afferma, è fondamentale per guidare la città verso un'economia più diversificata e va quindi inserito tra i progetti di sviluppo per riconvertire parte dell'economia locale. «Il riferimento è alla riconversione della Darsena energetica grandi masse, che sarà un altro porto nel porto, con 50 ettari di piazzale e banchine», ha spiegato Grasso. Questo progetto potrebbe rappresentare una risorsa strategica per il territorio, coinvolgendo attori di rilievo come Enel e potenzialmente un player nazionale importante come Fincantieri, con l'obiettivo di rilanciare l'occupazione nel settore della metalmeccanica. «Per quanto riguarda il progetto della Tyrrhenian wind energy, una cordata che vede coinvolte Copenhagen Infrastructure Partners, Eni Plenitude e Cassa depositi e prestiti, prevede la realizzazione di cinque grandi parchi eolici offshore galleggianti, con uno da costruire al largo da Civitavecchia - ha ricordato Grasso - il piano, di circa 15 miliardi di euro di investimenti, avrebbe una capacità produttiva di circa 540 MW per il solo impianto di Civitavecchia». Per l'uscita dal carbone «l'attuale amministrazione, oltre agli altri progetti, insiste anche sull'eolico offshore, ma non ci sono i tempi tecnici - ha obiettato Grasso - la cordata ha interesse a realizzare i parchi eolici a mare, ma non a investire sull'hub a terra (per assemblaggi manutenzioni e lavorazioni sulle pale eoliche) che è quello che interessa il territorio in termini di ricaduta occupazionale per il dopo-carbone. Per far questo serve realizzare la darsena energetica grandi masse a nord del porto, un investimento da oltre mezzo miliardo che si potrebbe fare solo con 200 o 300 milioni di parte pubblica e altrettanti di privati - ha ribadito il capogruppo di Fratelli d'Italia a Civitavecchia - il Comune ha partecipato a questo bando ma, al contrario di Taranto e della Sicilia, difficilmente potrà vincere. Inoltre, la cordata ha presentato una richiesta di valutazione di impatto ambientale per il parco eolico ma, a oggi,



CIVITAVECCHIA - «Trasformare Civitavecchia in una città-porto moderna e sostenibile, puntando sulla cantieristica valorizzando le infrastrutture». È questa la strada da seguire nel processo di decarbonizzazione secondo il capogruppo di Fratelli d'Italia Massimiliano Grasso, che ricorda come la scelta strategica nazionale di uscire dalla produzione di energia a carbone impatti in maniera forte, soprattutto verso la filiera produttiva delle imprese. «L'uscita (phase out) graduale dalla produzione di carbone, va inserita in un piano di sviluppo più ampio possibile, per quanto riguarda Civitavecchia, che comprenda le aree retro portuali, con una destinazione d'uso industriale - ha infatti sottolineato - questa è una opportunità per Civitavecchia che il Comune deve cogliere, sulla scia del lavoro svolto finora al tavolo al Mimit grazie all'azione di coordinamento e raccordo con il territorio svolta dalla Regione Lazio, in particolare con l'impegno della vicepresidente Roberta Angelilli». Il completamento del piano regolatore portuale, afferma, è fondamentale per guidare la città verso un'economia più diversificata e va quindi inserito tra i progetti di sviluppo per riconvertire parte dell'economia locale. «Il riferimento è alla riconversione della Darsena energetica grandi masse, che sarà un altro porto nel porto, con 50 ettari di piazzale e banchine», ha spiegato Grasso. Questo progetto potrebbe rappresentare una risorsa strategica per il territorio, coinvolgendo attori di rilievo come Enel e potenzialmente un player nazionale importante come Fincantieri, con l'obiettivo di rilanciare l'occupazione nel settore della metalmeccanica. «Per quanto riguarda il progetto della Tyrrhenian wind energy, una cordata che vede coinvolte Copenhagen Infrastructure Partners, Eni Plenitude e Cassa depositi e prestiti, prevede la realizzazione di cinque grandi parchi eolici offshore galleggianti, con uno da costruire al largo da Civitavecchia - ha ricordato Grasso - il piano, di circa 15 miliardi di euro di investimenti, avrebbe una capacità produttiva di circa 540 MW per il solo impianto di Civitavecchia». Per l'uscita dal

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

la richiesta Via risulta sospesa da parte del proponente». Commenti.

Civitavecchia, la chiusura della centrale manda in cassa integrazione 16 persone

La progressiva disattivazione del sito di produzione elettrica dal carbone sta mettendo in difficoltà anche il tessuto produttivo sul territorio. Dalla sede nel porto di Civitavecchia della Co.se.po, la centrale a carbone Enel dista meno di un paio di miglia. Questo distacco in realtà fino a gennaio non esisteva. All'interno della centrale i lavoratori della cooperativa svolgevano un ruolo importante di tutela e prevenzione ambientale da rischi di incendio anche con il lavoro dei sommozzatori. In particolare aiutavano e gestivano l'attracco di navi carboniere e ceneriere agli ormeggi. Con il progressivo disattivamento dell'impianto il loro lavoro è stato accantonato. Da gennaio 16 persone tra soci e dipendenti sono in cassa integrazione al 40% e temono per il loro futuro. Nel servizio di Lazzaro Pappagallo le voci di dipendenti e soci della cooperativa Dario Palmarini, Roberto Ceccarelli e Nicola Palmisano e del presidente di Legacoop Lazio Mauro Iengo con le richieste di riposizionare il lavoro perso all'interno delle attività portuali.



Campania 2024: i mercati che stanno sfidando la crisi

La Campania è una delle regioni più dinamiche d'Italia in termini di domanda di beni e servizi, grazie alla sua combinazione unica di risorse naturali, patrimonio culturale e capacità imprenditoriale. Negli ultimi anni, diversi settori hanno mostrato segni di crescita significativa, nonostante le sfide economiche legate alla crisi e ai cambiamenti globali. La regione ha saputo sfruttare il proprio potenziale, trainata da tendenze globali come la digitalizzazione e il turismo sostenibile, ma anche da caratteristiche locali che rendono il territorio campano un contesto fertile per nuove opportunità di business. In questo contesto, è importante comprendere quali sono i mercati con maggiore domanda, come si stanno evolvendo e quali opportunità possono offrire alle imprese e ai lavoratori. Di seguito, un'analisi dettagliata delle tendenze emergenti e dei settori che stanno guidando lo sviluppo economico in Campania. Il turismo: una riconferma della domanda In Campania, il mercato del turismo continua a essere uno dei principali motori economici. La regione attira milioni di visitatori grazie alle sue famose destinazioni, come **Napoli**, la Costiera Amalfitana e le isole di Capri e Ischia. Il settore ha vissuto una ripresa notevole negli ultimi anni, alimentata da investimenti nel turismo sostenibile e da un aumento della domanda per esperienze autentiche, che vanno dai tour enogastronomici alle visite ai siti archeologici. Le strutture ricettive di lusso, come gli hotel boutique e gli agriturismi, rispondono a questa tendenza, con prenotazioni in crescita, soprattutto nelle aree turistiche più ambite. La domanda di alloggi turistici è elevata, soprattutto per le locazioni a breve termine, e la regione sta cercando di promuovere un turismo più responsabile e rispettoso dell'ambiente, con un'attenzione particolare alla sostenibilità. Un nuovo settore in espansione Un altro settore in espansione, più innovativo, è quello dei casinò online, alimentato dalla crescente popolarità delle piattaforme d'intrattenimento digitale. L'accessibilità a questi siti, che permettono di giocare comodamente da casa, ha contribuito a espandere la base di utenti in Campania. Attività come le slot machine attraggono un numero sempre maggiore di curiosi e aumentano l'interesse per questo tipo di svago. Inoltre, la conseguente regolamentazione del gioco online ha reso questi portali virtuali un'opzione sempre più sicura e diffusa tra i consumatori campani, consolidando il loro ruolo come settore chiave dell'economia digitale regionale. Un'ulteriore spinta dal mondo online Anche la logistica ha registrato una crescita, alimentata dall'aumento degli acquisti online. La posizione geografica strategica della Campania, con il **porto** di **Napoli** e numerosi poli industriali, ha favorito lo sviluppo di un hub logistico capace di servire l'intero Sud Italia. La domanda di produzione e dei servizi logistici è in crescita, sia per il trasporto e la distribuzione delle merci, sia per l'automazione dei processi di magazzinaggio, con un'attenzione crescente all'innovazione tecnologica.



La Campania è una delle regioni più dinamiche d'Italia in termini di domanda di beni e servizi, grazie alla sua combinazione unica di risorse naturali, patrimonio culturale e capacità imprenditoriale. Negli ultimi anni, diversi settori hanno mostrato segni di crescita significativa, nonostante le sfide economiche legate alla crisi e ai cambiamenti globali. La regione ha saputo sfruttare il proprio potenziale, trainata da tendenze globali come la digitalizzazione e il turismo sostenibile, ma anche da caratteristiche locali che rendono il territorio campano un contesto fertile per nuove opportunità di business. In questo contesto, è importante comprendere quali sono i mercati con maggiore domanda, come si stanno evolvendo e quali opportunità possono offrire alle imprese e ai lavoratori. Di seguito, un'analisi dettagliata delle tendenze emergenti e dei settori che stanno guidando lo sviluppo economico in Campania. Il turismo: una riconferma della domanda In Campania, il mercato del turismo continua a essere uno dei principali motori economici. La regione attira milioni di visitatori grazie alle sue famose destinazioni, come Napoli, la Costiera Amalfitana e le isole di Capri e Ischia. Il settore ha vissuto una ripresa notevole negli ultimi anni, alimentata da investimenti nel turismo sostenibile e da un aumento della domanda per esperienze autentiche, che vanno dai tour enogastronomici alle visite ai siti archeologici. Le strutture ricettive di lusso, come gli hotel boutique e gli agriturismi, rispondono a questa tendenza, con prenotazioni in crescita, soprattutto nelle aree turistiche più ambite. La domanda di alloggi turistici è elevata, soprattutto per le locazioni a breve termine, e la regione sta cercando di promuovere un turismo più responsabile e rispettoso dell'ambiente, con un'attenzione particolare alla sostenibilità. Un nuovo settore in espansione Un altro settore in espansione, più innovativo, è quello dei casinò online, alimentato dalla crescente popolarità delle piattaforme d'intrattenimento digitale. L'accessibilità a questi siti, che permettono di giocare comodamente da casa, ha contribuito a espandere la base di utenti in

Ildenaro.it

Napoli

Le aziende stanno investendo in soluzioni che aumentino l'efficienza delle catene di approvvigionamento, ottimizzando la gestione delle scorte e riducendo i tempi di consegna. Cresce il mercato immobiliare. Il mercato immobiliare campano mostra segni di ripresa, con una domanda sostenuta soprattutto per le locazioni turistiche e le ristrutturazioni di immobili nei quartieri storici di **Napoli**. La tendenza a trasformare le proprietà in case vacanza riflette l'importanza del turismo per il mercato locale, mentre gli investimenti in immobili ristrutturati rappresentano un'opportunità per migliorare la qualità dell'offerta abitativa nelle zone centrali. Questo fenomeno è favorito dall'interesse degli investitori per i settori turistico e immobiliare, che continuano a mostrare un potenziale di crescita.

La Gazzetta Marittima

Napoli

Marevivo e MSC Patrizia

NAPOLI Partirà a breve dallo scalo partenopeo la piccola e preziosa motonave MSC Patrizia per una crociera operativa dell'associazione Marevivo in occasione dei suoi quarant'anni di vita. A salutare la partenza saranno a Napoli oltre ai vertici dell'associazione la storica presidente Rosalba Giugni sarà imbarcata per tutta la crociera anche il comandante generale delle Capitanerie ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone e rappresentanti del ministero dell'ambiente. *Il gruppo armatoriale di Aponte si è detta lieto di aver messo a disposizione il loro gioiello in occasione della festa di Marevivo: una festa che comporterà lo scalo su tre porti, dopo la partenza da Napoli: a Palermo intorno al 25 e lunedì 28 ottobre a Livorno. La crociera si concluderà a **Genova** all'inizio di novembre, in un ideale abbraccio di tutto il Mar Tirreno.*Durante le soste nei quattro porti saranno aperte alla cittadinanza sia la nave, sia la grande mostra di bordo, celebrativa delle attività svolte dall'associazione. Due laboratori specialistici saranno messi a disposizione delle scolaresche con il supporto di esperti e divulgatori.MSC Patrizia è un grande yacht, varato nel 1954, specializzato per celebrazioni, conferenze di largo respiro e incontri diplomatici. L'associazione Marevivo è presente in tutti e quattro i porti della crociera con attività didattiche, tecniche e ripetuti interventi di pulizia delle coste e del mare con i propri volontari, sempre in stretto rapporto con le locali Capitanerie di Porto.



Career Day a Napoli

ROMA Dopo la pausa estiva tornano gli appuntamenti organizzati da Assarmatori, finalizzati a far riscoprire, soprattutto ai giovani la vocazione marittima. Una professione dura ma affascinante, antica ma moderna allo stesso tempo, fornendo loro risposte certe e favorendo l'incontro con le compagnie di navigazione e con chi ha già intrapreso la carriera del mare. Dopo il successo dei Career Day di **Livorno**, Torre del Greco e Palermo, il format torna in Campania: venerdì prossimo 18 ottobre dalle 10, appuntamento a bordo della M/N Rubattino ormeggiata nei pressi del Molo Immacolatella nel Porto di Napoli, per scoprire non solo l'ambiente nave, ma alimentare anche un costruttivo confronto con diverse realtà armatoriali che potranno soddisfare la fame di curiosità di quanti tengano in considerazione, per il proprio futuro, la concreta possibilità di intraprendere una carriera di bordo. Agli incontri sono attesi gli studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado insieme a tutti coloro interessati a poter avviare una carriera lavorativa a bordo delle navi che, in questa occasione, potranno incontrare e colloquiare con i referenti di compagnie di navigazione. L'ampia partecipazione che abbiamo riscontrato a **Livorno**, Torre del Greco e Palermo, con oltre 1500 ragazzi che hanno voluto essere presenti a un momento in cui intendiamo avvicinare domanda e offerta di lavoro, ci ha spinto a proseguire nel nostro obiettivo di sviluppare i Career Day in tutta Italia commenta Giovanni Consoli, vice segretario generale di Assarmatori. Come noto, l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Siamo tutti impegnati Ministero, Armatori e Parti sociali nel rilancio di un lavoro antico e allo stesso tempo moderno che tanto ha dato al nostro Paese.



Annunziata: Riforma, sicurezza e sostenibilità al centro del dibattito sulla portualità del futuro

Andrea Puccini

ATENE Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, è stato protagonista di un acceso panel nel corso dell'ultima edizione dell'Euromed Convention 2024 organizzato dal Gruppo Grimaldi ad Atene nei giorni scorsi, dove ha espresso la sua visione sul futuro dei porti italiani, con particolare attenzione alla prossima riforma portuale, alla sostenibilità e alla sicurezza delle infrastrutture marittime. Annunziata ha ribadito l'importanza di una riforma portuale che arrivi nei tempi giusti, sottolineando come il governo stia procedendo nella giusta direzione. I porti devono rimanere pubblici, ha affermato con convinzione, ma è cruciale rafforzare il partenariato pubblico-privato. Secondo Annunziata, gli imprenditori dovrebbero avere non solo il dovere, ma anche il piacere di investire direttamente nei porti, senza drenare risorse pubbliche. Queste ultime, ha aggiunto, devono essere preservate per sostenere il sociale, la solidarietà economica e gli investimenti infrastrutturali che difficilmente attraggono capitali privati. Annunziata poi ha rimarcato il ruolo dello Stato come coordinatore delle attività marittime, in un

contesto in cui le sfide ambientali e la sicurezza stanno diventando sempre più cruciali. Serve un ambiente più sicuro e più pulito, sia per chi lavora nei porti, sia per chi vive nelle città portuali, ha affermato, puntando su temi come i carburanti puliti e le nuove normative ambientali. Nel dibattito è emersa anche la questione della tassa sulle emissioni, con Annunziata che ha suggerito che i proventi di questa imposta debbano essere reinvestiti nel settore marittimo, con l'obiettivo di migliorare sicurezza e sostenibilità. Tra i temi affrontati nel dibattito, Annunziata ha voluto anche lanciare un pensiero provocatorio sull'energia nucleare. Rievocando il referendum del 1987, quando votò contro il nucleare a causa dei rischi per la sicurezza, ha ammesso che oggi la scienza offre prospettive diverse. Ora siamo di fronte a tecnologie nucleari molto più sicure, ha detto, forse anche più sicure dei combustibili fossili, che rappresentano una delle principali fonti di inquinamento. Tuttavia, ha sottolineato l'importanza di continuare a puntare sull'autonomia energetica attraverso le energie rinnovabili, come il solare, l'eolico e l'idrogeno. Secondo Annunziata, dipendere dai combustibili fossili espone l'economia globale a instabilità geopolitiche che si riflettono direttamente sui costi per i consumatori finali. Per quanto concerne invece gli scali campani attualmente sotto al sua direzione, i traffici con circa 10 milioni di passeggeri e quasi 2 milioni di container movimentati, parlano di una crescita significativa, con incrementi che si aggirano intorno all'8-10%. Un risultato che, secondo il presidente, conferma l'importanza degli investimenti in corso per la modernizzazione degli scali, con oltre un miliardo di euro già stanziati. Tra le principali sfide resta quella dei dragaggi, un problema che affligge i porti da anni, ma nonostante ciò, Annunziata



Messaggero Marittimo

Napoli

si dice ottimista sul futuro, grazie anche al supporto delle zone economiche speciali (ZES) e altre misure destinate a stimolare l'economia. Infine, il presidente ha concluso il suo intervento ribadendo l'importanza di creare un'economia portuale non solo sicura e sostenibile, ma anche capace di rispondere alla crescente domanda di occupazione, in particolare tra i giovani: Il nostro obiettivo è far crescere l'economia, ma un'economia pulita e sicura, con un impegno serio per creare nuove opportunità lavorative.

