



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 11 dicembre 2024**



Prime Pagine

11/12/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 11/12/2024	10
11/12/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 11/12/2024	11
11/12/2024	Il Foglio Prima pagina del 11/12/2024	12
11/12/2024	Il Giornale Prima pagina del 11/12/2024	13
11/12/2024	Il Giorno Prima pagina del 11/12/2024	14
11/12/2024	Il Manifesto Prima pagina del 11/12/2024	15
11/12/2024	Il Mattino Prima pagina del 11/12/2024	16
11/12/2024	Il Messaggero Prima pagina del 11/12/2024	17
11/12/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 11/12/2024	18
11/12/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 11/12/2024	19
11/12/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 11/12/2024	20
11/12/2024	Il Tempo Prima pagina del 11/12/2024	21
11/12/2024	Italia Oggi Prima pagina del 11/12/2024	22
11/12/2024	La Nazione Prima pagina del 11/12/2024	23
11/12/2024	La Repubblica Prima pagina del 11/12/2024	24
11/12/2024	La Stampa Prima pagina del 11/12/2024	25
11/12/2024	MF Prima pagina del 11/12/2024	26
11/12/2024	Milano Finanza Prima pagina del 11/12/2024	27

Primo Piano

10/12/2024	La Gazzetta Marittima	28
"Naviga il futuro" a Vasto		

Trieste

10/12/2024	La Gazzetta Marittima	29
Nuova Autostrada del Mare Trieste-Damietta		

10/12/2024	The Medi Telegraph	31
Lavoro portuale, i terminalisti: "I camalli? Non solo sulle banchine"		

Venezia

10/12/2024	Informazioni Marittime	33
PSA Italy, nel 2024 crescono volumi e investimenti		

10/12/2024	La Gazzetta Marittima	35
Nuovi spazi crociere a Venezia		

10/12/2024	Venezia Today	36
Mose al terzo giorno di sollevamento consecutivo: «Troppo impatto per il Porto»		

Savona, Vado

10/12/2024	La Gazzetta Marittima	38
Navi Gialle cercano personale		

10/12/2024	Savona News	39
Rigassificatore, le nuove osservazioni al Ministero di associazioni e cittadini: "Snam non ha presentato integrazioni ma un progetto nuovo"		

Genova, Voltri

10/12/2024	BizJournal Liguria	49
Christmas Party for Families: Il Porto dei piccoli e Hapag-Lloyd insieme a Natale		

10/12/2024	BizJournal Liguria	50
Zona logistica semplificata: dal Comune di Genova trasmessa alla Regione perimetrazione delle aree		

10/12/2024	Messaggero Marittimo	51
L'AdSp di Genova in controtendenza (positiva) per la parità di genere		

10/12/2024	Messaggero Marittimo	52
PSA Italy festeggia un ottimo 2024 - Messaggero Marittimo		

10/12/2024	PrimoCanale.it	Il presidente Bucci a Roma, l'incontro con Meloni e Salvini	54
10/12/2024	Shipping Italy	Zanetti sulla bandiera italiana: "Lavoriamo responsabilmente perchè l'impianto non venga abbattuto"	55
10/12/2024	Shipping Italy	Schenone è rientrato come azionista in Psa Italy ma ha lasciato Assagenti	57
10/12/2024	The Medi Telegraph	Da Psa un miliardo per automatizzare il porto di Pra'	58
10/12/2024	The Medi Telegraph	Zls di Genova, Maresca: "Trasmessa alla Regione Liguria la perimetrazione delle aree" La mappa	60
11/12/2024	transportonline.com	Psa Italy annuncia progetto investimento di 900 milioni per il terminal Genova Prà	61

La Spezia

10/12/2024	Ship Mag	La Spezia si fa green con il sistema di ShoreLink per l'elettrificazione delle banchine	62
10/12/2024	Shipping Italy	Riammissione di massa alla gara per il nuovo La Spezia Container Terminal	63
10/12/2024	Shipping Italy	Elettrificazione pronta per il Molo Garibaldi di La Spezia	64

Ravenna

10/12/2024	ravennawebtv.it	La Pigna-Lega: "Il nuovo presidente di Autorità Portuale deve avere esperienza ed essere di Ravenna"	65
------------	------------------------	--	----

Livorno

10/12/2024	La Gazzetta Marittima	Il M/Y "ASANI" di Benetti	66
10/12/2024	La Gazzetta Marittima	Le origini di Livorno cosmopolita	68
10/12/2024	Shipping Italy	La Méridionale pronta a tornare a Livorno	70

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/12/2024	(Sito) Ansa	Sequestrate 1,5 tonnellate di vongole senza tracciabilità	71
------------	--------------------	---	----

10/12/2024	AnconaNotizie	72
<hr/>		
10/12/2024	corriereadriatico.it	73
<hr/>		
10/12/2024	Gomarche	74
<hr/>		
10/12/2024	La Gazzetta Marittima	75
<hr/>		
10/12/2024	Rai News	76
<hr/>		
10/12/2024	Rai News	77
<hr/>		
11/12/2024	Ship Mag	78
<hr/>		
10/12/2024	vivereancona.it	81
<hr/>		
10/12/2024	vivereancona.it	83
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/12/2024	CivOnline	84
<hr/>		
10/12/2024	CivOnline	86
<hr/>		
10/12/2024	La Provincia di Civitavecchia	87
<hr/>		
10/12/2024	La Provincia di Civitavecchia	89
<hr/>		

Napoli

10/12/2024	FerPress	90
<hr/>		
10/12/2024	Informatore Navale	91
<hr/>		
10/12/2024	Informatore Navale	93
<hr/>		
10/12/2024	Rai News	94
<hr/>		

Bari

10/12/2024	Shipping Italy	95
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

10/12/2024	Shipping Italy	96
<hr/>		
Manovre ferroviarie in autoproduzione a Gioia Tauro		

Olbia Golfo Aranci

10/12/2024	(Sito) Ansa	97
<hr/>		
Valorizzazione beni pubblici 'obiettivo strategico Regione'		
10/12/2024	Agenparl	98
<hr/>		
CAGLIARI: FIRMA DEL PIANO CITTÀ DEGLI IMMOBILI PUBBLICI		
10/12/2024	Agenparl	99
<hr/>		
VALORIZZAZIONE BENI PUBBLICI: ASSESSORE SPANEDDA, UN OBIETTIVO STRATEGICO PER LA REGIONE		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

11/12/2024	Affari Italiani	100
<hr/>		
Siria, al-Jawlani: "Mondo non ha nulla da temere". Il monito di Israele		
10/12/2024	La Gazzetta Marittima	102
<hr/>		
"Onde Sonore" sullo stretto di Messina		
10/12/2024	La Gazzetta Marittima	103
<hr/>		
Pilotaggio in VHF a Messina		
10/12/2024	Stretto Web	104
<hr/>		
Ore di attesa, aliscafi soppressi e lavori: così i pendolari chiedono il Ponte sullo Stretto. La testimonianza		
10/12/2024	Stretto Web	105
<hr/>		
I porti di Messina e Reggio Calabria si confermano i più trafficati dell'Unione Europea. Tutti i DATI		
10/12/2024	Stretto Web	106
<hr/>		
Ponte sullo Stretto, Monti: "sarà asset importante per la Sicilia"		

Catania

10/12/2024	LiveSicilia	107
<hr/>		
Catania, il "dossier" dell'ampliamento del Porto approda al Senato		