Port News

Napoli

Un 2° trimestre in crescita per il porto di Napoli

5,2 milioni di tonnellate e un +9,2% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il secondo trimestre dell'anno si è chiuso positivamente per il **porto di Napoli**. Lo scalo portuale partenopeo ha fatto registrare un trend positivo di crescita in tutti i segmenti di traffico, con l'eccezione della merce rotabile (1,3 mln di tonnellate, -6,9%) e dei prodotti petroliferi gassosi e liquefatti (236mila tonnellate, -9,2%). Nel loro complesso risultano in crescita le merci varie, con oltre 3,3 milioni di tonnellate (+11,7%). Bene le merci in container: nel periodo di riferimento ne sono state movimentate 2 milioni di tonnellate (+28,9%). Sono stati imbarcati e sbarcati 187.314 TEU con un incremento su base trimestrale del 33,2%. In crescita anche le rinfuse solide: ne sono state movimentate 360mila tonnellate (+9,2%), di cui 148mila tonnellate di prodotti metallurgici e minerali di ferro e non ferrosi (-7,8%), 94mila tonnellate di cereali (+68,7%) e 117mila tonnellate di altre rinfuse solide (-5,9%). Tra aprile e giugno sono infine transitati dalle banchine del **porto** napoletano 581 mila crocieristi, con una crescita del 13,3%. Il traffico dei traghetti è stato di 233mila passeggeri (-0,9%) e quello dei servizi marittimi locali di oltre 2,1 milioni di passeggeri (+18,4%).



(Sito) Ansa**Salerno****Domani sbarco di migranti a Salerno, anche 28 minori**

"Salerno si prepara ad accogliere un nuovo sbarco di migranti previsto domani al porto di Salerno. Al momento non si segnalano particolari criticità per quanto riguarda le condizioni di salute". Lo ha detto questa mattina il sindaco Vincenzo Napoli a margine di una iniziativa alla Camera di Commercio. "Come sempre - ha aggiunto il primo cittadino - il Comune seguirà tutte le operazioni per garantire massima sicurezza. Il Comune di Salerno, con l'Assessorato Politiche Sociali, accoglierà questi migranti con umanità ed efficienza. Saremo pronti sulla banchina per attenuare il dolore di questi transiti". "Abbiamo fatto ieri - ha spiegato il prefetto, Francesco Esposito - una riunione organizzativa come al solito. La nave arriverà domani alle 13.30, però l'orario è suscettibile di variazione. Le persone a bordo sono 41; 28 sono i minori stranieri non accompagnati. Abbiamo verificato tutti quelli che sono i servizi che dovranno essere predisposti per accogliere le persone, sia in una prima fase sia in una seconda. Resteranno tutte in Campania, in modo tale che non dovranno essere esposte a ulteriori spostamenti lungo il territorio nazionale". Per quanto riguarda le condizioni di salute, al momento, "si sa poco. Però sappiamo che ci sono i soliti traumi legati alle esperienze che loro vivono nel momento in cui partono e poi attraversano il mare e arrivano da noi. Per cui, sicuramente, ci saranno casi di ustionati e qualcuno avrà bisogno di un supporto psicologico. Noi, come al solito, siamo molto attenti ai minori stranieri non accompagnati. Da poco abbiamo anche stipulato un patto con tutte le istituzioni per realizzare una rete di ulteriore supporto per cercare di offrire ai minori una prospettiva di integrazione, di inserimento, di inclusione e anche di assistenza che sia specifica e puntuale. Ma che soprattutto veda il contributo di tutte le istituzioni che possono dare una mano per rendere la loro accoglienza più efficace".



Cronache Della Campania

Salerno

Salerno, domani sbarco di migranti: ci sono 28 minori

Advertisement L a città di **Salerno** si prepara ad accogliere un nuovo gruppo di migranti, previsto per domani al **porto** di **Salerno**. "Al momento non ci sono segnalazioni di particolari criticità riguardanti le condizioni di salute", ha affermato stamani il sindaco Vincenzo Napoli durante un'iniziativa presso la Camera di Commercio. "Come sempre - ha proseguito il sindaco - il Comune sovrintenderà a tutte le operazioni per garantire la massima sicurezza. Il Comune di **Salerno**, con l'Assessorato alle Politiche Sociali, accoglierà questi migranti con umanità ed efficienza. Saremo pronti sulla banchina per alleviare la sofferenza di questi transiti". "Abbiamo tenuto ieri - ha specificato il prefetto Francesco Esposito - una riunione organizzativa come di consueto. La nave attraccherà domani alle 13:30, anche se l'orario potrebbe variare. A bordo ci sono 41 persone; di queste, 28 sono minori stranieri non accompagnati. Abbiamo verificato tutti i servizi necessari per accogliere le persone, sia in una prima fase che in una successiva. Rimarranno tutti in Campania, in modo che non siano soggetti a ulteriori trasferimenti nel territorio nazionale". Per quanto riguarda le condizioni di salute, al momento "si sa poco. Tuttavia, sappiamo che ci sono i soliti traumi legati alle esperienze che vivono al momento della partenza, durante l'attraversamento del mare e all'arrivo. Di conseguenza, sicuramente ci saranno casi di ustionati e qualcuno avrà bisogno di supporto psicologico. Noi, come sempre, siamo molto attenti ai minori stranieri non accompagnati. Recentemente abbiamo anche stipulato un patto con tutte le istituzioni per creare una rete di supporto aggiuntivo, cercando di offrire ai minori una prospettiva di integrazione, inserimento, inclusione e assistenza che sia specifica e mirata. Ma soprattutto, che veda il contributo di tutte le istituzioni che possono aiutare a rendere l'accoglienza più efficace". Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento. .

Cronache Della Campania

Salerno, domani sbarco di migranti: ci sono 28 minori



10/15/2024 12:37 Meta Time

Advertisement L a città di Salerno si prepara ad accogliere un nuovo gruppo di migranti, previsto per domani al porto di Salerno. "Al momento non ci sono segnalazioni di particolari criticità riguardanti le condizioni di salute", ha affermato stamani il sindaco Vincenzo Napoli durante un'iniziativa presso la Camera di Commercio. "Come sempre - ha proseguito il sindaco - il Comune sovrintenderà a tutte le operazioni per garantire la massima sicurezza. Il Comune di Salerno, con l'Assessorato alle Politiche Sociali, accoglierà questi migranti con umanità ed efficienza. Saremo pronti sulla banchina per alleviare la sofferenza di questi transiti". "Abbiamo tenuto ieri - ha specificato il prefetto Francesco Esposito - una riunione organizzativa come di consueto. La nave attraccherà domani alle 13:30, anche se l'orario potrebbe variare. A bordo ci sono 41 persone; di queste, 28 sono minori stranieri non accompagnati. Abbiamo verificato tutti i servizi necessari per accogliere le persone, sia in una prima fase che in una successiva. Rimarranno tutti in Campania, in modo che non siano soggetti a ulteriori trasferimenti nel territorio nazionale". Per quanto riguarda le condizioni di salute, al momento "si sa poco. Tuttavia, sappiamo che ci sono i soliti traumi legati alle esperienze che vivono al momento della partenza, durante l'attraversamento del mare e all'arrivo. Di conseguenza, sicuramente ci saranno casi di ustionati e qualcuno avrà bisogno di supporto psicologico. Noi, come sempre, siamo molto attenti ai minori stranieri non accompagnati. Recentemente abbiamo anche stipulato un patto con tutte le istituzioni per creare una rete di supporto aggiuntivo, cercando di offrire ai minori una prospettiva di integrazione, inserimento, inclusione e assistenza che sia specifica e mirata. Ma soprattutto, che veda il contributo di tutte le istituzioni che possono aiutare a rendere l'accoglienza più efficace". Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento. Δ.

Domani sbarco di migranti a Salerno, anche 28 minori

«Salerno si prepara ad accogliere un nuovo sbarco di migranti previsto domani al porto di Salerno. Al momento non si segnalano particolari criticità per quanto riguarda le condizioni di salute». Lo ha detto questa mattina il sindaco Vincenzo Napoli a margine di una iniziativa alla Camera di Commercio. «Come sempre - ha aggiunto il primo cittadino - il Comune seguirà tutte le operazioni per garantire massima sicurezza. Il Comune di Salerno, con l'Assessorato Politiche Sociali, accoglierà questi migranti con umanità ed efficienza. Saremo pronti sulla banchina per attenuare il dolore di questi transiti». «Abbiamo fatto ieri - ha spiegato il prefetto, Francesco Esposito - una riunione organizzativa come al solito. La nave arriverà domani alle 13.30, però l'orario è suscettibile di variazione. Le persone a bordo sono 41; 28 sono i minori stranieri non accompagnati. Abbiamo verificato tutti quelli che sono i servizi che dovranno essere predisposti per accogliere le persone, sia in una prima fase sia in una seconda. Resteranno tutte in Campania, in modo tale che non dovranno essere esposte a ulteriori spostamenti lungo il territorio nazionale». Per quanto riguarda le condizioni di salute, al momento, «si sa poco. Però sappiamo che ci sono i soliti traumi legati alle esperienze che loro vivono nel momento in cui partono e poi attraversano il mare e arrivano da noi. Per cui, sicuramente, ci saranno casi di ustionati e qualcuno avrà bisogno di un supporto psicologico. Noi, come al solito, siamo molto attenti ai minori stranieri non accompagnati. Da poco abbiamo anche stipulato un patto con tutte le istituzioni per realizzare una rete di ulteriore supporto per cercare di offrire ai minori una prospettiva di integrazione, di inserimento, di inclusione e anche di assistenza che sia specifica e puntuale. Ma che soprattutto veda il contributo di tutte le istituzioni che possono dare una mano per rendere la loro accoglienza più efficace».



Brindisi Report

Brindisi

Al servizio costante della cittadinanza: vigili del fuoco protagonisti allo Snim

I soccorritori della sezione **Porto** di **Brindisi** sono stati impegnati in uno specifico stand dedicato all'accoglienza visitatori, per mostrare le attività svolte quotidianamente **BRINDISI** - Concluso il 20esimo Salone nautico di Puglia, svolto a **Brindisi** dal 10 al 14 ottobre, ed allestito negli spazi del **porto** turistico Marina di **Brindisi**, sito di fronte Castello Alfonsino. Lo Snim di quest'anno, ha dato lustro a tutta la nautica da diporto con la presenza di tantissimi espositori di alto livello, dato che ha ospitato 150 espositori e oltre 300 imbarcazioni, disposte su una superficie espositiva di 20mila metri quadri. Nel suo interno sono stati organizzati spettacoli rivolti al pubblico sia a terra che in acqua, con una grande affluenza di visitatori giunti da tutta la Puglia e da fuori regione. Tra i vari stand dedicati al mare non poteva mancare quello dei vigili del fuoco con il suo distaccamento portuale del comando provinciale di **Brindisi**, con i suoi specialisti del soccorso acquatico e il nucleo Sommozzatori. Qui è stata esposta parte dell'attrezzatura subacquea per recupero e salvataggio di persone o oggetti in profondità. Nello stand c'è stata anche la presenza costante della sezione di **Brindisi** dell'Associazione nazionale vigili del fuoco con i soci Antonio Zacheo, Maurizio Saponaro e Domenico De Francesco, che hanno coadiuvato il personale in servizio, nel proprio spazio espositivo dando spiegazioni ai visitatori con l'ausilio di video multimediali e regalando riviste dei vigili del fuoco soprattutto ai bambini e ragazzi attratti dai loro "super eroi". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](https://m.me/j/Abampv2kioahdYXR/) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYXR/>.



Shipping Italy

Brindisi

Un'acquisizione in Danimarca e un'agenzia marittima propria a Brindisi per Grimaldi

Porti La nuova sede del gruppo nello scalo pugliese e è stata inaugurata da Guido Grimaldi di Redazione SHIPPING ITALY Il Gruppo Grimaldi, in persona del direttore commerciale del network di autostrade del mare Guido Grimaldi, ha inaugurato a **Brindisi** la nuova sede aziendale che ospita l'agenzia marittima propria da poco costituita. Durante la Euromed Convention tenutasi nei giorni scorsi ad Atene, in Grecia, l'amministratore delegato del gruppo, Emanuele Grimaldi, fra gli eventi di rilievo occorsi nel recente passato ha sottolineato proprio la creazione di tre nuove agenzie marittime direttamente controllate presso i porti di **Brindisi**, di Amsterdam e di Shanghai e, nel contempo, l'acquisizione della Niels Winter Agency in Danimarca, così come l'implementazione dell'attività di Grimaldi France Agency, Grimaldi Maroc e Grimaldi Cote d'Ivoire. Sul **porto** di **Brindisi** il gruppo armatoriale partenopeo scommette molto anche in prospettiva futura visto che la linea che collega lo scalo pugliese con Igoumenitsa è una delle candidate a ospitare le nuove navi ro-pax che Grimaldi si appresta a ordinare a un cantiere cinese e la cui consegna sarà prevista non prima del 2027. N.C. 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

Taranto

Rimorchio portuale a Taranto di nuovo sul piede di guerra

Navi Ugl Mare proclama 12 ore di sciopero: "Con le modifiche a equipaggi e turnazione a rischio la sicurezza dello scalo" di REDAZIONE SHIPPING ITALY Rimonta la tensione nelle acque del porto di Taranto in merito alla vertenza che vede contrapposti Rimorchiatori Napoletani e le rappresentanze dei lavoratori su taglio degli equipaggi e modifica della turnistica adottati dall'armatore per fronteggiare il calo di domanda del servizio di rimorchio indotto dalla crisi del polo siderurgico Lo strappo è arrivato dalla Ugl Mare, con una dichiarazione di sciopero di 12 ore per il 22 ottobre: "Le motivazioni alla base della nostra decisione sono gravi e non possono essere accettate come normali pratiche aziendali. Siamo di fronte a una situazione in cui le aziende, dopo aver ottenuto concessioni e appalti, operano sistematicamente tagli al personale per proteggere i propri interessi, senza affrontare in modo costruttivo le problematiche connesse. Ogni nostro tentativo, compresa la presentazione di una piattaforma rivendicativa, è stato ignorato". Così il segretario generale di Ugl Taranto descrive i termini della vertenza: "L'azienda ha inviato un'informativa su un nuovo cambio di turnazione che non è stato condiviso con le organizzazioni sindacali. Questo cambio prevede turni di lavoro di 12 ore consecutive per più giorni, trasformando lo straordinario in un obbligo sistematico, programmato per un intero anno di lavoro. Così facendo, le ore di lavoro mensili aumenterebbero a oltre 210 con picchi di oltre 240 ore, ben al di sopra delle 173 ore previste dal contratto, mettendo a serio rischio la sicurezza e la salute dei lavoratori. Inoltre, per ridurre il monte ore di straordinario, l'azienda ha inserito una pausa pranzo di due ore durante le 12 ore di lavoro, diminuendo il servizio di rimorchio del Porto di Taranto da 24 a 20 ore giornaliere e allo stesso tempo vorrebbe obbligare i lavoratori a restare per due ore sui rimorchi, senza essere retribuiti. Un'assurdità che metterebbe a rischio la continuità operativa del porto e la sicurezza stessa delle operazioni portuali. Oltre al mancato rispetto degli accordi integrativi firmati nel 2013 e nel 2018, l'azienda non rispetta nemmeno i diritti fondamentali dei lavoratori, come la concessione del congedo parentale e del terzo giorno di permesso". Da qui l'iniziativa di protesta e la richiesta di "intervento urgente delle autorità portuali" al fine di "bloccare questa pretesa insensata che mette in pericolo non solo i lavoratori, ma anche la sicurezza delle operazioni nel Porto di Taranto".

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.



10/15/2024 18:45 Nicola Capuzzo

Navi Ugl Mare proclama 12 ore di sciopero: "Con le modifiche a equipaggi e turnazione a rischio la sicurezza dello scalo" di REDAZIONE SHIPPING ITALY Rimonta la tensione nelle acque del porto di Taranto in merito alla vertenza che vede contrapposti Rimorchiatori Napoletani e le rappresentanze dei lavoratori su taglio degli equipaggi e modifica della turnistica adottati dall'armatore per fronteggiare il calo di domanda del servizio di rimorchio indotto dalla crisi del polo siderurgico Lo strappo è arrivato dalla Ugl Mare, con una dichiarazione di sciopero di 12 ore per il 22 ottobre: "Le motivazioni alla base della nostra decisione sono gravi e non possono essere accettate come normali pratiche aziendali. Siamo di fronte a una situazione in cui le aziende, dopo aver ottenuto concessioni e appalti, operano sistematicamente tagli al personale per proteggere i propri interessi, senza affrontare in modo costruttivo le problematiche connesse. Ogni nostro tentativo, compresa la presentazione di una piattaforma rivendicativa, è stato ignorato". Così il segretario generale di Ugl Taranto descrive i termini della vertenza: "L'azienda ha inviato un'informativa su un nuovo cambio di turnazione che non è stato condiviso con le organizzazioni sindacali. Questo cambio prevede turni di lavoro di 12 ore consecutive per più giorni, trasformando lo straordinario in un obbligo sistematico, programmato per un intero anno di lavoro. Così facendo, le ore di lavoro mensili aumenterebbero a oltre 210 con picchi di oltre 240 ore, ben al di sopra delle 173 ore previste dal contratto, mettendo a serio rischio la sicurezza e la salute dei lavoratori. Inoltre, per ridurre il monte ore di straordinario, l'azienda ha inserito una pausa pranzo di due ore durante le 12 ore di lavoro, diminuendo il servizio di rimorchio del Porto di Taranto da 24 a 20 ore giornaliere e allo stesso tempo vorrebbe obbligare i lavoratori a restare per due ore sui rimorchi, senza essere retribuiti. Un'assurdità che metterebbe a rischio la continuità operativa del porto e la sicurezza stessa delle operazioni portuali. Oltre al mancato rispetto degli accordi integrativi firmati nel

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Premiato ad Atene Agostinelli

Nella foto: Agostinelli riceve il premio. ATENE - Nell'ambito della XXVI edizione dell'EuroMed Convention "From Land To Sea" del Gruppo Grimaldi, che si è svolta ad Atene dal 10 al 13 ottobre con i principali esponenti europei della politica dei trasporti, della portualità, della logistica e del settore marittimo nell'area Euromediterranea, il presidente dell'**Autorità** di Sistema **Portuale** dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha ricevuto il premio "Grimaldi Excellence Awards 2024". Alla base del riconoscimento la motivazione che ha posto al centro il lavoro svolto dal presidente Agostinelli per la sua vasta esperienza, dedizione, lungimiranza e instancabile impegno: "Siamo lieti di confermare questo premio all'**Autorità Portuale** di **Gioia Tauro**, in riconoscimento del servizio impeccabile e attento prestato alla comunità **portuale** - si legge nella motivazione -. L'**Autorità Portuale** ha sempre dimostrato grande attenzione verso le esigenze dei propri utenti e dell'intero ecosistema **portuale**, operando con eccellenza e professionalità". "Questo premio è dedicato in particolare al presidente Agostinelli, - continua la motivazione - la cui vasta esperienza nel settore marittimo è stata fondamentale per guidare l'**Autorità** con dedizione, imparzialità e lungimiranza. Il suo instancabile impegno per il porto e la sua gente ha fissato uno standard elevato per l'intero settore. Inoltre, questo premio riconosce anche gli sforzi eccezionali di tutta la struttura organizzativa, le cui azioni rapide e professionali garantiscono il funzionamento regolare ed efficiente del porto".