Augusta

10/12/2024	Agenparl	108
<hr/>		
Infrastrutture, Schifani: «Porti siciliani strategici per lo sviluppo della Sicilia. Grazie a Monti per il lavoro svolto a Palermo»		

10/12/2024	Italpress	Schifani "I porti sono strategici per lo sviluppo della Sicilia"	109
10/12/2024	LiveSicilia	Schifani: "Il porto di Augusta consegnerà importanti obiettivi europei"	110
10/12/2024	LiveSicilia	Schifani: "Autorità portuale ha avuto una marcia in più"	111
10/12/2024	New Sicilia	Schifani sulle infrastrutture portuali dell'Isola: "La gestione del porto di Palermo ha una marcia in più"	114
10/12/2024	SiciliaNews24	Infrastrutture, Schifani: "Porti siciliani strategici per lo sviluppo della Sicilia"	115

Palermo, Termini Imerese

10/12/2024	(Sito) Adnkronos	Monti: "Da 2017 pil Adsp Sicilia occidentale cresciuto di 45 volte"	116
10/12/2024	(Sito) Adnkronos	Palermo, Adsp Mare di Sicilia occidentale realizzerà passerella via Crispi	117
10/12/2024	(Sito) Adnkronos	Porti, Monti (Adsp Sicilia occidentale): "Palermo farà due milioni di traffico"	118
10/12/2024	(Sito) Ansa	Monti, in 7 anni grandi risultati per AdSP Sicilia Occidentale	119
10/12/2024	(Sito) Ansa	Schifani, "Porto Termini Imerese mira a diventare grande hub"	120
10/12/2024	(Sito) Ansa	Schifani, "Economia blu sarà occasione per Sicilia del futuro"	121
10/12/2024	Affari Italiani	Porti, Monti (Adsp Sicilia occidentale): "Palermo farà due milioni di traffico"	122
10/12/2024	Agenparl	Porti, passa all'Autorità di sistema la gestione degli scali di Sciacca e Termini. Savarino: «Opportunità per renderli moderni, efficienti e competitivi»	123
10/12/2024	Informatore Navale	Il porto lancia la "formula Palermo" per la rigenerazione sociale e urbana	124
10/12/2024	Informazioni Marittime	Rigenerazione sociale e urbana del porto di Palermo, il bilancio nel convegno "Noi, il Mediterraneo..."	127
10/12/2024	Italpress	Al Palermo Marina Yachting istituzioni a confronto sul ruolo nel Mediterraneo	128
10/12/2024	Italpress	Monti "Chi verrà dopo di me continuerà a fare un buon lavoro"	130
10/12/2024	Italpress	Porti, Schifani "Monti ha fatto un gran lavoro per Palermo"	131
10/12/2024	lasicilia.it	Porti, Monti (Adsp Sicilia occidentale): "Palermo farà due milioni di traffico"	132
10/12/2024	LiveSicilia	Schifani: "Prevarrà il senso di responsabilità dell'aula sulla Finanziaria"	133

10/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	134
<hr/>			
10/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	136
<hr/>			
10/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	137
<hr/>			
10/12/2024	Palermo Today		138
<hr/>			
10/12/2024	Palermo Today		139
<hr/>			
10/12/2024	Sea Reporter		141
<hr/>			
10/12/2024	The Medi Telegraph		144
<hr/>			

Focus

10/12/2024	Agipress		146
<hr/>			
10/12/2024	Il Nautilus		148
<hr/>			
10/12/2024	Il Nautilus		151
<hr/>			
10/12/2024	Italpress		153
<hr/>			
10/12/2024	Italpress		155
<hr/>			
10/12/2024	La Gazzetta Marittima		156
<hr/>			
10/12/2024	La Gazzetta Marittima		157
<hr/>			
10/12/2024	La Gazzetta Marittima		158
<hr/>			
10/12/2024	La Gazzetta Marittima		159
<hr/>			
10/12/2024	La Gazzetta Marittima		160
<hr/>			
10/12/2024	La Gazzetta Marittima		161
<hr/>			
10/12/2024	La Gazzetta Marittima		162
<hr/>			
10/12/2024	La Gazzetta Marittima		163
<hr/>			

10/12/2024	La Gazzetta Marittima	164
TIM Enterprise promette porti e interporti smart		
10/12/2024	L'agenzia di Viaggi	165
Il Messico posticipa di sei mesi la tassa sui crocieristi		
10/12/2024	Shipping Italy	166
Bambini ottiene un contratto da Eni per un Fast Support Intervention Vessel		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Champions

Il Real batte l'Atalanta Inter, prima sconfitta

cronaca, commenti e pagelle alle pagine 50 e 51



Palermo, sette anni difficili

La rinascita del porto tra minacce e pallottole

di Gian Antonio Stella a pagina 27



Al Bashir: sbagliato associare l'Islam al terrorismo, noi in pace con chi non ha aiutato Assad. Netanyahu: distrutta la loro marina

«La mia Siria apre ai profughi»

Intervista al nuovo premier. Israele attacca i siti militari. Colloquio di Palazzo Chigi con Erdogan

PARLA MICHEL HOUELLEBEQC

«Dieci anni dopo Charlie Hebdo vedo il suicidio dell'Occidente»

di Stefano Montefiori



In Francia, dice lo scrittore Michel Houellebecq, «l'Islam avanza, vedo in Occidente la volontà di scomparire». Sono passati quasi dieci anni dal primo degli attentati islamisti del 2015, quello a *Charlie Hebdo*, e quindi quasi dieci anni dall'uscita di *Sottomissione*, il romanzo protagonista, suo malgrado, di quella tragica giornata. E Macron? «Dovrebbe dimettersi e poi tornare. Assurda la vicenda giudiziaria di Le Pen, sorpreso che non sia al potere».

alle pagine 8 e 9

INCERTEZZE AMERICANE

di Massimo Gaggi

Sempre convinto che la politica estera vada gestita come un *dealmaking* vantaggioso per gli Stati Uniti, Donald Trump si prepara a tornare alla Casa Bianca avvertendo che non vuole coinvolgimenti diretti nella partita siriana: sulla sua piattaforma, *Truth Social*, scrive a lettere maiuscole, «non sono nostri amici, non è la nostra battaglia, restiamone fuori!». Ma il leader repubblicano eredita un mondo molto diverso e più complesso rispetto a quello di quattro anni fa. Difficilmente potrà permettersi il lusso del disimpegno. Sul piano diplomatico e, forse, anche su quello militare.

Il crollo del regime di Assad gli offre l'opportunità di aumentare la pressione sulla Russia e sull'Iran, nemici indeboliti: a Putin chiede di negoziare subito la pace per l'Ucraina. Con l'Iran (che ha cercato di ucciderlo come rappresaglia per l'eliminazione, nel 2020, del generale Soleimani) è più complicato: a Teheran c'è chi vuole tornare a negoziare fermando il programma nucleare e chi vuole l'atomica a tutti i costi. Ultima linea di difesa di un regime sempre più vulnerabile. Trump si mostra duro, ma ha mandato Elon Musk a sondare l'ambasciatore iraniano all'Onu.

Ora, però, con la caduta di Assad, tutto passa per la Turchia di Erdogan, potenza regionale che estende la sua influenza.

continua a pagina 34

Firenze Trovate le vittime. L'inchiesta sullo scoppio



I manutentori Gerardo Pepe, 45 anni, e Franco Cirelli, 50, e l'autotrasportatore Carmelo Corso, 57

Le storie, lo strazio: 5 operai



Gli autotrasportatori Vincenzo Martinelli, 51 anni, e Davide Baronti, 50

di Cesare Guazzi e Alfio Sciacca

Mentre le autocisterne venivano rifornite di carburante, a pochissimi metri di distanza erano in corso dei lavori di manutenzione. E potrebbe essere qualcosa che non ha funzionato nel mezzo di queste due operazioni la ragione del disastro che nel deposito Eni di Calenzano ha causato cinque vittime oltre a numerosi feriti, anche gravi. Franco, era un ex parà della Folgore, Davide un tennista. Storie e volti uccisi dal lavoro.

alle pagine 10 e 11
Bonciani, Innocenti

GIANNELLI



di Andrea Nicastro

«La mia Siria apre ai profughi — dice il nuovo primo ministro Muhammad al Bashir —. Sbagliato identificare l'Islam con il terrorismo, noi siamo in pace con chi non ha aiutato Assad. Subito sicurezza e giustizia». E intanto Netanyahu autorizza il bombardamento di postazioni siriane, distrutti 320 obiettivi. Erdogan parla con Meloni: «Da Israele aggressione».

alle pagine 23 e 5
Gergolet, Guerzoni, Vecchi

LA CLASSIFICA DI «POLITICO»

«Meloni la più potente tra i leader in Europa»

di Francesca Basso

La premier italiana Giorgia Meloni è stata nominata da *Politico Europe* «la più potente» nella classifica 2025 delle 28 personalità più influenti d'Europa. Von der Leyen tra i «concreti», Rutte tra i «sognatori».

a pagina 13

Il caso L'arresto di Mangione. La famiglia: era sparito da mesi I libri, gli adesivi e i versi Usa, gli elogi choc al killer

MILANO, LA CONDANNA

Lesioni alla ex, quattro anni al filosofo Caffo

di Giuseppe Guastella

Il Tribunale di Milano ha condannato a 4 anni di carcere il filosofo Leonardo Caffo per maltrattamenti aggravati e lesioni gravi nei confronti della ex compagna. Il pm ne aveva chiesti 4 e mezzo. La reazione di Caffo, che farà Appello: «Va bene colpire uno per educarne mille, speriamo educino gli altri mille».

a pagina 25

di Viviana Mazza



Luigi Mangione, il 26enne arrestato per l'omicidio di Thompson

Quando l'hanno arrestato Luigi Mangione, 26 anni, origini italiane, ex studente modello, aveva l'arma e il silenziatore usati per uccidere Brian Thompson. Sui social è diventato «l'eroe» degli americani traditi dal sistema. Spille, magliette e tatuaggi per inneggiare al killer.

a pagina 21 Alivch

LA NUOVA FOTOGRAFIA DI OLIVIERO TOSCANI

LIBRI INEDITI

Il terzo volume, "SOLITUDINI", è in edicola dal 10 dicembre

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Il diplomato finlandese

La ricerca Ocse secondo cui un laureato italiano sarebbe più ignorante di un diplomato finlandese mi ha lasciato di stucco. I ragazzi delle nostre scuole superiori hanno verifiche praticamente quotidiane e il record mondiale di compiti a casa. E non mi pare che da noi le lauree si regalino, infatti sono sempre di meno. Allora perché a Helsinki o la zuppa di salmone che stimola le sinapsi? Sono andato a curiosare e ho scoperto che in Finlandia esiste solo la scuola pubblica: il figlio dell'imprenditore va in classe con quello dell'operaio, anzi non ci va proprio perché le classi non esistono e ci si sposta da un gruppo all'altro in base alle necessità di apprendimento. Poi ci sono gli insegnanti, che per diventare tali devono superare selezioni durissime, ma vengono pagati come dirigenti d'azienda, e anche per questo trattati con rispetto da genitori e ragazzi. Nelle interrogazioni, spesso sono gli allievi che fanno le domande e dalla qualità dei loro quesiti i professori capiscono se hanno davvero studiato. Quanto ai voti, si assegnano in base alle potenzialità di ciascuno (valutate insindacabilmente dall'insegnante): il 2 preso da chi partiva da o vale come il 10 di uno che partiva da 8.

Certo, la Finlandia è un posto piccolo, però con idee grandi. Noi siamo un posto grande con idee piccole. E ci siamo anche dimenticati che proprio a scuola avevamo imparato a copiare da quelli più bravi.

IL NUOVO LIBRO DI VITTORIO SGARBI

Natività

Madre e Figlio nell'arte

2 edizioni in una settimana

412.11
0-771120-448303-8





Letizia Moratti spinge la ministra Casellati alla Consulta per prendere il suo posto al dicastero delle Riforme. Così avremmo due catastrofi al posto di una



octopus energy logo and text: Energia pulita a prezzi accessibili

il Fatto Quotidiano logo and text: NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

octopus energy logo and text: Energia pulita a prezzi accessibili

Mercoledì 11 dicembre 2024 - Anno 16 - n° 342
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 200 - Arretrati: € 100 - € 16 con il libro "Ucraina, Russia e Nato in poche parole"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PARLA ARIANNA MELONI
"Giorgia pontiera con Trump e FdI senza cognatismi"
SALVINI A PAG. 6-7

LA CORSA A OSTACOLI
Gimcana-Conte: 3 anni di scissioni, ricorsi e garante
DE CAROLIS E GIARELLI A PAG. 8-9

5 MORTI A CALENZANO
Le perquisizioni all'Eni e alla ditta di manutenzione
DELLA SALA E GRASSO A PAG. 10

NIENTE GIGAFACTORY
Dialogo di Elkann e Meloni: altra Cig e i soldi in Spagna
TUNDO A PAG. 11

MENO BOCCHE, PIÙ SPESE
I deputati ridotti a 400 mangiano di più che in 630
Ilaria Proietti

Con duecento bocche in meno da sfamare si pensava - ingenuamente - che il conto da pagare sarebbe stato se non più sottile di un grissino quantomeno assai più leggero. Finisce alla Camera le spese corrono, specie al ristorante dove le onorevoli forchette ci danno dentro che è un piacere e non c'è taglio di mandibole che tenga.
A PAG. 5



BAVAGLIO Ecco perché il "Fatto" disobbedirà alla legge Nordio Toti, ultrà, Vassallo e Giulia: cosa non avremmo saputo
Noi faremo obiezione di coscienza e continueremo a pubblicare testuali le ordinanze di interesse pubblico, disposti a farci processare per innescare ricorsi alla Consulta e alla Cedu
IURILLO A PAG. 4

Rovescio internazionale
Marco Travaglio
Quella di terrorista è una qualifica politica che viene data per ragioni politiche e come tale può essere tolta. Un giorno sei terrorista, un altro sei premio Nobel per la Pace, poi magari torni terrorista. Così, parlando a Otto e mezzo degli eredi di Isis e Al Qaeda che avrebbero "liberato" la Siria dalla dittatura degli Assad, Lucio Caracciolo ha liquidato decenni di ipocrisie, doppi standard e moralismi asimmetrici del cosiddetto Impero del Bene nei confronti di amici e nemici, che poi quasi sempre coincidono, ma in tempi diversi. E ha ricondotto il dibattito geopolitico nell'unico alveo serio: quello del realismo. Che suggerisce di fare un po' di sana pulizia nel vocabolario, cancellando (o rinviando a data da destinarsi) espressioni svuotate come diritto internazionale, autodeterminazione dei popoli e democrazia. I popoli possono autodeterminarsi con l'indipendenza solo se sono amici nostri, anche se violano risoluzioni dell'Onu, come il Kosovo che si staccò dalla Serbia; se sono amici dei nostri nemici - come i russi e i cinesi del Donbass e della Crimea in Ucraina, dell'Ossezia del Sud e dell'Abkazia in Georgia, della Transnistria in Moldavia, e gli armeni del Nagorno Karabakh in Azerbaijan - o nemici dei nostri amici come i curdi invisibili a Erdogan, non possono.