Fiom Cgil: "Baker Hughes non rinunci all'investimento a Corigliano"

"Scelte politica miope e litigiosa non ricadano su lavoratori" "Si è tenuto oggi nello stabilimento di **Vibo Valentia** del gruppo Nuovo Pignone-Baker Hughes l'incontro divisionale sull'andamento produttivo dell'impianto. Durante l'incontro come Fiom-Cgil abbiamo espresso tutte le nostre preoccupazioni per la mancanza dell'investimento e il venir meno dello stesso per la costruzione dei grandi moduli nell'area del **porto** di Corigliano". Lo affermano, in una nota congiunta, la Fiom-Cgil nazionale e la Fiom-Cgil Calabria. "Abbiamo chiesto all'azienda - aggiunge la Fiom - di non rinunciare all'investimento, insieme alle risorse previste e già in corso di realizzazione, che hanno prodotto anche un aumento della forza lavoro per lo stabilimento di **Vibo Valentia** che si potrebbe ancora di più rafforzare con infrastrutture adeguate. Chiediamo a tutte le Istituzioni di rendere competitivo anche il **porto** di **Vibo Valentia** attraverso investimenti mirati con tempi certi, in un contesto complessivo di politiche industriali pubbliche. A tale proposito, chiederemo alla Regione Calabria, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero del Made in Italy di favorire tutte le condizioni affinché l'investimento su Corigliano possa essere effettuato portando occupazione stabile e strutturale in una regione del Mezzogiorno importante come la Calabria. Non accettiamo che le scelte di una politica miope e litigiosa, che guarda solo a se stessa, possano ricadere sulle spalle dei lavoratori".



Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Caronte & Tourist accresce fatturato e dipendenti. Presentato il Bilancio di Sostenibilità

Il gruppo armatoriale ha acquisito nuove navi nel 2023, rispettando l'ambiente e adottando politiche inclusive "La questione della rendicontazione degli aspetti non finanziari, quelli cioè legati alla sostenibilità, non è stata negli scorsi anni all'ordine del giorno per la maggioranza delle aziende. Lo è stata comunque per Caronte & Tourist che già dal 2017, benché non vincolata da alcun obbligo di legge, ha presentato su base volontaria il proprio bilancio di sostenibilità con l'intento certo di illustrare numeri e progetti, ma soprattutto di spiegare il proprio impegno per il territorio, per la comunità, per l'ambiente". Così la presidente del gruppo Caronte & Tourist, Cavaliere del Lavoro Olga Mondello Franza, ha commentato la cerimonia di presentazione del Bilancio di Sostenibilità del gruppo, svoltasi stamane presso il Salone delle Bandiere del Comune di **Messina**, alla presenza, tra le altre autorità, del Sindaco di **Messina** Federico Basile. Numeri (1.229 dipendenti; 29 navi; 6,5 milioni di passeggeri, 2,3 milioni di automobili, 700mila mezzi commerciali trasportati; 700mila miglia navigate; 15 isole collegate; 244 milioni di ricavo e imposte versate in una percentuale che fanno del Gruppo il secondo contribuente in Sicilia tra le aziende private), ma anche importanti e prestigiosi fiori all'occhiello come le certificazioni ISO 14001 (Sistemi di Gestione Ambientale), ISO 37001 (Prevenzione dei fenomeni Corruttivi), ISO 30415 (Promozione dei Valori di Diversity & Inclusion, prima compagnia di navigazione in Italia ad averla ottenuta. E poi l'aggiornamento (nei primi mesi del 2023) del Codice Etico dopo l'adozione del programma di Compliance Antitrust; l'aggiornamento, dopo il D.lgs. 24/2023, della policy aziendale in materia di Whistleblowing, per prevenire e individuare condotte in violazione dei principi etici su cui si fonda l'operato del Gruppo; le 10.833 ore di formazione per i dipendenti; i 31 milioni destinati a borse di studio per i più promettenti tra i giovani neodiplomati e neolaureati di Sicilia e Calabria; la partecipazione al "Premio Bilancio di Sostenibilità" del Corriere della Sera, insieme ad altre 170 imprese ed enti nazionali che si sono misurati sulle buone pratiche ESG (Environmental, Social and Governance) e che è valsa a Caronte & Tourist il Sigillo "Premio Bilancio di Sostenibilità" come certificazione del proprio impegno. Il corposo documento è stato elaborato dal team di lavoro del Gruppo C&T, affiancato dai consulenti esperti di Deloitte, e coordinato dal responsabile Cesare Barbera. "Abbiamo immaginato e scelto - ha detto Pietro Franza, amministratore delegato del gruppo - un modello di business innovativo, centrato sul cliente e sulla customer experience. Abbiamo adottato per questo un nuovo modello organizzativo e una nuova metodologia di lavoro basata su un approccio "test & learn" per perfezionare le soluzioni grazie agli input forniti dai clienti e sul monitoraggio continuo per poter raccogliere riscontri tempestivi e intervenire in caso di necessità. L'attenzione



Il gruppo armatoriale ha acquisito nuove navi nel 2023, rispettando l'ambiente e adottando politiche inclusive "La questione della rendicontazione degli aspetti non finanziari, quelli cioè legati alla sostenibilità, non è stata negli scorsi anni all'ordine del giorno per la maggioranza delle aziende. Lo è stata comunque per Caronte & Tourist che già dal 2017, benché non vincolata da alcun obbligo di legge, ha presentato su base volontaria il proprio bilancio di sostenibilità con l'intento certo di illustrare numeri e progetti, ma soprattutto di spiegare il proprio impegno per il territorio, per la comunità, per l'ambiente". Così la presidente del gruppo Caronte & Tourist, Cavaliere del Lavoro Olga Mondello Franza, ha commentato la cerimonia di presentazione del Bilancio di Sostenibilità del gruppo, svoltasi stamane presso il Salone delle Bandiere del Comune di Messina, alla presenza, tra le altre autorità, del Sindaco di Messina Federico Basile. Numeri (1.229 dipendenti; 29 navi; 6,5 milioni di passeggeri, 2,3 milioni di automobili, 700mila mezzi commerciali trasportati; 700mila miglia navigate; 15 isole collegate; 244 milioni di ricavo e imposte versate in una percentuale che fanno del Gruppo il secondo contribuente in Sicilia tra le aziende private), ma anche importanti e prestigiosi fiori all'occhiello come le certificazioni ISO 14001 (Sistemi di Gestione Ambientale), ISO 37001 (Prevenzione dei fenomeni Corruttivi), ISO 30415 (Promozione dei Valori di Diversity & Inclusion, prima compagnia di navigazione in Italia ad averla ottenuta. E poi l'aggiornamento (nei primi mesi del 2023) del Codice Etico dopo l'adozione del programma di Compliance Antitrust; l'aggiornamento, dopo il D.lgs. 24/2023, della policy aziendale in materia di Whistleblowing, per prevenire e individuare condotte in violazione dei principi etici su cui si fonda l'operato del Gruppo; le 10.833 ore di formazione per i dipendenti; i 31 milioni destinati a borse di studio per i più promettenti tra i giovani neodiplomati e neolaureati di Sicilia e Calabria; la

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

al cliente costituisce uno dei punti cardine della politica commerciale dell'azienda, che ha creato, grazie all'esperienza maturata negli anni, programmi su misura per i propri passeggeri. Il gruppo ha individuato e monitorato una serie di indicatori di qualità connessi a fattori strategici, per garantire ai viaggiatori un servizio di qualità, e cioè la regolarità e la puntualità del servizio, le condizioni di sicurezza e la comodità del viaggio, le informazioni che forniamo ai passeggeri, la disponibilità del personale. Possiamo dirci abbastanza soddisfatti se è vero che nel 2023 siamo stati in grado di assicurare servizi regolari nel 97% dei casi". Condividi Tag caronte&tourist Articoli correlati.

Ponte: la società Stretto di Messina risponde agli ambientalisti su faglie, uccelli migratori, costi-benefici, traffico e interventi di compensazione

In un lungo documento, la replica punto per punto. L'ad Ciucci: «Ambiente, salute pubblica, biodiversità sono priorità del progetto» Arriva la risposta della società Stretto di **Messina** alle criticità denunciate ieri dagli ambientalisti in merito al progetto del Ponte tra Sicilia e Calabria. «Le osservazioni emerse sui media presentate dalle associazioni Ambientaliste e dai comitati contrari al ponte sullo Stretto, sono ancora una volta generiche, non circostanziate e non documentate - ha detto l'ad della Stretto di **Messina** Pietro Ciucci - . La documentazione predisposta dalla Stretto di **Messina**, per rispondere alle integrazioni richieste dal MASE sul progetto definitivo del ponte, è al contrario di quanto affermato, il risultato di un lavoro molto approfondito che ha coinvolto un gruppo di progettazione multidisciplinare costituito da società, professionisti e professori universitari di primaria rilevanza, in ambito nazionale e internazionale. L'ambiente, la salute pubblica, il rispetto per la biodiversità sono priorità al centro del nostro progetto. Affermare, poi che il ponte è un 'progetto ideologico, voluto politicamente, indipendentemente dalla sua utilità e realizzabilità' è una mancanza di rispetto nei confronti del

Parlamento e del Governo che hanno confermato la valenza strategica del ponte destinando importanti risorse per la sua realizzazione". Di seguito le risposte alle principali osservazioni. Impatto su avifauna: dati raccolti ornitologi di grande esperienza I dati sul volume della migrazione nello Stretto sono stati aggiornati da parte di ornitologi di grande esperienza con una nuova campagna di monitoraggio tramite radar a scansione orizzontale e verticale. E' incredibile l'affermazione relativa a "radar mal posizionati". Le quote di volo riferite al livello del mare e misurate col radar verticale, hanno evidenziato che la quota media delle tracce diurne è stata di circa 750 metri, mentre la quota media delle tracce notturne è stata di circa 890 metri, quindi molto al di sopra delle strutture del ponte. Il ponte non poggia su faglie attive Tutte le faglie presenti nell'area dello Stretto di **Messina** sono note, censite e monitorate, comprese quelle del versante calabrese. I punti di contatto con il terreno dell'Opera, sulla base degli studi geosismotettonici eseguiti, sono stati individuati evitando il posizionamento su faglie attive. Analisi Costi benefici: 3,9 miliardi di euro di Valore Attuale Netto Economico e Tasso di rendimento al 4,51% L'analisi costi benefici, condotta seguendo le linee guida europee e nazionali, ha mostrato che la realizzazione del ponte sullo Stretto di **Messina** è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo, apportando significativi benefici netti alla collettività nazionale, migliorando sia gli aspetti economici sia quelli ambientali. I principali indicatori sintetici testimoniano un Valore Attuale Netto Economico (VANE) di 3,9 miliardi di euro (attualizzati 2023) e un Tasso interno di rendimento economico (TIRE)



In un lungo documento, la replica punto per punto. L'ad Ciucci: «Ambiente, salute pubblica, biodiversità sono priorità del progetto» Arriva la risposta della società Stretto di Messina alle criticità denunciate ieri dagli ambientalisti in merito al progetto del Ponte tra Sicilia e Calabria. «Le osservazioni emerse sui media presentate dalle associazioni Ambientaliste e dai comitati contrari al ponte sullo Stretto, sono ancora una volta generiche, non circostanziate e non documentate - ha detto l'ad della Stretto di Messina Pietro Ciucci - . La documentazione predisposta dalla Stretto di Messina, per rispondere alle integrazioni richieste dal MASE sul progetto definitivo del ponte, è al contrario di quanto affermato, il risultato di un lavoro molto approfondito che ha coinvolto un gruppo di progettazione multidisciplinare costituito da società, professionisti e professori universitari di primaria rilevanza, in ambito nazionale e internazionale. L'ambiente, la salute pubblica, il rispetto per la biodiversità sono priorità al centro del nostro progetto. Affermare, poi che il ponte è un 'progetto ideologico, voluto politicamente, indipendentemente dalla sua utilità e realizzabilità' è una mancanza di rispetto nei confronti del Parlamento e del Governo che hanno confermato la valenza strategica del ponte destinando importanti risorse per la sua realizzazione". Di seguito le risposte alle principali osservazioni. Impatto su avifauna: dati raccolti ornitologi di grande esperienza I dati sul volume della migrazione nello Stretto sono stati aggiornati da parte di ornitologi di grande esperienza con una nuova campagna di monitoraggio tramite radar a scansione orizzontale e verticale. E' incredibile l'affermazione relativa a "radar mal posizionati". Le quote di volo riferite al livello del mare e misurate col radar verticale, hanno evidenziato che la quota media delle tracce diurne è stata di circa 750 metri, mentre la quota media delle tracce notturne è stata di circa 890 metri, quindi molto al di sopra delle strutture del ponte. Il ponte non poggia su faglie attive Tutte le faglie presenti nell'area dello Stretto di Messina sono note, censite e monitorate, comprese quelle del versante calabrese. I punti di contatto con il terreno dell'Opera, sulla base degli studi geosismotettonici eseguiti, sono stati individuati evitando il posizionamento su faglie attive. Analisi Costi benefici: 3,9 miliardi di euro di Valore Attuale Netto Economico e Tasso di rendimento al 4,51% L'analisi costi benefici, condotta seguendo le linee guida europee e nazionali, ha mostrato che la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo, apportando significativi benefici netti alla collettività nazionale, migliorando sia gli aspetti economici sia quelli ambientali. I principali indicatori sintetici testimoniano un Valore Attuale Netto Economico (VANE) di 3,9 miliardi di euro (attualizzati 2023) e un Tasso interno di rendimento economico (TIRE)

del 4,51%, a fronte di un costo investimento 13,5 miliardi. A livello complessivo, tenuto conto dei trasferimenti modali in favore della ferrovia, nell'arco temporale 2024-2063, si stima una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate di CO₂. Traffico: anche per l'Autostrada del Sole si sosteneva che non c'era traffico. Anche per l'Autostrada del Sole si sosteneva che non c'era traffico, al contrario per il ponte gli studi effettuati mostrano che già oggi il traffico complessivo Sicilia - resto d'Italia negli ultimi anni, tra il 2011 e il 2022, ha registrato per le diverse modalità di trasporto una crescita del 20,3% per i passeggeri e del 24,2% per le merci, nonostante la crisi economica del 2010/12 e gli effetti del Covid19. Il Ponte porterà un aumento dei passaggi dagli attuali 2,7 milioni di veicoli totali/anno a oltre 4 milioni di veicoli totali/anno. "Effetto cumulo" considerato Il concetto di cumulazione degli effetti e la relativa considerazione per la messa a punto di mitigazioni che consentissero di ridurre gli impatti specifici ed anche quelli cumulativi, ha permeato le azioni di analisi, verifica e mitigazione di soluzioni territoriali e ambientali complesse, quali quelle di seguito elencate a puro titolo esemplificativo e non esaustivo: - l'analisi degli stagni dei Ganzirri è stata incentrata in considerazione degli aspetti idrogeologici, di salinità, di influenza tidale, ecosistemici, comprese anche specifiche misure correntometriche per valutare l'interscambio tra i due specchi d'acqua; - i ripascimenti costieri sono stati valutati e selezionati in funzione di aspetti sinergici relativi all'idrodinamica costiera, agli aspetti litologici e a quelli degli ecosistemi marini; - gli interventi idraulici sono stati prima analizzati e verificati tramite modello 2D e poi definiti progettualmente in funzione dell'idrologia, dell'idraulica della rete idrografica di superficie, dell'idraulica di piattaforma e anche della sostenibilità idrica; - l'impatto e le soluzioni mitigative per il disturbo luminoso del ponte e dei cantieri sono stati valutati e sviluppati in funzione sinergica degli aspetti degli ecosistemi marini, della fauna marina, nonché dell'interferenza con gli uccelli migranti e del disturbo con quelli nidificanti; - molti degli interventi di compensazione rivestono carattere sia naturalistico, che paesaggistico. Naturalmente, come da prassi e normativa, anche le simulazioni numerico-previsionali acustiche e atmosferiche sono state impostate ed eseguite inserendo e valutando il contributo cumulativo delle diverse sorgenti di inquinamento presenti all'interno delle aree di valutazione. I modelli di simulazione e di diffusione adottati per l'analisi dei vari impatti, unitamente ai dati di concentrazione inquinanti rilevati e reperiti dagli Enti per calibrare i modelli, hanno tenuto conto dell'effetto cumulativo. "L'opzione zero" già valutata e scartata con studi comparativi La valutazione dell'"opzione zero" è stata svolta nella fase progettuale di pertinenza, ovvero quella preliminare. Tale valutazione ha comportato il confronto tra i due sistemi di attraversamento dello Stretto, ponte e collegamento marittimo, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile nonché di integrazione e sviluppo territoriale. La soluzione ponte è risultata fortemente preferibile alla soluzione del traghettamento potenziato, in particolare per il raggiungimento dei seguenti principali risultati: drastico abbattimento delle emissioni di gas di scarico; consistente riduzione dei tempi di attraversamento che per il traffico

su ferrovia si riducono in media di oltre 2h e per il traffico su gomma di circa 1h; sensibile riduzione della congestione delle aree urbane; maggior grado di integrazione socioeconomica delle aree urbane dello Stretto; positivi effetti sull'economia e sul quadro occupazionale. Salute Pubblica: non è vero che manchi uno studio approfondito La relazione sulla salute pubblica predisposta, analizza i fattori di rischio per la salute pubblica associati alla realizzazione del ponte, con rimando agli specifici approfondimenti condotti nell'ambito delle altre componenti (Atmosfera, Rumore, Vibrazioni, Acque) considerate quali fonti di inquinamento per la salute pubblica. Valuta lo stato ambientale attuale nell'area di intervento e correla le cause di rischio potenziale per la salute pubblica con le opere in progetto, sia per la fase di costruzione sia per la fase di esercizio. La relazione ha delineato quindi una valutazione previsionale dello stato ambientale concernente la salute pubblica e conclude che l'adozione degli interventi di mitigazione inclusi in fase di progettazione assolve il compito di garantire il mantenimento di un adeguato livello di protezione per la Salute Pubblica, grazie anche al Progetto di Monitoraggio Ambientale e al Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri, quali efficaci strumenti di conoscenza e prevenzione del rischio. Cantierizzazione: adottati criteri di salvaguardia dell'ambiente molto rigidi Il progetto ambientale della cantierizzazione prevede, nel pieno rispetto della legislazione vigente, criteri di salvaguardia dell'ambiente molto rigidi che afferiscono agli impatti potenziali emersi per la fase di cantierizzazione dal processo valutativo del SIA. Le misure di mitigazione e le procedure operative di cantiere che si intende adottare riguardano vari ambiti tra cui: gestione del materiale di scavo, previsioni di impatto acustico e vibrazionali dei cantieri operativi e scavo delle gallerie, alterazioni di qualità dell'aria nei bassi strati dell'atmosfera, gestione dei rifiuti, tutela delle risorse idriche e del suolo, gestione delle acque di lavorazione, impatto luminoso, gestione di eventi accidentali potenzialmente contaminanti, inserimento dei cantieri nel territorio. Si ritiene che le azioni mitigative previste attenueranno di molto/annulleranno il potenziale inquinamento ambientale generato dalla fase di cantiere. Prima dell'apertura dei cantieri (fase ante operam), durante la fase di realizzazione del ponte e dopo la realizzazione del ponte (fase post operam), è prevista l'attuazione del Progetto di Monitoraggio ambientale che riguarderà sia le aree di cantiere direttamente interessate dall'Opera, che la cosiddetta "area vasta", un'area più estesa rispetto a quella strettamente interessata dai lavori. Il monitoraggio delle componenti ambientali "in corso d'opera" consentirà di individuare eventuali cambiamenti ed intervenire tempestivamente in caso di anomalie nella fase di costruzione. Le componenti ambientali monitorate riguarderanno, tra l'altro, lo stato fisico dei luoghi e viabilità dei cantieri, l'atmosfera, il Rumore e le Vibrazioni, le acque, il suolo e il sottosuolo. Infine, la previsione di Piani di Gestione Ambientale dei cantieri consentirà di definire l'organizzazione della cantierizzazione garantendo, anche attraverso l'interfaccia con il Piano di Monitoraggio, il controllo costante degli aspetti ambientali di cantiere. Aspetti idrici cantieri: tempi di realizzazione delle opere previste per l'approvvigionamento idrico assolutamente coerenti con le fasi realizzative Per

l'approvvigionamento idrico dei cantieri del ponte sullo Stretto non saranno pregiudicate in alcun modo le forniture delle Città di **Messina** e **Villa San Giovanni**. Nell'attuale fase di aggiornamento del progetto definitivo, il progettista ha valutato uno specifico piano per la sostenibilità idrica dei cantieri. In un'ottica di ridondanza, anche al fine di seguire l'evoluzione temporale del cantiere, è stata individuata come soluzione ottimale la realizzazione di nuovi campi pozzi. Si evidenzia che i quantitativi degli approvvigionamenti sono superiori ai fabbisogni dei cantieri e ciò consentirà l'immissione in rete di un surplus già durante l'esecuzione dell'opera, lasciando a disposizione delle amministrazioni comunali tale fabbisogno aggiuntivo. I tempi di progettazione, approvazione e realizzazione delle opere previste per l'approvvigionamento idrico dei cantieri del ponte sullo Stretto di **Messina**, sono assolutamente coerenti con le fasi realizzative e non determinano alcun allungamento dei tempi. Studio di Incidenza Ambientale individua complesso quadro di specifiche misure di compensazione La Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale (CTVA) nel 2013 non ha espresso un parere negativo sulla Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) bensì ha evidenziato, come esito della propria istruttoria, la sussistenza di un'incidenza negativa su alcuni siti della Rete Natura 2000. Al riguardo, si conferma che, nell'ambito della Progettazione Definitiva, lo Studio di Incidenza Ambientale è stato oggetto di una completa e profonda rivisitazione e integrazione che tiene conto dei criteri, delle modalità e delle procedure di analisi e sviluppo più aggiornate. Tale studio tiene conto delle precedenti valutazioni istruttorie della CTVA e, a valle di tutti gli approfondimenti condotti e all'adozione di misure di mitigazione, individua un complesso quadro di specifiche misure di compensazione. COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Caronte&Tourist: presentato il Bilancio di sostenibilità 2023 Caronte&Tourist: presentato il Bilancio di sostenibilità 2023

il documento delinea l'impegno dell'azienda verso le politiche ambientali e di inclusione MESSINA - Una storia di impresa che è anche la storia di questa città declinata adesso in tanti segmenti che la proiettano verso il futuro. La presentazione del Bilancio di sostenibilità 2023 nel salone della bandiere di Palazzo Zanca davanti a tutte le autorità cittadine, è stata per Caronte & Tourist l'occasione per certificare il legame con il territorio, peculiarità evidenziata anche dal sindaco Federico Basile nel suo breve intervento. Un gruppo che ha raggiunto traguardi importanti, che si amano definire "traghettatori" che collegano comunità non armatori, che ha visto crescere il numero dei dipendenti e il fatturato con performance migliorate certificate: 1.229 dipendenti, 29 navi , 6,5 milioni di passeggeri, 2,3 milioni di automobili, 700mila mezzi commerciali trasportati, 700mila miglia navigate, 15 isole collegate, 244 milioni di ricavo e imposte versate in una percentuale che fanno del Gruppo il secondo contribuente in Sicilia tra la aziende private. E poi c'è lo sguardo alla contemporaneità e al futuro con rispetto per l'ambiente e la promozione di politiche inclusive. Sul Ponte sullo Stretto "noi siamo già pronti da tanti anni a dare il nostro contributo - ha dichiarato al QdS Pietro Franza , Ad del Gruppo - se parte un'opera di questo genere sarà enorme, a cui noi parteciperemo, dovremo approntare nuove navi, sicuramente faremo parte del sistema della logistica, soprattutto perché se va fatto il Ponte dovrà essere fatto bene , che non incida sul territorio distruggendolo, ma che sia una grande opportunità". Caronte&Tourist, garantire ai viaggiatori un servizio di qualità L'attenzione al cliente costituisce uno dei punti cardine della politica commerciale dell'azienda. "Il Gruppo ha individuato e monitorato una serie di indicatori di qualità connessi a fattori strategici, - ha aggiunto Franza - per garantire ai viaggiatori un servizio di qualità. Possiamo dirci abbastanza soddisfatti se è vero che nel 2023 siamo stati in grado di assicurare servizi regolari nel 97% dei casi ". Caronte&Tourist, attenzione all'ambiente "Siamo consapevoli - ha detto Lorenzo Maticena, vicepresidente e Ad - che i cambiamenti climatici stanno già avendo conseguenze significative e avvertiamo forte la responsabilità di dover contribuire alla difesa degli ecosistemi in cui operiamo. La politica ambientale del Gruppo è a 360 gradi e coinvolge anche i dipendenti, a partire da comportamenti semplici ma significativi. Le navi della nostra flotta sono certificate dalle Capitanerie di **Porto** e possiedono gli attestati internazionali di conformità obbligatori in materia di gestione della sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento marino". Il Gruppo è fortemente orientato al trasporto ecosostenibile Non a caso, il Piano strategico pluriennale prevede ingenti investimenti che mirano principalmente al rinnovo e al ringiovanimento della flotta, nell'ottica del miglioramento delle performance aziendali sia in termini di efficienza tecnico



Il documento delinea l'impegno dell'azienda verso le politiche ambientali e di inclusione MESSINA - Una storia di impresa che è anche la storia di questa città declinata adesso in tanti segmenti che la proiettano verso il futuro. La presentazione del Bilancio di sostenibilità 2023 nel salone della bandiere di Palazzo Zanca davanti a tutte le autorità cittadine, è stata per Caronte & Tourist l'occasione per certificare il legame con il territorio, peculiarità evidenziata anche dal sindaco Federico Basile nel suo breve intervento. Un gruppo che ha raggiunto traguardi importanti, che si amano definire "traghettatori" che collegano comunità non armatori, che ha visto crescere il numero dei dipendenti e il fatturato con performance migliorate certificate: 1.229 dipendenti, 29 navi , 6,5 milioni di passeggeri, 2,3 milioni di automobili, 700mila mezzi commerciali trasportati, 700mila miglia navigate, 15 isole collegate, 244 milioni di ricavo e imposte versate in una percentuale che fanno del Gruppo il secondo contribuente in Sicilia tra la aziende private. E poi c'è lo sguardo alla contemporaneità e al futuro con rispetto per l'ambiente e la promozione di politiche inclusive. Sul Ponte sullo Stretto "noi siamo già pronti da tanti anni a dare il nostro contributo - ha dichiarato al QdS Pietro Franza , Ad del Gruppo - se parte un'opera di questo genere sarà enorme, a cui noi parteciperemo, dovremo approntare nuove navi, sicuramente faremo parte del sistema della logistica, soprattutto perché se va fatto il Ponte dovrà essere fatto bene , che non incida sul territorio distruggendolo, ma che sia una grande opportunità". Caronte&Tourist, garantire ai viaggiatori un servizio di qualità L'attenzione al cliente costituisce uno dei punti cardine della politica commerciale

operativa, che in termini di prestazioni ambientali. Secondo Vincenzo Franza, Ad di Caronte & Tourist Isole Minori "l'impegno del Gruppo C&T per un trasporto sostenibile parte dalla Elio, la prima nave traghetto a navigare nel Mediterraneo usando il gas naturale liquefatto ; è stato ribadito con l'entrata in linea nei collegamenti con le Isole Minori della Nerea, sintesi di innovazione ed efficienza; proseguirà con le navi gemelle della Elio, prima delle quali è la Pietro Mondello, dotata di avanzate innovazioni tecnologiche, tra cui un impianto ibrido diesel/Lng/battery di ultima generazione, che verrà consegnata nel corso del 2024 e sarà impiegata nello Stretto di Messina; proseguirà ulteriormente con la realizzazione di altre tre unità che permetteranno nel medio periodo un sostanziale ringiovanimento della flotta". Trasporto sostenibile e difesa dell'ambiente , dunque, ma anche obiettivo di incidenti zero. "La sicurezza sui luoghi di lavoro - ha detto Calogero Famiani, Ad di Caronte & Tourist Isole Minori - è una delle nostre priorità assolute. Abbiamo investito tantissimo in prevenzione e formazione , insediando anche un gruppo di lavoro dedicato. Il nostro obiettivo è azzerare gli incidenti durante il lavoro". Il Gruppo dialoga con tutte le generazioni e le culture, consapevole di come la diversità sia un fattore imprescindibile per sviluppare e diffondere un ambiente di lavoro dignitoso per tutti. Su questi temi sono intervenuti la presidente del Cirs, Mariaceleste Celi, il presidente di Arcigay, Rosario Duca e la Dirigente dell'Its Academy di Catania, Brigida Morsellino. "Ogni persona - ha detto Tiziano Minuti, Hr Manager del Gruppo - rappresenta per noi un'individualità unica e diversa, con personalità, storia e competenze specifiche. Il Gruppo crede che la diversità, in tutte le sue manifestazioni, sia un vantaggio strategico e fattore di arricchimento". Il saluto conclusivo è stato della presidente del Gruppo, Olga Mondello Franza.

Ponte Stretto, priorità al centro del progetto: ambiente, salute pubblica, biodiversità Ponte Stretto, priorità al centro del progetto: ambiente, salute pubblica, biodiversità 0 commenti Lascia un commento Pubblicità Potrebbe interessarti anche Vuoi attivare le notifiche di QDS?

"Le osservazioni presentate dalle associazioni ambientaliste e dai comitati contrari al ponte sullo Stretto sono ancora una volta generiche". "Le osservazioni emerse sui media presentate dalle associazioni Ambientaliste e dai comitati contrari al ponte sullo Stretto , sono ancora una volta generiche, non circostanziate e non documentate - dichiara l'Ad della Stretto di **Messina** Pietro Ciucci -. La documentazione predisposta dalla Stretto di **Messina** , per rispondere alle integrazioni richieste dal MASE sul progetto definitivo del ponte, è al contrario di quanto affermato, il risultato di un lavoro molto approfondito che ha coinvolto un gruppo di progettazione multidisciplinare costituito da società, professionisti e professori universitari di primaria rilevanza, in ambito nazionale e internazionale. L'ambiente, la salute pubblica, il rispetto per la biodiversità sono priorità al centro del nostro progetto. Affermare, poi che il ponte è un 'progetto ideologico, voluto politicamente, indipendentemente dalla sua utilità e realizzabilità' è una mancanza di rispetto nei confronti del Parlamento e del Governo che hanno confermato la valenza strategica del ponte destinando importanti risorse per la sua realizzazione". Di seguito le risposte alle principali osservazioni. Impatto su avifauna: dati raccolti ornitologi di grande esperienza I dati sul volume della migrazione nello Stretto sono stati aggiornati da parte di ornitologi di grande esperienza con una nuova campagna di monitoraggio tramite radar a scansione orizzontale e verticale. E' incredibile l'affermazione relativa a "radar mal posizionati". Le quote di volo riferite al livello del mare e misurate col radar verticale, hanno evidenziato che la quota media delle tracce diurne è stata di circa 750 metri, mentre la quota media delle tracce notturne è stata di circa 890 metri, quindi molto al di sopra delle strutture del ponte. Il ponte non poggia su faglie attive Tutte le faglie presenti nell'area dello Stretto di **Messina** sono note, censite e monitorate, comprese quelle del versante calabrese. I punti di contatto con il terreno dell'Opera, sulla base degli studi geosismotettonici eseguiti, sono stati individuati evitando il posizionamento su faglie attive. Analisi Costi benefici: 3,9 miliardi di euro di Valore Attuale Netto Economico e Tasso di rendimento al 4,51% L'analisi costi benefici, condotta seguendo le linee guida europee e nazionali, ha mostrato che la realizzazione del ponte sullo Stretto di **Messina** è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo, apportando significativi benefici netti alla collettività nazionale, migliorando sia gli aspetti economici sia quelli ambientali. I principali indicatori sintetici testimoniano un Valore Attuale Netto Economico (VANE) di 3,9 miliardi di euro (attualizzati 2023) e un Tasso interno di rendimento economico (TIRE) del 4,51%, a fronte di un costo investimento 13,5 miliardi. A livello complessivo, tenuto conto dei trasferimenti modal in

Qds.it"
quotidianodisicilia.it

Ponte Stretto, priorità al centro del progetto: ambiente, salute pubblica, biodiversità Ponte Stretto, priorità al centro del progetto: ambiente, salute pubblica, biodiversità 0 commenti Lascia un commento Pubblicità Potrebbe interessarti anche Vuoi attivare le notifiche di QDS?