INVADE E BOMBARDA ERDOGAN (CHE FA LE STESSA COSE) PROTESTA
Siria: Bibi fa come se fosse a casa sua
300 RAID IN 24 ORE ISRAELE ANNUNCIA DI AVERE DISTRUTTO LA FLOTTA E L'80% DELLA FORZA MILITARE DI DAMASCO. IL TURCO CHIAMA VDL E MELONI
ANTONIUCI E DVIRI A PAG. 3

"BINARIO2" E "REPORT"
Rai, il caso Perla su Mellone. Lega e FI contro Rossi
ROSELLI A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME
Lerner Chi teme una Siria islamista a pag. 13
Fini Giovani: più incazzati, meno soli a pag. 17
Robecchi La Ue che caccia i siriani a pag. 13
Crapis Sanità distrutta dal cinismo a pag. 13
Caselli Atreju, Colosimo in conflitto a pag. 15
Pontiggia Il cinema europeo in crisi a pag. 18

E CAFFO CONDANNATO
Fiera libri, editori contro Valerio: "Vendite crollate"
RODANO A PAG. 19
La cattiveria
Il virus in Congo sta già avendo sviluppi preoccupanti. Si rivedono Burioni e Bassetti in tivù
LA PALESTRA/MATTEO CAPPONI

L'Onu, con la Corte penale internazionale (e i tribunali speciali precedenti), fece pagare i crimini di guerra a Milosevic e ai genocidi ruandesi e ora vuole arrestare Putin e Netanyahu, ma si è scordata i criminali di guerra più mortiferi: Clinton, Bush jr., Rumsfeld, Cheney, Condoleezza Rice, Blair, B., Aznar, Obama, Sarkozy & C., per tutti i morti ammazzati in Serbia, Afghanistan, Iraq e Libia. Il diritto internazionale fu giustamente imposto manu militari all'Argentina quando fregò le Falkland al Regno Unito e a Saddam Hussein quando si mangiò il Kuwait, ma non tutte le volte che Israele invade (e ancora invade) terre palestinesi o brandelli di Libano e di Siria. A proposito di Siria: Israele sta allegramente occupandone altri pezzi a Sud, come fa da anni e continua a fare a Nord la Turchia. Che ha appena scambiato il ritiro dei russi da Aleppo con la salvaguardia delle loro basi e con la soluzione finale per i curdi. Poi ci sono gli Usa, che controllano un altro lembo di Siria con una base militare e un migliaio di uomini e ora fiancheggiavano i jihadisti e il capobanda al-Jolani senza neppure revocare la taglia da 10 milioni posta sul suo capo con la messa al bando del suo Hts, in cima alla lista nera degli Usa e dell'Ue come il non plus ultra del terrorismo. Cioè: Israele, Turchia e Usa - esattamente come prima l'Isis - occupano territori di uno Stato sovrano e nessuno dice né fa nulla. Com'era quella storiella dell'aggressore e dell'agredito?





ANNO XXIX NUMERO 293 DIRETTORE CLAUDIO CERASIA MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 2024 € 1,80 + € 0,50 con REVUE n. 35 + € 1,50 il mese L'ANTIFASCISMO È CRUCIALE

Meno agenda fuffa più agenda realtà. L'urgenza di un'Atreju dedicata agli investitori per rompere un tabù del governo Meloni. Una notizia

C'è una notizia gustosa che riguarda l'agenda del governo e che riguarda in particolare un appuntamento non ancora agenda che potrebbe diventare uno spauracchio tra la Giorgia di ieri e la Meloni di oggi...

Ma essere per esempio la riforma della giustizia, e servono strategie strutturali che ancora non si vedono per alleggerire la pressione fiscale non solo alle famiglie con basso reddito ma anche agli imprenditori...

Requiem per il tiranno Così, alla fine, la Chiesa ha reciso il filo sottile che la legava ad Assad

Nel 2013 il Papa si oppose al raid sulla Siria, nonostante l'uso di armi chimiche da parte del regime. Caduta sorprendente Roma. Alla fine d'agosto del 2013, l'attacco occidentale su Damasco era considerato imminente...

Imbarazzo Guterres Dalla "decolonizzazione" al "disarmo", la Siria di Assad all'Onu se la rideva

Roma. Per la prima volta, il segretario delle Nazioni Unite António Guterres ha dovuto aspettare che il regime dittatoriale per la Siria non aveva mai usato prima le parole "dittatore" o "regime" per la Siria, Russia, Iran, Cina o Cuba...

Andrea's Version A proposito di Report, fiore all'occhiello del progressismo più imbecille, e del suo sacerdote Sigfrido Ranucci, amatissimo dallo stesso, leggiamo:

Ma è giornalismo del servizio pubblico mandare in onda una conversazione tra la moglie furbesca e un marito che paradossalmente accampa scuse? (nell'ultimo Report, n.d.r.) È uno scoop o solo una mascalzonata? Che cosa c'entra quel dialogo con l'informazione?...

Sigari e champagne per Bibi

Con la caduta di Assad, l'Asse della resistenza è amputato. Il merito è di Netanyahu, che ha consacrato la pace attraverso la forza e la dignità della guerra. Invece di processarlo, dovremmo ringraziarlo. Assad è crollato nella vergogna, la Siria progredisce da questa certezza dell'orrore all'incertezza, un po' quel che è successo in Iraq con Saddam; l'Iran ha perso molto più che una pista per i suoi traffici d'armi...

Non si rimpiange un dittatore

Tutto quel che abbiamo ignorato dell'assadismo, le vittime e gli sponsor. Milano. Che cosa festeggiate?, chiedono i cantori della stabilità irresponsabile che fino a due settimane fa contavano su Bashar el Assad come su un perno inmovibile...

Colpita e affondata

La Russia cerca un porto in Libia per la sua flotta, tra l'incertezza siriana e la cacciata dal Mar Nero. Roma. Mentre resta il mistero sulla sorte di Bashar el Assad, forse ve lo ho già detto, i ufficiali delle Forze armate siriane hanno trovato in Libia un "porto sicuro"...

Hamas chiama Siria

Il gruppo di Gaza cerca un legame con i ribelli e un nuovo marchio per rilanciarsi. Le spalle all'Iran. Roma. Hamas è rimasto in silenzio anche perché non si ancora con quale voce parlare, ma lunedì, per la prima volta, ha rilasciato un comunicato per congratularsi con i gruppi ribelli della Siria per aver "realizzato le aspirazioni di libertà e giustizia"...

Miki, un caregiver

Storia "anticostituzionale" di un "caregiver familiare" di altri 8 milioni come lui. Soli. Lo chiameremo Miki. Un po' perché, semplicemente, è il suo vero nome. Michele. Un po' perché nella sua vita non c'è spazio per fantasie e...

Caffo di punizione

Bello poter scrivere di argomenti che non intendessero proprio, e avere l'agio di dichiararlo prima (spolier). CENTRO MASTRO CILIEGIA. Ad esempio le risse al rasoio di Occam occorsero attorno a un festival di libri che si svolge nell'unica location brutta di Roma...

Meta-Succession

Murdoch perde contro i figli, ultimo atto. Se la vita imita l'arte, la sfiga imita le serie tv. Mentre il mondo cade a pezzi, scopia ogni giorno una nuova guerra e i filosofi vengono condannati per violenza contro i figli...

Meta-Succession

Murdoch perde contro i figli, ultimo atto. Se la vita imita l'arte, la sfiga imita le serie tv. Mentre il mondo cade a pezzi, scopia ogni giorno una nuova guerra e i filosofi vengono condannati per violenza contro i figli...

Agri Ursula

Dopo l'accordo Ue-Mercosur, von der Leyen lancia la strategia a sostegno degli agricoltori. Roma. "La Banca europea per gli investimenti (BeI) annuncerà tre miliardi di euro in investimenti agroalimentari con una forte attenzione per i giovani agricoltori"...

San Ruffini delle Entrate

Può dimettersi dall'agenzia per fare il federatore di centro, FdI e FI: "L'asce". I nomi dei sostituti. Roma. Arriva il "santo direttore" (delle Entrate) Alla Camera: "Ernesto Maria Ruffini si dimette"...

Bonus Anno Santo

Gualtieri aumenta del 20 per cento lo stipendio al diggi del comune marito dell'assessora. Roma. Bonus Giubileo al Comune di Roma. A beneficiarne però sarà solo una persona: Paolo Aielli, già amministratore delegato della Zecca dello Stato...

IL KILLER DI BRIAN THOMPSON

La ribellione da saloon di Luigi Mangione contro una società malata. PISTOLINI NELL'INSERTO IV. Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30



LA FARSA SUL LEONCAVALLO: 102 SFRATTI FINITI NEL NULLA

Bravi a pagina 8

ROGO DI PRIMAVALLE ORA LA SORELLA DELLE VITTIME DEVE RISARCIRE

Zurlo a pagina 6



GAROFANI E NOSTALGIA: A MILANO L'ADDIO AL SINDACO PILLITTERI

Facci a pagina 8



C'ERA UN RAGAZZO... L'ETERNO MORANDI COMPIE OTTANT'ANNI

Giordano a pagina 26



il Giornale



VALLEVERDE



www.ilgiornale.it

MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 2024

DIRETTORE DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 254 - 1.50 euro*

Editoriale

UCCIDONO TORTORA UNA SECONDA VOLTA

di Alessandro Sallusti

C apiamo che il solo nominare Enzo Tortora faccia venire l'orticaria a chi quell'uomo mite e saggio lo ha distrutto ingiustamente per via giudiziaria fino a portarlo alla morte. Capiamo il senso di vergogna che quella pagina di malagiustizia provoca per tutto il sistema giudiziario ma che adesso i magistrati vogliono uccidere una seconda volta Tortora è qualche cosa che va oltre i limiti della comprensione.

Succede che in Parlamento si sta valutando di istituire la «Giornata delle vittime di errori giudiziari» e farla coincidere con la data dell'arresto di Tortora, il 17 giugno. Ascoltato in Commissione Giustizia sul tema, il segretario dell'Associazione nazionale magistrati, Giuseppe Santalucia, ha espresso dubbi sia sulla giornata sia sulla data, in quanto «genererebbe sfiducia nei nostri confronti da parte dell'opinione pubblica».

Già, secondo loro gli italiani non dovrebbero soffermarsi a riflettere sul fatto che ogni anno - fonte l'Autorità garante dei detenuti - 960 innocenti finiscono in carcere, una media di tre al giorno. E che ogni anno, negli ultimi trenta, sette persone vengono condannate ingiustamente in modo definitivo, come poi a fatica riconosciuto dallo Stato. E parliamo appunto solo degli errori talmente grossolani da dover essere in qualche modo sanati anche con importanti risarcimenti economici.

Quel 17 giugno del 1983, giorno in cui Enzo Tortora appena arrestato venne mostrato a favore di telecamere con le manette ai polsi, deve invece giustamente diventare il «giorno della vergogna» per tre motivi. Il primo è il fatto in sé; il secondo è che nessuno negli anni successivi ha mai chiesto scusa a lui e agli italiani; il terzo, per certi versi ancora più grave, è che i pm e i giudici di quel processo hanno fatto tutti una brillante carriera nonostante la loro incapacità o malafede fosse stata definitivamente smascherata.

Mi auguro che l'obiezione del capo dell'Associazione magistrati non abbia alcun seguito. E mi auguro, ma è solo un sogno, che quel giorno Santalucia ci metta la faccia e con un sussulto di onestà e dignità ammetta che il problema esiste e che tutti loro per primi si faranno carico di risolverlo al più presto. Sarebbe l'unico modo per provare a riconquistare un po' della fiducia che gli italiani, da quel giorno, hanno smesso di concedere alla magistratura italiana.

IL DOVERE DELLA TRASPARENZA

Ramy, i carabinieri e lo spettro della bugia

di Marco Zucchetti

N ella vicenda di Ramy Elgaml, il diciannovenne egiziano morto a Milano in un incidente stradale (...)

segue a pagina 9 con Bassi

ANALFABETISMO FUNZIONALE

Un italiano su tre legge ma non capisce

Matteo Sacchi

In Italia oltre un terzo degli adulti è in una condizione di analfabetismo funzionale. A dirlo uno studio dell'Ocse.

a pagina 17

la stanza di *Vittorio Feltri*
alle pagine 22-23
Il presepe, inclusivo per definizione

La Damasco «libera»

Ecco la jihad «moderata» Kalashnikov ai bambini

Gaia Cesare e Gian Micalessin alle pagine 12 e 13



VIolenza Un miliziano gioca con un bimbo a Damasco

IN SIRIA CACCIA AI FEDELI DI ASSAD E ora è il turno dell'Iran

di Edward N. Luttwak

D amasco è caduta perché l'Iran ha mantenuto a lungo al potere la dittatura di Assad grazie alla sua milizia libanese Hezbollah - il più grande esercito non (...)

segue a pagina 12

VERSO UN ALTRO VENERDÌ NERO

Scioperi, Salvini precetta Manovra: chi guadagna

Scontro con i sindacati, serrata ridotta a 4 ore Dipendenti e aziende premiati dalle misure

Pier Francesco Borgia e Gian Maria De Francesco

■ Ancora scontro fra sindacati e ministro Salvini, con le sigle che insistono sull'ennesimo sciopero (previsto da domani sera a venerdì) e il leghista che promette di ridurlo a 4 ore per limitare i disagi per gli italiani in un week-end pre-natalizio. Intanto tra flat tax, Ires e bonus, ecco chi ci guadagna dalle ultime modifiche alla manovra.

alle pagine 2-3

LA CLASSIFICA

Riconoscimento alla Meloni «È la più potente d'Europa»

■ *Politico.eu* ha scelto la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, come «la persona più potente d'Europa» nella sua classifica per il 2025. Il quotidiano statunitense sottolinea che «in meno di un decennio, la leader del partito di destra Fratelli d'Italia è stata eletta primo ministro d'Italia ed è riuscita ad affermarsi come una figura con cui Bruxelles, e ora Washington, possono fare affari. Dalla sua elezione nel 2022, il primo ministro italiano ha introdotto politiche su questioni come l'immigrazione».