10/15/2024 18:05

"Le osservazioni presentate dalle associazioni ambientaliste e dai comitati contrari al ponte sullo Stretto sono ancora una volta generiche". "Le osservazioni emerse sui media presentate dalle associazioni Ambientaliste e dai comitati contrari al ponte sullo Stretto , sono ancora una volta generiche, non circostanziate e non documentate - dichiara l'Ad della Stretto di Messina Pietro Ciucci -. La documentazione predisposta dalla Stretto di Messina , per rispondere alle integrazioni richieste dal MASE sul progetto definitivo del ponte, è al contrario di quanto affermato, il risultato di un lavoro molto approfondito che ha coinvolto un gruppo di progettazione multidisciplinare costituito da società, professionisti e professori universitari di primaria rilevanza, in ambito nazionale e internazionale. L'ambiente, la salute pubblica, il rispetto per la biodiversità sono priorità al centro del nostro progetto. Affermare, poi che il ponte è un 'progetto ideologico, voluto politicamente, indipendentemente dalla sua utilità e realizzabilità' è una mancanza di rispetto nei confronti del Parlamento e del Governo che hanno confermato la valenza strategica del ponte destinando importanti risorse per la sua realizzazione". Di seguito le risposte alle principali osservazioni. Impatto su avifauna: dati raccolti ornitologi di grande esperienza I dati sul volume della migrazione nello Stretto sono stati aggiornati da parte di ornitologi di grande esperienza con una nuova

favore della ferrovia, nell'arco temporale 2024-2063, si stima una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate di CO₂. Anche per l'Autostrada del Sole si sosteneva che non c'era traffico. Anche per l' Autostrada del Sole si sosteneva che non c'era traffico, al contrario per il ponte gli studi effettuati mostrano che già oggi il traffico complessivo Sicilia - resto d'Italia negli ultimi anni, tra il 2011 e il 2022, ha registrato per le diverse modalità di trasporto una crescita del 20,3% per i passeggeri e del 24,2% per le merci, nonostante la crisi economica del 2010/12 e gli effetti del Covid19. Il Ponte porterà un aumento dei passaggi dagli attuali 2,7 milioni di veicoli totali/anno a oltre 4 milioni di veicoli totali/anno. Effetto "cumulo" considerato Il concetto di cumolazione degli effetti e la relativa considerazione per la messa a punto di mitigazioni che consentissero di ridurre gli impatti specifici ed anche quelli cumulativi, ha permeato le azioni di analisi, verifica e mitigazione di soluzioni territoriali e ambientali complesse, quali quelle di seguito elencate a puro titolo esemplificativo e non esaustivo: l'analisi degli stagni dei Ganzirri è stata incentrata in considerazione degli aspetti idrogeologici, di salinità, di influenza tidale, ecosistemici, comprese anche specifiche misure correntometriche per valutare l'interscambio tra i due specchi d'acqua; i ripascimenti costieri sono stati valutati e selezionati in funzione di aspetti sinergici relativi all'idrodinamica costiera, agli aspetti litologici e a quelli degli ecosistemi marini; gli interventi idraulici sono stati prima analizzati e verificati tramite modello 2D e poi definiti progettualmente in funzione dell'idrologia, dell'idraulica della rete idrografica di superficie, dell'idraulica di piattaforma e anche della sostenibilità idrica; l'impatto e le soluzioni mitigative per il disturbo luminoso del ponte e dei cantieri sono stati valutati e sviluppati in funzione sinergica degli aspetti degli ecosistemi marini, della fauna marina, nonché dell'interferenza con gli uccelli migranti e del disturbo con quelli nidificanti; molti degli interventi di compensazione rivestono carattere sia naturalistico, che paesaggistico. Naturalmente, come da prassi e normativa, anche le simulazioni numerico-previsionali acustiche e atmosferiche sono state impostate ed eseguite inserendo e valutando il contributo cumulativo delle diverse sorgenti di inquinamento presenti all'interno delle aree di valutazione. I modelli di simulazione e di diffusione adottati per l'analisi dei vari impatti, unitamente ai dati di concentrazione inquinanti rilevati e reperiti dagli Enti per calibrare i modelli, hanno tenuto conto dell'effetto cumulativo. L'opzione zero" già valutata e scartata con studi comparativi La valutazione "dell'opzione zero" è stata svolta nella fase progettuale di pertinenza, ovvero quella preliminare. Tale valutazione ha comportato il confronto tra i due sistemi di attraversamento dello Stretto, ponte e collegamento marittimo, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile nonché di integrazione e sviluppo territoriale. La soluzione ponte è risultata fortemente preferibile alla soluzione del traghettamento potenziato, in particolare per il raggiungimento dei seguenti principali risultati: drastico abbattimento delle emissioni di gas di scarico; consistente riduzione dei tempi di attraversamento che per il traffico su ferrovia si riducono in media di oltre 2h e per il traffico su gomma di circa 1h; sensibile riduzione della congestione delle aree urbane; maggior grado

di integrazione socioeconomica delle aree urbane dello Stretto; positivi effetti sull'economia e sul quadro occupazionale. Salute Pubblica: non è vero che manchi uno studio approfondito La relazione sulla salute pubblica predisposta, analizza i fattori di rischio per la salute pubblica associati alla realizzazione del ponte, con rimando agli specifici approfondimenti condotti nell'ambito delle altre componenti (Atmosfera, Rumore, Vibrazioni, Acque) considerate quali fonti di inquinamento per la salute pubblica. Valuta lo stato ambientale attuale nell'area di intervento e correla le cause di rischio potenziale per la salute pubblica con le opere in progetto, sia per la fase di costruzione sia per la fase di esercizio. La relazione ha delineato quindi una valutazione previsionale dello stato ambientale concernente la salute pubblica e conclude che l'adozione degli interventi di mitigazione inclusi in fase di progettazione assolve il compito di garantire il mantenimento di un adeguato livello di protezione per la Salute Pubblica, grazie anche al Progetto di Monitoraggio Ambientale e al Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri, quali efficaci strumenti di conoscenza e prevenzione del rischio. Cantierizzazione: adottati criteri di salvaguardia dell'ambiente molto rigidi Il progetto ambientale della cantierizzazione prevede, nel pieno rispetto della legislazione vigente, criteri di salvaguardia dell' ambiente molto rigidi che afferiscono agli impatti potenziali emersi per la fase di cantierizzazione dal processo valutativo del SIA. Le misure di mitigazione e le procedure operative di cantiere che si intende adottare riguardano vari ambiti tra cui: gestione del materiale di scavo, previsioni di impatto acustico e vibrazionali dei cantieri operativi e scavo delle gallerie, alterazioni di qualità dell'aria nei bassi strati dell'atmosfera, gestione dei rifiuti, tutela delle risorse idriche e del suolo, gestione delle acque di lavorazione, impatto luminoso, gestione di eventi accidentali potenzialmente contaminanti, inserimento dei cantieri nel territorio. Si ritiene che le azioni mitigative previste attenueranno di molto/annulleranno il potenziale inquinamento ambientale generato dalla fase di cantiere. Prima dell'apertura dei cantieri (fase ante operam), durante la fase di realizzazione del ponte e dopo la realizzazione del ponte (fase post operam), è prevista l'attuazione del Progetto di Monitoraggio ambientale che riguarderà sia le aree di cantiere direttamente interessate dall'Opera, che la cosiddetta "area vasta", un'area più estesa rispetto a quella strettamente interessata dai lavori. Il monitoraggio delle componenti ambientali "in corso d'opera" consentirà di individuare eventuali cambiamenti ed intervenire tempestivamente in caso di anomalie nella fase di costruzione. Le componenti ambientali monitorate riguarderanno, tra l'altro, lo stato fisico dei luoghi e viabilità dei cantieri, l'atmosfera, il Rumore e le Vibrazioni, le acque, il suolo e il sottosuolo. È importante sottolineare che i dati relativi al monitoraggio saranno condivisi con gli Enti di controllo attraverso una piattaforma informatica dedicata. Infine, la previsione di Piani di Gestione Ambientale dei cantieri consentirà di definire l'organizzazione della cantierizzazione garantendo, anche attraverso l'interfaccia con il Piano di Monitoraggio, il controllo costante degli aspetti ambientali di cantiere. Aspetti idrici cantieri: tempi di realizzazione delle opere previste per l'approvvigionamento idrico assolutamente coerenti con le fasi realizzative Per l'approvvigionamento idrico dei cantieri

del ponte sullo Stretto non saranno pregiudicate in alcun modo le forniture delle Città di **Messina** e **Villa San Giovanni**. Nell'attuale fase di aggiornamento del progetto definitivo, il progettista ha valutato uno specifico piano per la sostenibilità idrica dei cantieri. In un'ottica di ridondanza, anche al fine di seguire l'evoluzione temporale del cantiere, è stata individuata come soluzione ottimale la realizzazione di nuovi campi pozzi. Si evidenzia che i quantitativi degli approvvigionamenti sono superiori ai fabbisogni dei cantieri e ciò consentirà l'immissione in rete di un surplus già durante l'esecuzione dell'opera, lasciando a disposizione delle amministrazioni comunali tale fabbisogno aggiuntivo. I tempi di progettazione, approvazione e realizzazione delle opere previste per l'approvvigionamento idrico dei cantieri del ponte sullo Stretto di **Messina**, sono assolutamente coerenti con le fasi realizzative e non determinano alcun allungamento dei tempi. Studio di Incidenza Ambientale individua complesso quadro di specifiche misure di compensazione. La Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale (CTVA) nel 2013 non ha espresso un parere negativo sulla Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) bensì ha evidenziato, come esito della propria istruttoria, la sussistenza di un'incidenza negativa su alcuni siti della Rete Natura 2000. Al riguardo, si conferma che, nell'ambito della Progettazione Definitiva, lo Studio di Incidenza Ambientale è stato oggetto di una completa e profonda rivisitazione e integrazione che tiene conto dei criteri, delle modalità e delle procedure di analisi e sviluppo più aggiornate. Tale Studio tiene conto delle precedenti valutazioni istruttorie della CTVA e, a valle di tutti gli approfondimenti condotti e all'adozione di misure di mitigazione, individua un complesso quadro di specifiche misure di compensazione per far fronte alle incidenze significative negative residue, in linea con quanto previsto dall'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, la Società Stretto di Messina smentisce leennesime fake news degli ambientalisti di sinistra

AD Ciucci: "da associazioni ambientaliste e no ponte affermazioni generiche e non circostanziate. Per documentazione MASE abbiamo lavorato approfonditamente con un gruppo di progettazione multidisciplinare di primaria rilevanza nazionale e internazionale" " Le osservazioni emerse sui media presentate dalle associazioni Ambientaliste e dai comitati contrari al ponte sullo Stretto, sono ancora una volta generiche, non circostanziate e non documentate - dichiara l'Ad della Stretto di **Messina** Pietro Ciucci. La documentazione predisposta dalla Stretto di **Messina**, per rispondere alle integrazioni richieste dal MASE sul progetto definitivo del ponte, è al contrario di quanto affermato, il risultato di un lavoro molto approfondito che ha coinvolto un gruppo di progettazione multidisciplinare costituito da società, professionisti e professori universitari di primaria rilevanza, in ambito nazionale e internazionale. L'ambiente, la salute pubblica, il rispetto per la biodiversità sono priorità al centro del nostro progetto. Affermare, poi che il ponte è un 'progetto ideologico, voluto politicamente, indipendentemente dalla sua utilità e realizzabilità' è una mancanza di rispetto nei confronti del

Parlamento e del Governo che hanno confermato la valenza strategica del ponte destinando importanti risorse per la sua realizzazione ". Di seguito le risposte alle principali osservazioni. Impatto su avifauna: dati raccolti ornitologi di grande esperienza I dati sul volume della migrazione nello Stretto sono stati aggiornati da parte di ornitologi di grande esperienza con una nuova campagna di monitoraggio tramite radar a scansione orizzontale e verticale. E' incredibile l'affermazione relativa a "radar mal posizionati". Le quote di volo riferite al livello del mare e misurate col radar verticale, hanno evidenziato che la quota media delle tracce diurne è stata di circa 750 metri, mentre la quota media delle tracce notturne è stata di circa 890 metri, quindi molto al di sopra delle strutture del ponte. Il ponte non poggia su faglie attive Tutte le faglie presenti nell'area dello Stretto di **Messina** sono note, censite e monitorate, comprese quelle del versante calabrese. I punti di contatto con il terreno dell'Opera, sulla base degli studi geosismotettonici eseguiti, sono stati individuati evitando il posizionamento su faglie attive. Analisi Costi benefici: 3,9 miliardi di euro di Valore Attuale Netto Economico e Tasso di rendimento al 4,51% L'analisi costi benefici, condotta seguendo le linee guida europee e nazionali, ha mostrato che la realizzazione del ponte sullo Stretto di **Messina** è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo, apportando significativi benefici netti alla collettività nazionale, migliorando sia gli aspetti economici sia quelli ambientali. I principali indicatori sintetici testimoniano un Valore Attuale Netto Economico (VANE) di 3,9 miliardi di euro (attualizzati 2023) e un Tasso interno di rendimento economico (TIRE) del 4,51%, a fronte di



AD Ciucci: "da associazioni ambientaliste e no ponte affermazioni generiche e non circostanziate. Per documentazione MASE abbiamo lavorato approfonditamente con un gruppo di progettazione multidisciplinare di primaria rilevanza nazionale e internazionale" " Le osservazioni emerse sui media presentate dalle associazioni Ambientaliste e dai comitati contrari al ponte sullo Stretto, sono ancora una volta generiche, non circostanziate e non documentate - dichiara l'Ad della Stretto di Messina Pietro Ciucci. La documentazione predisposta dalla Stretto di Messina, per rispondere alle integrazioni richieste dal MASE sul progetto definitivo del ponte, è al contrario di quanto affermato, il risultato di un lavoro molto approfondito che ha coinvolto un gruppo di progettazione multidisciplinare costituito da società, professionisti e professori universitari di primaria rilevanza, in ambito nazionale e internazionale. L'ambiente, la salute pubblica, il rispetto per la biodiversità sono priorità al centro del nostro progetto. Affermare, poi che il ponte è un 'progetto ideologico, voluto politicamente, indipendentemente dalla sua utilità e realizzabilità' è una mancanza di rispetto nei confronti del Parlamento e del Governo che hanno confermato la valenza strategica del ponte destinando importanti risorse per la sua realizzazione ". Di seguito le risposte alle principali osservazioni. Impatto su avifauna: dati raccolti ornitologi di grande esperienza I dati sul volume della migrazione nello Stretto sono stati aggiornati da parte di ornitologi di grande esperienza con una nuova campagna di monitoraggio tramite radar a scansione orizzontale e verticale. E' incredibile l'affermazione relativa a "radar mal posizionati" I e quote di volo riferite al livello del mare e misurate col radar verticale.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

un costo investimento 13,5 miliardi. A livello complessivo, tenuto conto dei trasferimenti modali in favore della ferrovia, nell'arco temporale 2024-2063, si stima una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate di CO₂. Traffico: anche per l'Autostrada del Sole si sosteneva che non c'era traffico. Anche per l'Autostrada del Sole si sosteneva che non c'era traffico, al contrario per il ponte gli studi effettuati mostrano che già oggi il traffico complessivo Sicilia - resto d'Italia negli ultimi anni, tra il 2011 e il 2022, ha registrato per le diverse modalità di trasporto una crescita del 20,3% per i passeggeri e del 24,2% per le merci, nonostante la crisi economica del 2010/12 e gli effetti del Covid19. Il Ponte porterà un aumento dei passaggi dagli attuali 2,7 milioni di veicoli totali/anno a oltre 4 milioni di veicoli totali/anno. "Effetto cumulo" considerato Il concetto di cumulazione degli effetti e la relativa considerazione per la messa a punto di mitigazioni che consentissero di ridurre gli impatti specifici ed anche quelli cumulativi, ha permeato le azioni di analisi, verifica e mitigazione di soluzioni territoriali e ambientali complesse, quali quelle di seguito elencate a puro titolo esemplificativo e non esaustivo: - l'analisi degli stagni dei Ganzirri è stata incentrata in considerazione degli aspetti idrogeologici, di salinità, di influenza tidale, ecosistemici, comprese anche specifiche misure correntometriche per valutare l'interscambio tra i due specchi d'acqua; - i ripascimenti costieri sono stati valutati e selezionati in funzione di aspetti sinergici relativi all'idrodinamica costiera, agli aspetti litologici e a quelli degli ecosistemi marini; - gli interventi idraulici sono stati prima analizzati e verificati tramite modello 2D e poi definiti progettualmente in funzione dell'idrologia, dell'idraulica della rete idrografica di superficie, dell'idraulica di piattaforma e anche della sostenibilità idrica; - l'impatto e le soluzioni mitigative per il disturbo luminoso del ponte e dei cantieri sono stati valutati e sviluppati in funzione sinergica degli aspetti degli ecosistemi marini, della fauna marina, nonché dell'interferenza con gli uccelli migranti e del disturbo con quelli nidificanti; - molti degli interventi di compensazione rivestono carattere sia naturalistico, che paesaggistico. Naturalmente, come da prassi e normativa, anche le simulazioni numerico-previsionali acustiche e atmosferiche sono state impostate ed eseguite inserendo e valutando il contributo cumulativo delle diverse sorgenti di inquinamento presenti all'interno delle aree di valutazione. I modelli di simulazione e di diffusione adottati per l'analisi dei vari impatti, unitamente ai dati di concentrazione inquinanti rilevati e reperiti dagli Enti per calibrare i modelli, hanno tenuto conto dell'effetto cumulativo. "L'opzione zero" già valutata e scartata con studi comparativi La valutazione dell'"opzione zero" è stata svolta nella fase progettuale di pertinenza, ovvero quella preliminare. Tale valutazione ha comportato il confronto tra i due sistemi di attraversamento dello Stretto, ponte e collegamento marittimo, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile nonché di integrazione e sviluppo territoriale. La soluzione ponte è risultata fortemente preferibile alla soluzione del traghettamento potenziato, in particolare per il raggiungimento dei seguenti principali risultati: drastico abbattimento delle emissioni di gas di scarico; consistente riduzione dei tempi di attraversamento che per il traffico

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

su ferrovia si riducono in media di oltre 2h e per il traffico su gomma di circa 1h; sensibile riduzione della congestione delle aree urbane; maggior grado di integrazione socioeconomica delle aree urbane dello Stretto; positivi effetti sull'economia e sul quadro occupazionale. Salute Pubblica: non è vero che manchi uno studio approfondito La relazione sulla salute pubblica predisposta, analizza i fattori di rischio per la salute pubblica associati alla realizzazione del ponte, con rimando agli specifici approfondimenti condotti nell'ambito delle altre componenti (Atmosfera, Rumore, Vibrazioni, Acque) considerate quali fonti di inquinamento per la salute pubblica. Valuta lo stato ambientale attuale nell'area di intervento e correla le cause di rischio potenziale per la salute pubblica con le opere in progetto, sia per la fase di costruzione sia per la fase di esercizio. La relazione ha delineato quindi una valutazione previsionale dello stato ambientale concernente la salute pubblica e conclude che l'adozione degli interventi di mitigazione inclusi in fase di progettazione assolve il compito di garantire il mantenimento di un adeguato livello di protezione per la Salute Pubblica, grazie anche al Progetto di Monitoraggio Ambientale e al Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri, quali efficaci strumenti di conoscenza e prevenzione del rischio. Cantierizzazione: adottati criteri di salvaguardia dell'ambiente molto rigidi Il progetto ambientale della cantierizzazione prevede, nel pieno rispetto della legislazione vigente, criteri di salvaguardia dell'ambiente molto rigidi che afferiscono agli impatti potenziali emersi per la fase di cantierizzazione dal processo valutativo del SIA. Le misure di mitigazione e le procedure operative di cantiere che si intende adottare riguardano vari ambiti tra cui: gestione del materiale di scavo, previsioni di impatto acustico e vibrazionali dei cantieri operativi e scavo delle gallerie, alterazioni di qualità dell'aria nei bassi strati dell'atmosfera, gestione dei rifiuti, tutela delle risorse idriche e del suolo, gestione delle acque di lavorazione, impatto luminoso, gestione di eventi accidentali potenzialmente contaminanti, inserimento dei cantieri nel territorio. Si ritiene che le azioni mitigative previste attenueranno di molto/annulleranno il potenziale inquinamento ambientale generato dalla fase di cantiere. Prima dell'apertura dei cantieri (fase ante operam), durante la fase di realizzazione del ponte e dopo la realizzazione del ponte (fase post operam), è prevista l'attuazione del Progetto di Monitoraggio ambientale che riguarderà sia le aree di cantiere direttamente interessate dall'Opera, che la cosiddetta "area vasta", un'area più estesa rispetto a quella strettamente interessata dai lavori. Il monitoraggio delle componenti ambientali "in corso d'opera" consentirà di individuare eventuali cambiamenti ed intervenire tempestivamente in caso di anomalie nella fase di costruzione. Le componenti ambientali monitorate riguarderanno, tra l'altro, lo stato fisico dei luoghi e viabilità dei cantieri, l'atmosfera, il Rumore e le Vibrazioni, le acque, il suolo e il sottosuolo. È importante sottolineare che i dati relativi al monitoraggio saranno condivisi con gli Enti di controllo attraverso una piattaforma informatica dedicata. Infine, la previsione di Piani di Gestione Ambientale dei cantieri consentirà di definire l'organizzazione della cantierizzazione garantendo, anche attraverso l'interfaccia con il Piano di Monitoraggio, il controllo costante degli aspetti ambientali