a pagina 2-3

all'interno

NON SOLO ROMANIA Un antivirus per salvare le democrazie

di Gaetano Quagliariello

L'Italia repubblicana sconta una storia antica di influenze straniere. Sita sulla linea di faglia della Guerra Fredda, per quasi cinquant'anni è stata oggetto di attenzioni speciali da entrambe le superpotenze. Accomunata dalla condivisa esigenza che la fragile democrazia italiana non si consolidasse. Nessuna equivalenza tra «amic» e «nemici». In ogni caso, è ormai appurato che Usa e Urss (...)

segue a pagina 10

GIÙ LA MASCHERA

SONO UNA SICUREZZA

di Luigi Mascheroni

stintivamente non sapremmo se condividere o no il Decreto sicurezza in discussione al Senato. Ma dopo avere visto i video prodotti dai centri sociali, i movimenti studenteschi e le associazioni dei progressisti più scamicciati - ma magari ci fosse del caviale, a sinistra - ci sentiamo fortemente a favore. Forse è anche un po' leggero; bisognerebbe rinforzarlo.

Scrittori impegnati ma non letti, attori sempre a metà carriera con scarsi margini di peggioramento e cantanti nati incendiari e diventati camerieri non smettono di lanciare allarmi contro le manovre repressive del



governo. Fra tutti spicca Elio Germano, interprete del nuovo comunismo molto social e poco sociale che Berlinguer non avrebbe mai condiviso. L'attore, con un reel su TikTok, ha bollato il Ddl come un attacco ai diritti umani. «Protestare anche pacificamente nelle carceri, o chiedere attenzione, effettuando magari un blocco stradale, o esercitare il diritto alla casa occupando anche simbolicamente, edifici sfitti, diventerà reato».

Simbolicamente, siamo d'accordo con il decreto sicurezza.

Difendono i blocchi illegali, fomentano il conflitto sociale, contestualizzano la violenza e giustificano le occupazioni delle case - ma mai delle loro ville al mare - confondendo i diritti con i reati. Tipico degli intellettuali: egoisti ma pieni di pietà.

Cosa vuoi. È un programma politico anche questo. Stare con chi istiga, mai con chi subisce.



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 11 dicembre 2024
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, caccia al filmato. Telefoni sequestrati

Ramy, il video sparito e l'ipotesi depistaggio
Faro su sei carabinieri

A. Gianni e Palma a pagina 17



Stellantis, salvi i posti dell'indotto

Rinnovata la commessa con Trasnova che ritira i licenziamenti. Il gruppo investe in una gigafactory di batterie al litio in Spagna Tajani: un miliardo di aiuti all'auto. Manovra, vince l'asse Giorgetti-Meloni. La premier nominata leader più potente in Europa dal sito Politico Servizi alle p. 8 e 9

Ma Usb conferma: venerdì stop

Trasporti, Salvini precetta: solo quattro ore di sciopero

Pomponi a pagina 10

Biella, gli auguri all'americana e l'ossessione del fascismo



Scrivono XMas, leggono Decima
Anche il Natale va a rovescio

Mattioli a pagina 11

CALENZANO, LE VITTIME SONO CINQUE. LE INDAGINI PUNTANO SU UN GUASTO ALL'IMPIANTO



Ecco ciò che resta dell'impianto esploso lunedì a Calenzano

Ferranti, dirigente Ispra

«Pochi controlli Solo sei ispettori per tutta l'Italia»

Troise a pagina 7

Brogioni, Natoli, Mocarozzi e Ingardia da pag. 2 a 5



Siria, scatta la resa dei conti

Israele bombarda le armi di Assad

Ottaviani e Baquis alle pag. 12 e 13



Condannato il filosofo

Maltrattò l'ex: 4 anni a Caffo

Gianni a pagina 14



Usa, l'omicidio del ceo della sanità

Il web ineggia al giovane killer

Pioli a pagina 16

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.

RAFFREDDORE



Le Monde diplomatique

DA DOMANI IN EDICOLA Dossier: al lavoro...; Messico, la vittoria di Sheinbaum; Trump, la rivincita; Vietnam, minacce sul riso



Domani l'ExtraTerrestre

CLIMA 15 milioni di Km quadrati di terre aride e la desertificazione che avanza. Sul tavolo della Cop16 di Riad i costi del degrado dei suoli



Visioni

CINEMA Si è chiuso il Laceno d'oro, storico festival di Avellino. Gli spazi ritrovati, le sorprese, gli omaggi

Francesca Saturnino pagina 13

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MANDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 2024 - ANNO LIV - N° 295

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Truppe israeliane vicino al villaggio druso di Majdal Shams, sulle alture del Golan foto di Abir Sultan/Ansa



Cade la linea

Israele sfonda la linea di demarcazione fissata dall'Onu sulle alture del Golan ed estende fino alle porte di Damasco la sua «zona difensiva sterile», mentre con 310 raid aerei annienta flotta e basi militari della Siria che fu. Ma per al Julani, il nuovo rais, tutto va bene pagine 2, 3

«Grande Israele»

La sfida etica della guerra permanente

MARCO BASCETTA

Ora che il regime siriano di Assad è stato spazzato via con sorprendente rapidità, da milizie fondamentaliste intrecciate con la storia di Al Qaeda e dello stato islamico e con progetti imprevedibili, Israele spinge oltre il confine siriano la sua presenza militare.

segue a pagina 14

L'Europa e i profughi

Distratti su tutto, velocissimi nell'alzare muri

FRANCESCO STRAZZARI

Secondo il premier britannico Keir Starmer è davvero troppo presto per togliere dalla lista dei gruppi catalogati come terroristi Hay'at Tahrir al-Sham (Hts), la formazione islamico-nazionalista che ha guidato l'offensiva vittoriosa in Siria.

segue a pagina 15

LAVORATORI IN CRISI MENTRE IL GOVERNO MELONI PARLA DI UN PAESE IMMAGINARIO

Sprofondo industriale: 21 mesi di crollo

Mentre il governo Meloni racconta un paese immaginario siamo arrivati al ventunesimo mese consecutivo di crollo della produzione industriale. Lo ha attestato ieri l'Istituto nazionale di statistica. Una situazione di cui è politicamente responsabile il governo Meloni

che è in carica da 25 mesi. La «lunghissima fase di contrazione», così l'ha definita l'Istat, è stata alimentata in particolare dal crollo di due settori: la produzione delle auto e quella del tessile. Solo nell'ultimo anno la produzione delle auto è crollata di oltre il 40% del suo valore, quella più generale dei mezzi di trasporto del 16,4%. Intanto si inasprisce la vertenza della Beko. Ieri l'azienda ha confermato 1.935 esuberi. Scioperi a Varese e a Siena. Polemiche sull'uso del «Golden power» da parte dell'esecutivo.