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di cantiere. Aspetti idrici cantieri: tempi di realizzazione delle opere previste per l'approvvigionamento idrico assolutamente coerenti con le fasi realizzative Per l'approvvigionamento idrico dei cantieri del ponte sullo Stretto non saranno pregiudicate in alcun modo le forniture delle Città di **Messina** e **Villa San Giovanni**. Nell'attuale fase di aggiornamento del progetto definitivo, il progettista ha valutato uno specifico piano per la sostenibilità idrica dei cantieri. In un'ottica di ridondanza, anche al fine di seguire l'evoluzione temporale del cantiere, è stata individuata come soluzione ottimale la realizzazione di nuovi campi pozzi. Si evidenzia che i quantitativi degli approvvigionamenti sono superiori ai fabbisogni dei cantieri e ciò consentirà l'immissione in rete di un surplus già durante l'esecuzione dell'opera, lasciando a disposizione delle amministrazioni comunali tale fabbisogno aggiuntivo. I tempi di progettazione, approvazione e realizzazione delle opere previste per l'approvvigionamento idrico dei cantieri del ponte sullo Stretto di **Messina**, sono assolutamente coerenti con le fasi realizzative e non determinano alcun allungamento dei tempi. Studio di Incidenza Ambientale individua complesso quadro di specifiche misure di compensazione La Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale (CTVA) nel 2013 non ha espresso un parere negativo sulla Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) bensì ha evidenziato, come esito della propria istruttoria, la sussistenza di un'incidenza negativa su alcuni siti della Rete Natura 2000. Al riguardo, si conferma che, nell'ambito della Progettazione Definitiva, lo Studio di Incidenza Ambientale è stato oggetto di una completa e profonda rivisitazione e integrazione che tiene conto dei criteri, delle modalità e delle procedure di analisi e sviluppo più aggiornate. Tale Studio tiene conto delle precedenti valutazioni istruttorie della CTVA e, a valle di tutti gli approfondimenti condotti e all'adozione di misure di mitigazione, individua un complesso quadro di specifiche misure di compensazione per far fronte alle incidenze significative negative residue, in linea con quanto previsto dall'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Tremestieri: a palazzo Zanca la consegna dei lavori

Messina, a palazzo Zanca sono stati consegnati alla Bruno Teodoro S.P.A. i lavori per il completamento del porto di Tremestieri. Alla presenza del sindaco Federico Basile e del vicesindaco e assessore ai Lavori pubblici Salvatore Mondello, nel corso di un incontro tenutosi oggi, martedì 15 ottobre, a palazzo Zanca sono stati consegnati alla Bruno Teodoro S.P.A. i lavori per il completamento del porto di Tremestieri. Le parole di Basile e Mondello "Gli interventi già avviati da poco più di un mese stanno riguardando - spiegano il Sindaco e il Vicesindaco - la realizzazione di opere per la mitigazione e il ripascimento a protezione dell'area interessata". "Un significativo segnale della nostra volontà - aggiungono Basile e Mondello - di portare avanti con coerenza e passione l'iter per il completamento di una delle opere più strategiche per Messina e di fondamentale importanza per ottimizzare e decongestionare il traffico viario della Città. Un'azione già avviata dall'amministrazione De Luca e che prosegue con l'odierna consegna totale dei lavori da parte della Giunta Basile". All'incontro hanno preso parte il direttore dei lavori Pietro Certo con il Rup Vito Leotta, i tecnici comunali interessati, oltre a rappresentanti dell'azienda Costruzioni Bruno Teodoro S.P.A..



Caronte e Tourist, cresce il fatturato. Nuove navi e prestazioni migliorate

Nel Bilancio di Sostenibilità 2023 numeri e storie raccontano di una presenza sempre più consolidata e radicata nel territorio "La questione della rendicontazione degli aspetti non finanziari, quelli cioè legati alla sostenibilità, non è stata negli scorsi anni all'ordine del giorno per la maggioranza delle aziende. Lo è stata comunque per Caronte & Tourist che già dal 2017, benché non vincolata da alcun obbligo di legge, ha presentato su base volontaria il proprio bilancio di sostenibilità con l'intento certo di illustrare numeri e progetti, ma soprattutto di spiegare il proprio impegno per il territorio, per la comunità, per l'ambiente". Così la presidente del Gruppo Caronte & Tourist, Olga Mondello Franza, ha commentato la cerimonia di presentazione del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo, svoltasi ieri nel Salone delle Bandiere del Comune di Messina. I numeri Numeri (1.229 dipendenti; 29 navi; 6,5 milioni di passeggeri, 2,3 milioni di automobili, 700mila mezzi commerciali trasportati; 700mila miglia navigate; 15 isole collegate; 244 milioni di ricavo e imposte versate in una percentuale che fanno del Gruppo il secondo contribuente in Sicilia tra le aziende private), ma anche importanti e prestigiosi fiori all'occhiello come le certificazioni ISO 14001 (Sistemi di Gestione Ambientale), ISO 37001 (Prevenzione dei fenomeni Corruttivi), ISO 30415 (Promozione dei Valori di Diversità e Inclusione, prima compagnia di navigazione in Italia ad averla ottenuta. E poi l'aggiornamento (nei primi mesi del 2023) del Codice Etico dopo l'adozione del programma di rispetto delle norme sulla concorrenza; l'aggiornamento, dopo il Decreto legislativo 24/2023, della politica aziendale in materia di segnalazione illeciti, per prevenire e individuare condotte in violazione dei principi etici su cui si fonda l'operato del Gruppo le 10.833 ore di formazione per i dipendenti; i 31 milioni destinati a borse di studio per i più promettenti tra i giovani neodiplomati e neolaureati di Sicilia e Calabria; la partecipazione al "Premio Bilancio di Sostenibilità" del Corriere della Sera, insieme ad altre 170 imprese ed enti nazionali che si sono misurati sulle buone pratiche Esg (ambientali, sociali e governative) e che è valsa a Caronte & Tourist il Sigillo "Premio Bilancio di Sostenibilità" come certificazione del proprio impegno. Il corposo documento è stato elaborato dalla squadra di lavoro del Gruppo C&T, affiancata dai consulenti esperti di Deloitte, e coordinato dal responsabile Cesare Barbera. "Abbiamo immaginato e scelto - ha detto Pietro Franza, amministratore delegato del Gruppo - un modello di business innovativo, centrato sul cliente e sull'esperienza. Abbiamo adottato per questo un nuovo modello organizzativo e una nuova metodologia di lavoro basata su un approccio "provare e imparare" per perfezionare le soluzioni grazie agli input forniti dai clienti e sul monitoraggio continuo per poter raccogliere riscontri tempestivi e intervenire in caso di necessità. L'attenzione al cliente costituisce uno dei punti cardine della politica commerciale dell'azienda,



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

che ha creato, grazie all'esperienza maturata negli anni, programmi su misura per i propri passeggeri. Il Gruppo ha individuato e monitorato una serie di indicatori di qualità connessi a fattori strategici, per garantire ai viaggiatori un servizio di qualità, e cioè la regolarità e la puntualità del servizio, le condizioni di sicurezza e la comodità del viaggio, le informazioni che forniamo ai passeggeri, la disponibilità del personale. Possiamo dirci abbastanza soddisfatti se è vero che nel 2023 siamo stati in grado di assicurare servizi regolari nel 97% dei casi". " Siamo consapevoli - ha detto Lorenzo Maticena, che del Gruppo è vicepresidente oltre che amministratore delegato - che i cambiamenti climatici stanno già avendo conseguenze significative sull'economia, sulla società e sui modelli di consumo, e avvertiamo forte la responsabilità di dover contribuire alla difesa degli ecosistemi in cui operiamo. La politica ambientale del Gruppo è a 360 gradi e coinvolge anche i dipendenti, a partire da comportamenti semplici ma significativi, come il riciclaggio di toner, carta, plastica, la pratica della raccolta differenziata e l'attenzione al risparmio energetico. Le navi della nostra flotta sono certificate dalle Capitanerie di **Porto** e possiedono gli obbligatorie attestati internazionali di conformità in materia di gestione della sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento marino". Il Gruppo è fortemente orientato al trasporto ecosostenibile. Non a caso, il Piano degli investimenti strategico pluriennale prevede la messa a terra di ingenti investimenti che mirano principalmente al rinnovo e al ringiovanimento della flotta, nell'ottica del miglioramento delle performance aziendali sia in termini di efficienza tecnico operativa che in termini di prestazioni ambientali. Secondo Vincenzo Franza, amministratore delegato di Caronte & Tourist Isole Minori "l'impegno del Gruppo C&T per un trasporto sostenibile parte dalla Elio, la prima nave traghetto a navigare nel Mediterraneo usando il gas naturale liquefatto; è stato ribadito con l'entrata in linea nei collegamenti con le Isole Minori della Nerea, sintesi di innovazione ed efficienza; proseguirà con le navi gemelle della Elio, prima delle quali è la Pietro Mondello, dotata di avanzate innovazioni tecnologiche, tra cui un impianto ibrido diesel/Gnl/batteria di ultima generazione, che verrà consegnata nel corso del 2024 e sarà impiegata nello Stretto di Messina; proseguirà ulteriormente con la realizzazione di altre tre unità che permetteranno nel medio periodo un sostanziale ringiovanimento della flotta". Trasporto sostenibile e difesa dell'ambiente, dunque. Ma non solo. L'immagine è quella di un Gruppo decisamente orientato lungo la strada della sostenibilità nel senso più ampio del termine, che per ottenere le proprie certificazioni - la ISO 9001 (riduzione dei rischi aziendali), la ISO 26000 (responsabilità sociale d'impresa) e la ISO 45001 (salute sul luogo di lavoro) e la ISO 30415 (gestione delle risorse umane) - si è affidato a un Ente come il RINA, soggetto certificatore che attesta la conformità della mission aziendale per quanto concerne qualità, ambiente, salute e sicurezza sul lavoro e inclusività. " La sicurezza sui luoghi di lavoro - ha detto Calogero Famiani, amministratore delegato di Caronte & Tourist Isole Minori - è una delle nostre priorità assolute. Abbiamo tantissimo investito in prevenzione e formazione, insediando anche un gruppo di lavoro dedicato. Il nostro obiettivo è azzerare gli incidenti durante il lavoro" Il Gruppo Caronte & Tourist vive di molteplicità e dialoga con tutte le generazioni

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

e le culture, consapevole di come la diversità risulti essere un fattore imprescindibile al fine di sviluppare e diffondere un ambiente di lavoro dignitoso per tutti, nel quale ciascuno possa sentirsi a suo agio nello svolgere il proprio ruolo. Su questi temi sono intervenuti la presidente del Cirs, Maria Celeste Celi, il presidente di Arcigay, Rosario Duca, e la dirigente dell'Its Academy di Catania, Brigida Morsellino "Ogni persona - ha detto Tiziano Minuti, responsabile risorse umane del Gruppo - rappresenta per noi un'individualità unica e diversa, con personalità, storia e competenze specifiche. Il Gruppo crede che la diversità, in tutte le sue manifestazioni, sia un vantaggio strategico, fattore di arricchimento e apertura culturale; per questo favorisce un ambiente di lavoro inclusivo, volto alla collaborazione e alla crescita con il supporto di tutti, realizzato incoraggiando ogni persona ad esprimersi liberamente, liberando in questo modo il proprio potenziale e aumentandone la motivazione. Perché - per dirla con il poeta - nessun uomo è un'isola, completo in sé stesso; ogni uomo è una parte del tutto ". Tutti gli interventi sono stati tradotti in Lingua dei Segni Italiana.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Nibali torna in bici a Messina: "Facciamola conoscere ai crocieristi" VIDEO

MESSINA - L'occasione per tornare a **Messina** per il campione Vincenzo Nibali è nata da un'iniziativa patrocinata dal Comune di **Messina** e organizzata dall' Asd Bici & Bike in collaborazione con la compagnia di navigazione Msc Crociere. Dopo l'attracco questa mattina della Msc World Europa, che sta compiendo il suo giro nel Mediterraneo, una cinquantina di ciclisti si sono radunati in piazza Unione Europea, in mezzo gli ex professionisti Domenico Pozzovivo, Ivan Santaromita e Maurizio Fondriest, campione del mondo del mondo su strada del 1988. A loro, ben visibili con delle magliette tutte uguali, si è unito un gruppo di ciclamatori peloritani, probabilmente gli amici di una vita di Vincenzo Nibali che aspettavano a terra. Dopo un breve saluto e una foto con il sindaco Federico Basile e l'assessore Massimo Finocchiaro il gruppo è partito in direzione nord. Il percorso prevedeva di arrivare quasi a Villafranca Tirrena, passando dalla Ss113 e salire a Salice prima di raggiungere da Portella Castanea le "quattro strade". Dopo una breve pausa un gruppo ha proseguito fino a Dinnammare prima di scendere percorrendo le stesse strade di chi invece ha deciso di tornare subito a **Messina** scendendo dai Colli Sarrizzo dalla via Pietro Castelli. Nibali: "**Messina** è sempre particolare" Presenti alla partenza la mamma di Vincenzo Nibali e il papà rigorosamente in sella, prendendo parte alla pedalata. Emozionato il campione messinese che ai nostri microfoni ha dichiarato: "Non saprei da dove partire per descrivere le mie emozioni, non è la prima volta che torno e sono stato qui nella mia città natale quest'estate. In quest'occasione sono tornato con Msc, abbiamo fatto Viaggi e Cultura e la sosta a **Messina** è particolare. Potremo far vedere il territorio a chi non lo conosce e viaggia per il mondo. Pedaleremo su queste strade su cui mi sono allenato in passato". Riguardo al suo impegno per i ciclisti del futuro aggiunge: "Sono molte le strutture che portano il nome Nibali. A **Messina** ci siamo fermati per qualche anno ma ripartiremo. Svolgiamo un'attività a 360° e da quest'anno posso dire che ripartiremo anche con il Team Mastromarco, dove sono cresciuto, e avremo lì una squadra Junior". [Articoli correlati.](#)



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"Dal ponte impatto ambientale irreversibile", Ciucci: "Affermazioni generiche"

600 nuove osservazioni delle associazioni e la replica in difesa della grande opera della società Stretto di Messina: **MESSINA** - Il ponte della discordia e "dall'impatto ambientale devastante". Il ponte sullo Stretto continua a dividere. Le associazioni Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente, Lipu, Man e Wwf Italia, insieme alla "Società dei Territorialisti" ai "Medici per l'Ambiente - Isde" e ai Comitati "Invece del Ponte" e "No Ponte - Capo Peloro" hanno presentato alla Commissione Via del ministero dell'Ambiente nuove osservazioni al progetto del ponte sullo Stretto di **Messina**. Il tutto "contestando nel metodo e nel merito le integrazioni depositate dalla Stretto di **Messina** SpA un mese fa in risposta alle richieste della Commissione stessa". Continuano le associazioni ambientaliste: "Le oltre 600 pagine delle osservazioni rafforzano la tesi già ampiamente documentata secondo cui il Ponte sullo Stretto di **Messina** rimane un progetto dall'impatto ambientale gravissimo e irreversibile, non compensabile né mitigabile, non un progetto dall'impatto ambientale gravissimo e irreversibile, non compensabile né mitigabile. I 39 tecnici ed esperti - molti dei quali accreditati docenti universitari - Il lavoro di analisi prodotto dalla Stretto di **Messina** SpA contiene un errore eccezionalmente grave, ovvero la totale assenza di una valutazione della somma che i vari impatti connessi alla realizzazione dell'opera producono. L'assenza del cosiddetto "effetto cumulo" rappresenta una palese violazione della normativa vigente, sia comunitaria che nazionale". "Il ponte è un progetto ideologico" E ancora: "La parte della Valutazione d'incidenza ambientale (Vinca), relativa alle aree sottoposte a vincoli comunitari perché ricomprese nei siti della Rete Natura2000, su cui già nel 2013 la Commissione Via si era espressa negativamente, è quella forse dove il numero di analisi parziali, omissive e metodologicamente criticabili, appare più evidente. L'opera non è mitigabile, né - è bene ribadirlo - compensabile". Aggiungono le associazioni: "Del resto, essendo il ponte un "progetto ideologico", voluto politicamente, indipendentemente dalla sua utilità e realizzabilità, l'altra palese violazione è relativa alla cosiddetta "opzione zero" che non viene analizzata correttamente. In particolare, nel rapporto costi (non solo economici, ma anche ambientali) e benefici tra fare o non fare l'opera. L'opera, dal punto di vista economico, rappresenta un buco nero nei bilanci pubblici visto che il suo costo esatto, dopo essere lievitato ad ogni nuova illustrazione progettuale, resta ad oggi ignoto a tutti". L'ad Ciucci: "Da associazioni affermazioni generiche" "Le osservazioni emerse sui media presentate dalle associazioni Ambientaliste e dai comitati contrari al ponte sullo Stretto, sono ancora una volta generiche, non circostanziate e non documentate". Lo dichiara l'amministratore delegato della Stretto di **Messina** Pietro Ciucci. La documentazione predisposta dalla Stretto di **Messina**, per rispondere alle integrazioni richieste dal Mase (ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica) sul progetto definitivo del ponte, è