ROBERTO CICCARELLI PAGINA 7

STELLANTIS CONCEDE UN ANNO Trasnova, ritirati i licenziamenti

I lavoratori esultano, lo spettro di 250 licenziamenti a fine mese è stato quantomeno allontanato. Ieri al ministero delle Imprese accordo su Trasnova, ci sarà un altro anno di contratto con Stellantis, dunque i licenziamenti sono ritirati. Soddisfatti i sindacati, Pd, M5S e Avs. Ma è solo una tregua. CARUGATTI A PAGINA 7

CALENZANO Sito Eni, indagini sulla sua pericolosità



Le vittime dell'esplosione al sito Eni di Calenzano salgono a cinque: tre autotrasportatori e due tecnici manutentori dipendenti della Sergen di Grumentova. Il sindaco Carovani e il governatore della Toscana Giani: «Il deposito va spostato, è incompatibile». CHIARI A PAGINA 5

AUTONOMIA Cassese va avanti, diritti diseguali



La Corte Costituzionale ha assestato un brutto colpo al Comitato Cassese, poiché ha decretato l'illegittimità della procedura di determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni (Lep). Nel Comitato adesso si litiga sul tentativo di forzare le conclusioni. FUMAGALLIA PAGINA 6

SABATO CORTEO A ROMA Duello al senato sul Ddl sicurezza



Ci sono 1500 emendamenti in discussione a Palazzo Madama per i 38 articoli che compongono il Ddl Sicurezza. La destra, che ha la forza dei numeri, prova ad accelerare. Le opposizioni tengono botta. E sabato c'è il grande corteo nazionale contro il «Ddl Ungheria». SANTORO A PAGINA 8



all'interno

Jihad in Siria Il pragmatico Al Julani sulle orme dei Talebani

Torsioni del jihadismo contemporaneo. Hay'at Tahrir al Sham tenta di replicare a Damasco la formula elaborata dai nuovi padroni dell'Afghanistan: guerra santa, diplomazia e un pizzico di rivendicazioni nazionaliste.

GIULIANO BATTISTON PAGINA 3

Intervista «Netanyahu vuole solo liberarsi dei palestinesi»

Deputata alla Knesset, palestinese e comunista, Aida Touma-Sliman parla del processo al premier e dell'ultradestra israeliana che «usa la paura e la voglia di vendetta per soffocare ogni voce critica».

CHIARA CRUCIATI PAGINA 4

Printed in Italy. Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CPRM/232103 - P. 02025 - 2130000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO - N° 343 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20% LL. 66/2013

Fondato nel 1892



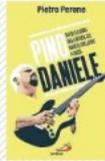
Mercoledì 11 Dicembre 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

ARONA E PRODA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELRO L23

Il libro

Pino Daniele e la "sua" Napoli tra sogni, lotte e delusioni



Federico Vacalebri
Pietro Perone, a dieci anni dalla morte di Pino Daniele, riporta il Nero a Metà alla sua dimensione politica. È nella città in cui è nato: tra lotte, movimenti, sogni, bisogni, illusioni e (ante) delusioni. Il volume, per i tipi della San Paolo Edizioni, da domani in libreria. **A pag. 14**

A Forio d'Ischia Villa, anfiteatro e parco: così rinasce "La Colombaia" di Luchino Visconti



Gaetano Ferrandino
Villa, anfiteatro, parco e restauro della villa "La Colombaia", dimora ischitana di Luchino Visconti. La sovrintendenza approva il progetto finanziato dal ministero della Cultura. **In Cronaca**

L'Editoriale
Europa e Italia,
la visione che serve

IL LABORATORIO DEL FUTURO DA COSTRUIRE

di Roberto Napolitano

Toccare con mano la vitalità dell'impresa meridionale globalizzata e delle multinazionali che hanno scelto questi territori per scommettere sul loro futuro è rincuorante. Apprendere che le aziende del Sud hanno fatto il pieno di credito d'imposta, è la dimostrazione più concreta possibile che il processo virtuoso continua. La macchina degli investimenti pubblici e privati nel Sud accelera, non è poco, perché usciamo da un periodo post Covid di forte crescita rispetto a una media europea negativa. Gli investimenti di oggi sono il Pil di domani e, quindi, stiamo ancora costruendo sviluppo per gli anni a venire. Sono tutti fenomeni e fatti che abbiamo potuto riscontrare ieri nella giornata di lavori organizzata da Mattino e PwC con la consueta classifica delle prime 500 aziende campione. Sono elementi di vario genere che contribuiscono a restituirci a tutti la fiducia contagiosa di cui si ha vitale bisogno. È quella che assolutamente serve per fronteggiare i contraccolpi evidenti della crisi tedesca e della contrazione dei traffici globali causa guerre e effetti di lungo termine della pandemia sulle catene mondiali della logistica.

Vorremmo, però, essere chiari. Una cosa più di tutte ci ha colpito: constatare che il ministro senza portafoglio con il portafoglio più ricco, Tommaso Foti, che ha le deleghe di Pnrr, coesione e affari europei, alla sua prima uscita pubblica in casa nostra ha dialogato con il sindaco di Napoli e presidente dell'associazione nazionale dei Comuni (Anci), Gaetano Manfredi, utilizzando il linguaggio e i contenuti della collaborazione istituzionale, inserita dentro una proiezione di sviluppo di dieci-venti anni che è l'orizzonte giusto per le grandi trasformazioni. **Continua a pag. 35**

Credito d'imposta, il Sud fa il pieno

Zes Unica, i conti tornano: alle imprese il 60% della copertura degli investimenti (2,4 miliardi) Foti: Napoli esempio di sinergia istituzionale. Fitto: la crescita del Mezzogiorno giova all'Europa

Mattia Iovane, Adolfo Pappalardo, Nando Santonastaso da pag. 2 a 4

Segnale al governo: prorogate le commesse

Stellantis, c'è l'accordo su Trasnova congelati 400 licenziamenti



Stellantis proroga la commessa a Trasnova, l'azienda che fa attività di logistica a Pomigliano, a Cassino, a Melfi e a Torino: evitati i licenziamenti. Oltre a quelli di Trasnova sono stati ritirati quelli di Logitech, Teknoservice e Csa. L'accordo è stato raggiunto al MiM: «Mi auguro che sia l'inizio di un nuovo e fattivo percorso anche con Stellantis», commenta il ministro Urso. **Pacifico a pag. 6**

«Influente sia su Bruxelles che su Washington»

La classifica di Politico per il 2025 «Meloni leader più potente d'Europa»

È Giorgia Meloni «la persona più potente d'Europa», secondo la classifica per il 2025 di "Politico". «Chi chiamano se vuoi parlare con l'Europa? Se sei Elon Musk, l'uomo più ricco del mondo e



consigliere chiave del presidente eletto degli Stati Uniti Donald Trump, il numero che chiamano appartiene a Giorgia Meloni», scrive il quotidiano statunitense. **Bulleri a pag. 8**

L'analisi SCIOPERI POLITICI E NOTTE DELLA LEGALITÀ

di Tommaso Frosini
Lo sciopero è un diritto costituzionale. Tutelato e garantito all'art. 40, il quale precisa che lo si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano. **Continua a pag. 35**

Lesione al ginocchio, ma il georgiano guarda avanti: «Voglio vincere»



Un mese senza Kvara

Pino Taormina a pag. 16

Il Medio Oriente in fiamme Israele avanza in Siria i raid distruggono l'80% delle capacità militari

Israele avanza (e attacca) in Siria. Raid contro basi, porti e depositi. Cancellato l'80% delle capacità militari di Damasco. L'accusa di Erdogan, che sente al telefono Meloni e Von der Leyen: «Questa aggressione non contribuisce alla stabilità, si rispetti l'integrità territoriale». **Vita a pag. 13**

Il commento Damasco e Kiev le sfide che l'Europa non può perdere

di Ferdinando Adornato a pag. 34

Domani i Reali di Spagna a Napoli Lorito: «Il dottorato a Re Felipe omaggio a una storia comune»

Mariagiovanna Capone a pag. 11

Attesi 380mila visitatori, Bertè star al Plebiscito Poker-show di Capodanno «Sarà una festa di popolo»

Gennaro Di Biase

Il clou dei live sarà il concerto al Plebiscito del 31 dicembre con Sal da Vinci, Loredana Bertè e James Senese, che stanno preparando un tributo a Pino Daniele, poi dj set per fare l'alba sul lungomare. Si partirà però il 29 al PalaVesuvio. La sera del 30, sempre al Plebiscito, ci sarà un contest di musica urban e trap, tra i giudici c'è Geolier, atteso sul palco. Il 1° gennaio, dalle 17 a mezzanotte, in piazza Vittoria una maratona live. **In Cronaca**



Loredana Bertè star del concerto in piazza del Plebiscito

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

RAFFREDDORE

PER I TUOI ECCÌ, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.