600 nuove osservazioni delle associazioni e la replica in difesa della grande opera della società Stretto di Messina: **MESSINA** - Il ponte della discordia e "dall'impatto ambientale devastante". Il ponte sullo Stretto continua a dividere. Le associazioni Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente, Lipu, Man e Wwf Italia, insieme alla "Società dei Territorialisti" ai "Medici per l'Ambiente - Isde" e ai Comitati "Invece del Ponte" e "No Ponte - Capo Peloro" hanno presentato alla Commissione Via del ministero dell'Ambiente nuove osservazioni al progetto del ponte sullo Stretto di Messina. Il tutto "contestando nel metodo e nel merito le integrazioni depositate dalla Stretto di Messina SpA un mese fa in risposta alle richieste della Commissione stessa". Continuano le associazioni ambientaliste: "Le oltre 600 pagine delle osservazioni rafforzano la tesi già ampiamente documentata secondo cui il Ponte sullo Stretto di Messina rimane un progetto dall'impatto ambientale gravissimo e irreversibile, non compensabile né mitigabile. I 39 tecnici ed esperti - molti dei quali accreditati docenti universitari - Il lavoro di analisi prodotto dalla Stretto di Messina SpA contiene un errore eccezionalmente grave, ovvero la totale assenza di una valutazione della somma che i vari impatti connessi alla realizzazione dell'opera producono. L'assenza del cosiddetto "effetto cumulo" rappresenta una palese violazione della normativa vigente, sia comunitaria che nazionale". "Il ponte è un progetto ideologico" E ancora: "La parte della Valutazione d'incidenza ambientale (Vinca), relativa alle aree sottoposte a vincoli comunitari perché ricomprese nei siti della Rete Natura2000, su cui già nel 2013 la Commissione Via si era espressa negativamente, è quella forse dove il numero di

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

al contrario di quanto affermato, il risultato di un lavoro molto approfondito che ha coinvolto un gruppo di progettazione multidisciplinare costituito da società, professionisti e professori universitari di primaria rilevanza, in ambito nazionale e internazionale. L'ambiente, la salute pubblica, il rispetto per la biodiversità sono priorità al centro del nostro progetto. Affermare, poi che il ponte è un 'progetto ideologico, voluto politicamente, indipendentemente dalla sua utilità e realizzabilità' è una mancanza di rispetto nei confronti del Parlamento e del Governo che hanno confermato la valenza strategica del ponte destinando importanti risorse per la sua realizzazione". Di seguito le risposte alle principali osservazioni da parte della società Stretto di **Messina**. Impatto su avifauna: dati raccolti ornitologi di grande esperienza "I dati sul volume della migrazione nello Stretto sono stati aggiornati da parte di ornitologi di grande esperienza con una nuova campagna di monitoraggio tramite radar a scansione orizzontale e verticale. E' incredibile l'affermazione relativa a "radar mal posizionati". Le quote di volo riferite al livello del mare e misurate col radar verticale, hanno evidenziato che la quota media delle tracce diurne è stata di circa 750 metri, mentre la quota media delle tracce notturne è stata di circa 890 metri, quindi molto al di sopra delle strutture del ponte". Il ponte non poggia su faglie attive "Tutte le faglie presenti nell'area dello Stretto di **Messina** sono note, censite e monitorate, comprese quelle del versante calabrese. I punti di contatto con il terreno dell'Opera, sulla base degli studi geosismotettonici eseguiti, sono stati individuati evitando il posizionamento su faglie attive". Analisi Costi benefici: 3,9 miliardi di euro di Valore Attuale Netto Economico e Tasso di rendimento al 4,51% Sostiene ancora la società: "L'analisi costi benefici, condotta seguendo le linee guida europee e nazionali, ha mostrato che la realizzazione del ponte sullo Stretto di **Messina** è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo, apportando significativi benefici netti alla collettività nazionale, migliorando sia gli aspetti economici sia quelli ambientali. I principali indicatori sintetici testimoniano un Valore Attuale Netto Economico (VANE) di 3,9 miliardi di euro (attualizzati 2023) e un Tasso interno di rendimento economico (TIRE) del 4,51%, a fronte di un costo investimento 13,5 miliardi. A livello complessivo, tenuto conto dei trasferimenti modali in favore della ferrovia, nell'arco temporale 2024-2063, si stima una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate di CO2". Traffico: anche per l'Autostrada del Sole si sosteneva che non c'era traffico "Anche per l'Autostrada del Sole si sosteneva che non c'era traffico, al contrario per il ponte gli studi effettuati mostrano che già oggi il traffico complessivo Sicilia - resto d'Italia negli ultimi anni, tra il 2011 e il 2022, ha registrato per le diverse modalità di trasporto una crescita del 20,3% per i passeggeri e del 24,2% per le merci, nonostante la crisi economica del 2010/12 e gli effetti del Covid19. Il Ponte porterà un aumento dei passaggi dagli attuali 2,7 milioni di veicoli totali/anno a oltre 4 milioni di veicoli totali/anno". "Effetto cumulo" considerato "Il concetto di cumolazione degli effetti e la relativa considerazione per la messa a punto di mitigazioni che consentissero di ridurre gli impatti specifici ed anche quelli cumulativi, ha permeato le azioni di analisi, verifica

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

e mitigazione di soluzioni territoriali e ambientali complesse, quali quelle di seguito elencate a puro titolo esemplificativo e non esaustivo: - l'analisi degli stagni dei Ganzirri è stata incentrata in considerazione degli aspetti idrogeologici, di salinità, di influenza tidale, ecosistemici, comprese anche specifiche misure correntometriche per valutare l'interscambio tra i due specchi d'acqua; - i ripascimenti costieri sono stati valutati e selezionati in funzione di aspetti sinergici relativi all'idrodinamica costiera, agli aspetti litologici e a quelli degli ecosistemi marini; - gli interventi idraulici sono stati prima analizzati e verificati tramite modello 2D e poi definiti progettualmente in funzione dell'idrologia, dell'idraulica della rete idrografica di superficie, dell'idraulica di piattaforma e anche della sostenibilità idrica; - l'impatto e le soluzioni mitigative per il disturbo luminoso del ponte e dei cantieri sono stati valutati e sviluppati in funzione sinergica degli aspetti degli ecosistemi marini, della fauna marina, nonché dell'interferenza con gli uccelli migranti e del disturbo con quelli nidificanti; - molti degli interventi di compensazione rivestono carattere sia naturalistico, che paesaggistico. Naturalmente, come da prassi e normativa, anche le simulazioni numerico-previsionali acustiche e atmosferiche sono state impostate ed eseguite inserendo e valutando il contributo cumulativo delle diverse sorgenti di inquinamento presenti all'interno delle aree di valutazione. I modelli di simulazione e di diffusione adottati per l'analisi dei vari impatti, unitamente ai dati di concentrazione inquinanti rilevati e reperiti dagli Enti per calibrare i modelli, hanno tenuto conto dell'effetto cumulativo". "L'opzione zero" già valutata e scartata con studi comparativi Prosegue la società: "La valutazione dell'"opzione zero" è stata svolta nella fase progettuale di pertinenza, ovvero quella preliminare. Tale valutazione ha comportato il confronto tra i due sistemi di attraversamento dello Stretto, ponte e collegamento marittimo, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile nonché di integrazione e sviluppo territoriale. La soluzione ponte è risultata fortemente preferibile alla soluzione del traghettamento potenziato, in particolare per il raggiungimento dei seguenti principali risultati: drastico abbattimento delle emissioni di gas di scarico; consistente riduzione dei tempi di attraversamento che per il traffico su ferrovia si riducono in media di oltre 2h e per il traffico su gomma di circa 1h; sensibile riduzione della congestione delle aree urbane; maggior grado di integrazione socioeconomica delle aree urbane dello Stretto; positivi effetti sull'economia e sul quadro occupazionale". Salute Pubblica: non è vero che manchi uno studio approfondito "La relazione sulla salute pubblica predisposta, analizza i fattori di rischio per la salute pubblica associati alla realizzazione del ponte, con rimando agli specifici approfondimenti condotti nell'ambito delle altre componenti (Atmosfera, Rumore, Vibrazioni, Acque) considerate quali fonti di inquinamento per la salute pubblica. Valuta lo stato ambientale attuale nell'area di intervento e correla le cause di rischio potenziale per la salute pubblica con le opere in progetto, sia per la fase di costruzione sia per la fase di esercizio. La relazione ha delineato quindi una valutazione previsionale dello stato ambientale concernente la salute pubblica e conclude che l'adozione degli interventi di mitigazione inclusi in fase di progettazione assolve il

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

compito di garantire il mantenimento di un adeguato livello di protezione per la Salute Pubblica, grazie anche al Progetto di Monitoraggio Ambientale e al Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri, quali efficaci strumenti di conoscenza e prevenzione del rischio". Cantierizzazione: adottati criteri di salvaguardia dell'ambiente molto rigidi "Il progetto ambientale della cantierizzazione prevede, nel pieno rispetto della legislazione vigente, criteri di salvaguardia dell'ambiente molto rigidi che afferiscono agli impatti potenziali emersi per la fase di cantierizzazione dal processo valutativo del SIA. Le misure di mitigazione e le procedure operative di cantiere che si intende adottare riguardano vari ambiti tra cui: gestione del materiale di scavo, previsioni di impatto acustico e vibrazionali dei cantieri operativi e scavo delle gallerie, alterazioni di qualità dell'aria nei bassi strati dell'atmosfera, gestione dei rifiuti, tutela delle risorse idriche e del suolo, gestione delle acque di lavorazione, impatto luminoso, gestione di eventi accidentali potenzialmente contaminanti, inserimento dei cantieri nel territorio. Si ritiene che le azioni mitigative previste attenueranno di molto/annulleranno il potenziale inquinamento ambientale generato dalla fase di cantiere". E ancora: "Prima dell'apertura dei cantieri (fase ante operam), durante la fase di realizzazione del ponte e dopo la realizzazione del ponte (fase post operam), è prevista l'attuazione del Progetto di Monitoraggio ambientale che riguarderà sia le aree di cantiere direttamente interessate dall'Opera, che la cosiddetta "area vasta", un'area più estesa rispetto a quella strettamente interessata dai lavori". "Il monitoraggio delle componenti ambientali "in corso d'opera" consentirà di individuare eventuali cambiamenti ed intervenire tempestivamente in caso di anomalie nella fase di costruzione. Le componenti ambientali monitorate riguarderanno, tra l'altro, lo stato fisico dei luoghi e viabilità dei cantieri, l'atmosfera, il Rumore e le Vibrazioni, le acque, il suolo e il sottosuolo". "E' importante sottolineare che i dati relativi al monitoraggio saranno condivisi con gli Enti di controllo attraverso una piattaforma informatica dedicata. Infine, la previsione di Piani di Gestione Ambientale dei cantieri consentirà di definire l'organizzazione della cantierizzazione garantendo, anche attraverso l'interfaccia con il Piano di Monitoraggio, il controllo costante degli aspetti ambientali di cantiere". Aspetti idrici cantieri: tempi di realizzazione delle opere previste per l'approvvigionamento idrico assolutamente coerenti con le fasi realizzative "Per l'approvvigionamento idrico dei cantieri del ponte sullo Stretto non saranno pregiudicate in alcun modo le forniture delle Città di **Messina** e **Villa San Giovanni**. Nell'attuale fase di aggiornamento del progetto definitivo, il progettista ha valutato uno specifico piano per la sostenibilità idrica dei cantieri. In un'ottica di ridondanza, anche al fine di seguire l'evoluzione temporale del cantiere, è stata individuata come soluzione ottimale la realizzazione di nuovi campi pozzi. Si evidenzia che i quantitativi degli approvvigionamenti sono superiori ai fabbisogni dei cantieri e ciò consentirà l'immissione in rete di un surplus già durante l'esecuzione dell'opera, lasciando a disposizione delle amministrazioni comunali tale fabbisogno aggiuntivo. I tempi di progettazione, approvazione e realizzazione delle opere previste per l'approvvigionamento idrico dei cantieri del ponte sullo Stretto di **Messina**, sono assolutamente coerenti con le fasi

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

realizzative e non determinano alcun allungamento dei tempi". Studio di Incidenza Ambientale individua complesso quadro di specifiche misure di compensazione E infine rileva la società Stretto di Messina: "La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale (Ctva), nel 2013, non ha espresso un parere negativo sulla Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) bensì ha evidenziato, come esito della propria istruttoria, la sussistenza di un'incidenza negativa su alcuni siti della Rete Natura 2000. Al riguardo, si conferma che, nell'ambito della Progettazione Definitiva, lo Studio di Incidenza Ambientale è stato oggetto di una completa e profonda rivisitazione e integrazione che tiene conto dei criteri, delle modalità e delle procedure di analisi e sviluppo più aggiornate. Tale Studio tiene conto delle precedenti valutazioni istruttorie della CTVA e, a valle di tutti gli approfondimenti condotti e all'adozione di misure di mitigazione, individua un complesso quadro di specifiche misure di compensazione per far fronte alle incidenze significative negative residue, in linea con quanto previsto dall'art. 6 della Direttiva 92/43/Cee".

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Tremestieri, consegnati i lavori alla Bruno Teodoro

A Palazzo Zanca incontro tra sindaco e vicesindaco con l'impresa in vista del completamento dell'opera MESSINA - L'obiettivo è l'atteso completamento del porto di Tremestieri. Alla presenza del sindaco Federico Basile e del vicesindaco e assessore ai Lavori pubblici Salvatore Mondello, nel corso di un incontro a palazzo Zanca, sono stati consegnati alla "Bruno Teodoro Spa" i lavori. "Gli interventi già avviati da poco più di un mese stanno riguardando - spiegano il sindaco e il vicesindaco - la realizzazione di opere per la mitigazione e il ripascimento a protezione dell'area interessata". "Un significativo segnale della nostra volontà - aggiungono Basile e Mondello - di portare avanti con coerenza e passione l'iter per il completamento di una delle opere più strategiche per Messina e di fondamentale importanza per ottimizzare e decongestionare il traffico viario della città. Un'azione già avviata dall'amministrazione De Luca e che prosegue con l'odierna consegna totale dei lavori da parte della Giunta Basile". All'incontro hanno preso parte il direttore dei lavori Pietro Certo con il Rup (Responsabile del procedimento unico) Vito Leotta, i tecnici comunali interessati, oltre ai rappresentanti dell'azienda Costruzioni "Bruno Teodoro".



Confindustria, nasce il 'consiglio rappresentanze portuali'

Confindustria ha costituito un nuovo Consiglio delle rappresentanze portuali. Sarà presieduto dal presidente dell'Unione Industriali di Napoli, Costanzo Jannotti Pecci, "e contribuirà - spiega una nota - allo sviluppo delle politiche confederali in tema di portualità, supportando in tal modo anche la crescita del sistema economico e produttivo del Paese, alla luce della sua particolare posizione geografica, della struttura del territorio e della storica vocazione all'export delle aziende italiane". La proposta è del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini ed è stata approvata all'unanimità dal Consiglio di Presidenza. Il Consiglio delle rappresentanze portuali "che avrà compiti di sintesi e coordinamento delle diverse esperienze locali, si interfacerà con la squadra di vertice di Confindustria, con particolare riguardo alle deleghe relative alle infrastrutture, alle Zed e all'economia del mare. "L'incarico affidatomi, stimolante quanto impegnativo - commenta Jannotti Pecci - evidenzia ancor più l'indirizzo della presidenza di promuovere la partecipazione per valorizzare ulteriormente l'attività di Confindustria, anche in termini di rappresentanza puntuale degli interessi delle imprese. L'obiettivo che in tal senso mi prefiggo, con il concorso degli altri componenti e del sistema Confindustria in generale, è di fare del Consiglio delle Rappresentanze Portuali un punto di riferimento nello scenario complessivo delle strategie e delle azioni portate avanti dalla confederazione". Sono componenti di diritto del Consiglio i presidenti delle associazioni territoriali sede di Autorità Portuale. Potranno essere invitati anche i presidenti delle associazioni territoriali sedi di **porti** commerciali e turistici nonché esperti per la più efficace ed integrata definizione degli indirizzi e delle proposte da trasmettere alla governance confederale.



KEY - The Energy Transition Expo

Sono le credenziali con cui si presenta la nuova edizione di , la manifestazione di IEG (Italian Exhibition Group) sulla transizione e l'efficienza energetica, punto di riferimento in Europa, Africa e nel bacino del Mediterraneo. Il nuovo appuntamento, in programma dal 5 al 7 marzo 2025 alla Fiera di Rimini, si candida a diventare il più grande di sempre, infrangendo i suoi stessi record, a partire dal numero di brand espositori, previsto in aumento di oltre il 20%. Anche il palinsesto di incontri definito dal Comitato Tecnico Scientifico di KEY sarà ricco di eventi internazionali, confermandosi opportunità unica di formazione, informazione e aggiornamento professionale, anche su tematiche non ancora affrontate dalla manifestazione, come nucleare e Intelligenza Artificiale. Si spazierà dall'agrivoltaico alle Comunità Energetiche Rinnovabili, dalla riqualificazione green residenziale e industriale alla mobilità elettrica, dall'idrogeno al ruolo delle Amministrazioni locali, passando per le riflessioni sul contenimento dei costi dell'energia, sugli aspetti normativi e sulle nuove opportunità finanziarie. KEY 2025 consoliderà il proprio ruolo di network di riferimento a livello globale capace di riunire tutti i player coinvolti nella transizione energetica, favorendo l'incontro, il confronto e l'interlocazione con le Istituzioni, con l'obiettivo di fare sistema e contribuire ad accelerare il percorso di decarbonizzazione. La manifestazione si conferma, inoltre, occasione privilegiata per aziende e professionisti che desiderano razionalizzare i propri consumi e ridurre l'impatto energetico e ambientale delle proprie attività, per conoscere le possibili soluzioni e ultime tecnologie disponibili sul mercato. IL NUOVO LAYOUT Con oltre 90.000 mq di superficie espositiva lorda , il nuovo prevede per la prima volta l'apertura dell'ingresso Ovest in aggiunta agli Ingressi Sud ed Est. Riorganizzata anche l'articolazione dei padiglioni, 20 in totale rispetto ai 16 dell'edizione 2024, equamente distribuiti lungo le ali Est e Ovest del quartiere fieristico. I sette settori merceologici riservati a solare e fotovoltaico, eolico, idrogeno, energy storage, efficienza energetica, mobilità elettrica e città sostenibili, sono tutti confermati , affiancati da spazi speciali dedicati a progetti trasversali, al networking, all'innovazione e alla formazione. La nuova configurazione ha l'obiettivo di tracciare un percorso espositivo definito attraverso le sette aree tematiche, ben delineate, ma allo stesso tempo connesse fra loro, per massimizzare le sinergie esistenti e migliorare l'esperienza della visita. Inoltre, la varietà dei settori rappresentati a KEY permetterà di creare specifici percorsi con approfondimenti personalizzati. Fra le novità del layout, il potenziamento dell'area riservata all'idrogeno e un focus tematico sui **porti**: un vero e proprio Salone organizzato da Italian Exhibition Group e Hannover Fairs International GmbH (HFI) , filiale italiana di Deutsche Messe AG, dove approfondire il tema dell'idrogeno e della sua importanza



FerPress

Focus

per la transizione energetica. Su.port - Sustainable Ports for Energy Transition : focus espositivo che sarà inaugurato a KEY 2025, dedicato all'elettrificazione delle banchine portuali , fondamentale per ridurre le emissioni, promuovere la sostenibilità nei porti e accelerare lo sviluppo dell'eolico off-shore, in particolare per quanto riguarda le soluzioni floating, ovvero i parchi eolici galleggianti. Per la prima volta, KEY ospiterà l'iniziativa Green Jobs & Skill per favorire l'incontro fra domanda e offerta di lavoro con l'obiettivo di contribuire a colmare il gap di competenze green ancora diffuso all'interno delle aziende. Il progetto costituisce una preziosa occasione di formazione e orientamento professionale per studenti e giovani lavoratori, ma anche un'opportunità per le imprese per incontrare potenziali candidati e intercettare i talenti più promettenti. A studiosi, ricercatori, professionisti e innovatori è rivolta la prima Call for Papers di KEY : i partecipanti potranno candidare un proprio abstract sui temi delle energie rinnovabili e della transizione energetica. I paper selezionati verranno pubblicati dalla nuova rivista scientifica QualEnergia Scienze e alcuni di questi potranno trovare spazio anche all'interno dei convegni organizzati durante i tre giorni di manifestazione. Maggiori informazioni su iscrizioni e modalità di partecipazione al link:.

Informazioni Marittime

Focus

I porti entrano nella Confindustria

La principale confederazione degli industriali italiani costituisce il nuovo Consiglio delle Rappresentanze Portuali, che sarà guidato dagli industriali di **Napoli**. Confindustria costituisce il nuovo Consiglio delle Rappresentanze Portuali. Sarà presieduto dal presidente di Unione Industriali **Napoli**, Costanzo Jannotti Pecci, e contribuirà «allo sviluppo - si legge in una nota - delle politiche confederali in tema di portualità, supportando in tal modo anche la crescita del sistema economico e produttivo del Paese, alla luce della sua particolare posizione geografica, della struttura del territorio e della storica vocazione all'export delle aziende italiane». Sono componenti di diritto del Consiglio i Presidenti delle Associazioni territoriali sede di Autorità Portuale. Potranno essere invitati anche i Presidenti delle Associazioni territoriali sedi di porti commerciali e turistici nonché esperti per la più efficace ed integrata definizione degli indirizzi e delle proposte da trasmettere alla governance confederale. La proposta del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini di dare vita al nuovo organismo è stata approvata all'unanimità dal Consiglio di Presidenza di Confindustria dello scorso 28 settembre. Il Consiglio delle Rappresentanze Portuali, che avrà compiti di sintesi e coordinamento delle diverse esperienze locali, si interfacerà con la squadra di vertice di Confindustria, con particolare riguardo alle deleghe relative alle infrastrutture, alle ZES e all'economia del mare. «L'incarico affidatomi, stimolante quanto impegnativo - dichiara Jannotti Pecci - evidenzia ancor più l'indirizzo della presidenza di promuovere la partecipazione per valorizzare ulteriormente l'attività di Confindustria, anche in termini di rappresentanza puntuale degli interessi delle imprese. L'obiettivo che in tal senso mi prefiggo, con il concorso degli altri componenti e del sistema Confindustria in generale, è di fare del Consiglio delle Rappresentanze Portuali un punto di riferimento nello scenario complessivo delle strategie e delle azioni portate avanti dalla Confederazione». Condividi Tag **napoli** Articoli correlati.



La Svizzera rilancia la flotta

LUGANO - Solo il 10% delle 87 navi attaccate dagli Houthi in questi mesi era riconducibile a bandiere-Stato ovvero a bandiere che hanno effettivamente alle spalle uno Stato in grado di difenderle anche attraverso l'utilizzo delle Marine militari; per il resto si tratta solo di navi battenti bandiera di convenienza. E questo uno dei dati, illustrati dall'avvocato Lawrence Dardani nel corso della settima edizione di "Un mare di Svizzera" utili per riaccendere i riflettori sulle motivazioni che spingono gli armatori a scegliere il registro di immatricolazione delle loro navi. Certezza del diritto per quanto riguarda finanziamenti e ipoteche, snellezza ed efficienza nelle procedure burocratiche e - come detto - protezione delle navi anche in aree a rischio geopolitico, sembrano essere diventati tra i fattori chiave per la scelta del registro di immatricolazione. Lo ha confermato anche Ignazio **Messina**, ceo dell'omonima compagnia di navigazione, che da un lato, ha ribadito la volontà di mantenere le navi sotto bandiera italiana; dall'altro non ha fatto mistero delle difficoltà nascenti da procedure e tempi della burocrazia "non comparabili e non competitivi" anche rispetto ad altre bandiere comunitarie. Ed è proprio in questo quadro di riferimento che si sono accesi i riflettori a Lugano su una novità che potrebbe rivelarsi epocale: a oltre un secolo dalla decisione del governo Svizzero di promuovere e incentivare la nascita di una flotta mercantile elvetica (a cavallo fra le due guerre mondiali), mettendo in campo anche fidejussioni pubbliche, e a fronte della realtà di sole 13 navi che oggi battono la bandiera rossocrociata, proprio in queste ore il Consiglio Federale a Berna ha deciso di cancellare tutti i requisiti vincolanti (sede, finanziamento, governance direzionale ed equipaggi nazionali) che sino a oggi avevano impedito la rinascita di una bandiera elvetica sui mari. A rivelarlo è stato l'avvocato di Lugano, Adriano Sala, che ha sottolineato come questo improvviso processo di deregolamentazione della Marina mercantile svizzera sia stato deciso in un momento in cui i venti di guerra che soffiano sul Mar Nero o sul Medio Oriente incombono anche sulle catene logistiche di approvvigionamento della Confederazione. Peraltro la bandiera svizzera- ha concluso- sembra rispondere a tutti e tre i requisiti per la scelta di un registro di immatricolazione: poca burocrazia, certezza e tutela delle ipoteche, neutralità storica della bandiera; a ciò si aggiunge la relazione con uno dei sistemi finanziari e bancari più forti del mondo. E, perché no, alla presenza in Svizzera del numero uno del mercato container, la MSC di Ginevra, e di una delle compagnie leader per il trasporto di rinfuse, la Nova Marine Carriers di Lugano che anche oggi - per voce del suo ceo, Vincenzo Romeo - ha denunciato i rischi di una concorrenza sleale determinata dall'applicazione della tassazione ETS (per emissione dei fumi) solo sulle navi europee.



LUGANO - Solo il 10% delle 87 navi attaccate dagli Houthi in questi mesi era riconducibile a bandiere-Stato ovvero a bandiere che hanno effettivamente alle spalle uno Stato in grado di difenderle anche attraverso l'utilizzo delle Marine militari; per il resto si tratta solo di navi battenti bandiera di convenienza. E questo uno dei dati, illustrati dall'avvocato Lawrence Dardani nel corso della settima edizione di "Un mare di Svizzera" utili per riaccendere i riflettori sulle motivazioni che spingono gli armatori a scegliere il registro di immatricolazione delle loro navi. Certezza del diritto per quanto riguarda finanziamenti e ipoteche, snellezza ed efficienza nelle procedure burocratiche e - come detto - protezione delle navi anche in aree a rischio geopolitico, sembrano essere diventati tra i fattori chiave per la scelta del registro di immatricolazione. Lo ha confermato anche Ignazio Messina, ceo dell'omonima compagnia di navigazione, che da un lato, ha ribadito la volontà di mantenere le navi sotto bandiera italiana; dall'altro non ha fatto mistero delle difficoltà nascenti da procedure e tempi della burocrazia "non comparabili e non competitivi" anche rispetto ad altre bandiere comunitarie. Ed è proprio in questo quadro di riferimento che si sono accesi i riflettori a Lugano su una novità che potrebbe rivelarsi epocale: a oltre un secolo dalla decisione del governo Svizzero di promuovere e incentivare la nascita di una flotta mercantile elvetica (a cavallo fra le due guerre mondiali), mettendo in campo anche fidejussioni pubbliche, e a fronte della realtà di sole 13 navi che oggi battono la bandiera rossocrociata, proprio in queste ore il Consiglio Federale a Berna ha deciso di cancellare tutti i requisiti vincolanti (sede, finanziamento, governance direzionale ed equipaggi nazionali) che sino a oggi avevano impedito la rinascita di una bandiera elvetica sui mari. A rivelarlo è stato l'avvocato di Lugano, Adriano Sala, che ha sottolineato come questo improvviso processo di deregolamentazione della Marina mercantile svizzera sia stato deciso in un momento in cui i venti di guerra che soffiano sul Mar

Shipping Italy

Focus

Confindustria costituisce il Consiglio delle rappresentanze portuali

Politica&Associazioni Sarà presieduto da Costanzo Jannotti Pecci e contribuirà allo sviluppo delle politiche confederali in tema di portualità di Redazione SHIPPING ITALY Confindustria ha annunciato la costituzione di un nuovo Consiglio delle Rappresentanze Portuali. Una nota annuncia che "sarà presieduto dal presidente di Unione Industriali **Napoli**, Costanzo Jannotti Pecci, e contribuirà allo sviluppo delle politiche confederali in tema di portualità, supportando in tal modo anche la crescita del sistema economico e produttivo del Paese, alla luce della sua particolare posizione geografica, della struttura del territorio e della storica vocazione all'export delle aziende italiane". La proposta del Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini di dare vita al nuovo organismo è stata approvata all'unanimità dal Consiglio di Presidenza di Confindustria dello scorso 28 settembre. Il Consiglio delle Rappresentanze Portuali, che avrà compiti di sintesi e coordinamento delle diverse esperienze locali, si interfacerà con la squadra di vertice di Confindustria, con particolare riguardo alle deleghe relative alle infrastrutture, alle ZES e all'economia del mare. "L'incarico affidatomi, stimolante quanto impegnativo - dichiara Jannotti Pecci - evidenzia ancor più l'indirizzo della presidenza di promuovere la partecipazione per valorizzare ulteriormente l'attività di Confindustria, anche in termini di rappresentanza puntuale degli interessi delle imprese. L'obiettivo che in tal senso mi prefiggo, con il concorso degli altri componenti e del sistema Confindustria in generale, è di fare del Consiglio delle Rappresentanze Portuali un punto di riferimento nello scenario complessivo delle strategie e delle azioni portate avanti dalla Confederazione". Sono componenti di diritto del Consiglio i presidenti delle associazioni territoriali sede di Autorità Portuale. Potranno essere invitati anche i presidenti delle Associazioni territoriali sedi di porti commerciali e turistici nonché esperti per la più efficace e integrata definizione degli indirizzi e delle proposte da trasmettere alla governance confederale. 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.



Politica&Associazioni Sarà presieduto da Costanzo Jannotti Pecci e contribuirà allo sviluppo delle politiche confederali in tema di portualità di Redazione SHIPPING ITALY Confindustria ha annunciato la costituzione di un nuovo Consiglio delle Rappresentanze Portuali. Una nota annuncia che "sarà presieduto dal presidente di Unione Industriali Napoli, Costanzo Jannotti Pecci, e contribuirà allo sviluppo delle politiche confederali in tema di portualità, supportando in tal modo anche la crescita del sistema economico e produttivo del Paese, alla luce della sua particolare posizione geografica, della struttura del territorio e della storica vocazione all'export delle aziende italiane". La proposta del Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini di dare vita al nuovo organismo è stata approvata all'unanimità dal Consiglio di Presidenza di Confindustria dello scorso 28 settembre. Il Consiglio delle Rappresentanze Portuali, che avrà compiti di sintesi e coordinamento delle diverse esperienze locali, si interfacerà con la squadra di vertice di Confindustria, con particolare riguardo alle deleghe relative alle infrastrutture, alle ZES e all'economia del mare. "L'incarico affidatomi, stimolante quanto impegnativo - dichiara Jannotti Pecci - evidenzia ancor più l'indirizzo della presidenza di promuovere la partecipazione per valorizzare ulteriormente l'attività di Confindustria, anche in termini di rappresentanza puntuale degli interessi delle imprese. L'obiettivo che in tal senso mi prefiggo, con il concorso degli altri componenti e del sistema Confindustria in generale, è di fare del Consiglio delle Rappresentanze Portuali un punto di riferimento nello scenario complessivo delle strategie e delle azioni portate avanti dalla Confederazione". Sono componenti di diritto del Consiglio i presidenti delle associazioni territoriali sede di Autorità Portuale. Potranno essere invitati anche i presidenti delle Associazioni territoriali sedi di porti commerciali e turistici nonché esperti per la più efficace e integrata

The Medi Telegraph

Focus

Confindustria costituisce il Consiglio delle rappresentanze portuali

Sarà presieduto dal presidente di Unione industriali **Napoli**, Costanzo Jannotti Pecci Roma - Confindustria costituisce il nuovo Consiglio delle rappresentanze portuali. Sarà presieduto dal presidente di Unione industriali **Napoli**, Costanzo Jannotti Pecci, e contribuirà allo sviluppo delle politiche confederali in tema di portualità, supportando in tal modo anche la crescita del sistema economico e produttivo del Paese, alla luce della sua particolare posizione geografica, della struttura del territorio e della storica vocazione all'export delle aziende italiane. La proposta del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini di dare vita al nuovo organismo è stata approvata all'unanimità dal Consiglio di presidenza di Confindustria dello scorso 28 settembre. Il Consiglio delle rappresentanze portuali, che avrà compiti di sintesi e coordinamento delle diverse esperienze locali, si interfacerà con la squadra di vertice di Confindustria, con particolare riguardo alle deleghe relative alle infrastrutture, alle Zes e all'economia del mare. "L'incarico affidatomi, stimolante quanto impegnativo - dichiara Jannotti Pecci - evidenzia ancor più l'indirizzo della presidenza di promuovere la partecipazione per valorizzare ulteriormente l'attività di Confindustria, anche in termini di rappresentanza puntuale degli interessi delle imprese. L'obiettivo che in tal senso mi prefiggo, con il concorso degli altri componenti e del sistema Confindustria in generale, è di fare del Consiglio delle rappresentanze portuali un punto di riferimento nello scenario complessivo delle strategie e delle azioni portate avanti dalla Confederazione". Sono componenti di diritto del Consiglio i presidenti delle Associazioni territoriali sede di Autorità portuale. Potranno essere invitati anche i presidenti delle Associazioni territoriali sedi di porti commerciali e turistici nonché esperti per la più efficace ed integrata definizione degli indirizzi e delle proposte da trasmettere alla governance confederale.

The Medi Telegraph

Confindustria costituisce il Consiglio delle rappresentanze portuali

10/15/2024 17:14

Sarà presieduto dal presidente di Unione Industriali Napoli, Costanzo Jannotti Pecci Roma - Confindustria costituisce il nuovo Consiglio delle rappresentanze portuali. Sarà presieduto dal presidente di Unione industriali Napoli, Costanzo Jannotti Pecci, e contribuirà allo sviluppo delle politiche confederali in tema di portualità, supportando in tal modo anche la crescita del sistema economico e produttivo del Paese, alla luce della sua particolare posizione geografica, della struttura del territorio e della storica vocazione all'export delle aziende italiane. La proposta del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini di dare vita al nuovo organismo è stata approvata all'unanimità dal Consiglio di presidenza di Confindustria dello scorso 28 settembre. Il Consiglio delle rappresentanze portuali, che avrà compiti di sintesi e coordinamento delle diverse esperienze locali, si interfacerà con la squadra di vertice di Confindustria, con particolare riguardo alle deleghe relative alle infrastrutture, alle Zes e all'economia del mare. "L'incarico affidatomi, stimolante quanto impegnativo - dichiara Jannotti Pecci - evidenzia ancor più l'indirizzo della presidenza di promuovere la partecipazione per valorizzare ulteriormente l'attività di Confindustria, anche in termini di rappresentanza puntuale degli interessi delle imprese. L'obiettivo che in tal senso mi prefiggo, con il concorso degli altri componenti e del sistema Confindustria in generale, è di fare del Consiglio delle rappresentanze portuali un punto di riferimento nello scenario complessivo delle strategie e delle azioni portate avanti dalla Confederazione". Sono componenti di diritto del Consiglio i presidenti delle Associazioni territoriali sede di Autorità portuale. Potranno essere invitati anche i presidenti delle Associazioni territoriali sedi di porti commerciali e turistici nonché esperti per la più efficace ed integrata definizione degli indirizzi e delle proposte da trasmettere alla governance confederale.