ALLART
CONCETTI
PORTE FINESTRE COPERTURE
www.allartcenter.it
Roma

Il Messaggero

ALLART
CONCETTI
PORTE FINESTRE COPERTURE
TEL 06 491404

€ 1,40* ARNO 148-N° 341
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L. 462/04 art. 1 c. 1 D.D. 9/01

NAZIONALE

Mercoledì 11 Dicembre 2024 • S. Damaso

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Rischio rincaro al bar
Caffè, il prezzo è da record: mai così alto dal 1972
Amoruso a pag.15



In settimana torna a casa
Un defibrillatore per Bove: due mesi per capire il futuro
Tenerani a pag.20



Si regala un nuovo album
C'era un ragazzo che compie 80 anni
Auguri a Morandi
Costantini a pag.23



L'editoriale
LE DUE SFIDE CHE L'EUROPA NON PUÒ PERDERE

Ferdinando Adornato

Europa, se ci sei batti due colpi. La Storia che sta rapidamente cambiando il volto del mondo mette l'Unione europea davanti a due grandi opportunità di guadagnarsi un ruolo protagonista nello scenario mondiale. La prima è l'imprevisto "regime change" in Siria. La seconda è il previsto negoziato sul destino dell'Ucraina. Andiamo per ordine. La cosa più urgente è ora decidere la strategia da mettere in campo di fronte alla rivoluzione di Damasco. E' sacrosanta la prudenza che l'intera comunità internazionale sta esibendo, pur di fronte ai primi indubbi segnali positivi lanciati dal nuovo corso di Al Jolani (l'amnistia ai soldati di Assad, il proposito di tutelare le minoranze religiose e di non imporre il velo alle donne). E' sacrosanta perché è più che giusto evitare di ripetere l'errore, commesso al tempo delle primavere arabe: rimanere vittime di un'ingenua "esaltazione democratica" per poi ritrovarsi raggiunti dagli sviluppi drammatici degli eventi, in specie in Libia. D'altra parte però, appare assai riduttivo limitare la propria reazione alla cancellazione delle richieste d'asilo politico dei profughi siriani. Tra l'illusione che si possano aprire d'incanto inedite frontiere di libertà e la pigrizia avvertita di preoccuparsi solo degli esiti sull'immigrazione in "casa nostra", c'è un infinito spazio di iniziative da assumere. Politiche, diplomatiche, commerciali. Non c'è bisogno di Metternich o di Kissinger per capire che, di fronte alla reiterata volontà di Trump (...)

Continua a pag. 25

La frenata dell'industria

Stellantis congela le uscite

► Segnale al governo: prorogate di 12 mesi le commesse a Trasnova, salvi 400 posti
► Istat, male la produzione: -3,6% annuo. In Manovra misure per le imprese

ROMA Stellantis proroga la commessa a Trasnova: stop ai licenziamenti. I. Istat: produzione industriale in frenata. Pacifico e Urseino alle pag. 2 e 3

La riforma inserita nel Milleproroghe

Una spinta alle assunzioni nella Pa concorsi in 3 anni o taglio ai fondi

Andrea Bassi

Le amministrazioni pubbliche che saranno autorizzate a bandire concorsi, rice-



vendendo i fondi per le assunzioni, avranno un tempo limite di 3 anni per completare le procedure. Altrimenti perderanno i fondi. A pag. 15

Politico: Meloni leader più potente d'Europa

Arianna: FdI non è un partito familista
Giorgia farà da tramite tra Ue e Trump

Francesco Bechis

«Siamo una comunità aperta», dice Arianna Meloni a Il



Messaggero. «Questa storia che dietro Giorgia ci sono solo io, o il cognato dà un'immagine molto riduttiva di FdI». A pag. 10

La strage del deposito



Calenzano, i morti sono 5
Una nube di gas prima del rogo

dal nostro inviato

Mauro Evangelisti

CALENZANO (FI) «Vede quel fumo bianco che sale da terra? Tutto è partito di lì». A parlare, rivedendo il video delle telecamere, è chi conosce bene il lavoro di autotrasportatore di carburante. A pag. 4
Bernardini a pag. 5

File alle frontiere di Turchia e Libano. Israele bombarda basi e porti



Siria, ora i rifugiati tornano a casa

Migranti siriani alla porta di confine di Cilvegouza. Foto Reuters. Bussotti, Troili, Ventura e Vita alle pag. 6 e 7

Caffo condannato a quattro anni per lesioni all'ex

► Il filosofo: «Io colpito per educarne mille»
La vittima: «Cultura permeata di pregiudizi»

Laura Pace

Quattro anni di carcere. È questa la condanna emessa dal Tribunale di Milano nei confronti del filosofo Leonardo Caffo, colpevole di maltrattamenti e lesioni aggravate ai danni della ex compagna. Lui: «Sono stato colpito per educarne mille». La vittima: «Serva da spunto per contrastare la violenza sulle donne». A pag. 13

Virologi all'attacco
Stop alle multe per i No vax:
tensione Lega-FI

ROMA Monta anche nella maggioranza la polemica sullo stop alle multe per i No vax. Critiche da FI. La Lega: segnale di «pacificazione». Sorrentino a pag. 14

Il commento



IL KILLER-STAR E IL PERICOLO DI EMULAZIONE

Marina Valensise

Si popola su facebook e sui circuiti digitali la bella faccia da italiano di Luigi Mangione, il killer ventiseienne (...)
Continu a pag. 25
Pauro a pag. 9

6 SETTEMBRE 2025

LIGABUE

LA NOTTE DI

CERTE NOTTI

REGGIA DI CASERTA

CASERTA

Il Segno di LUCA

SEGNO DEL CANCRO
NUOVI PERCORSI

Favorendo un atteggiamento apparentemente ingenuo, la Luna ti consente di trovare delle strade alternative da seguire nel lavoro, che ti consentono di aggirare facilmente gli ostacoli che oggi potrebbero interporci. Sui investimenti molte energie nel compito che ti sei assegnate e questo in realtà gioca a tuo favore perché facendole circolare le rigeneri e le molteplici. L'acqua che caratterizza il tuo segno è quella pura di sorgente.

MANTRA DEL GIORNO
È usandole che le cose si rigenerano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 25

* Tardati 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 Tuttamercato € 1,40, in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, in Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50, *Roma stregata* € 6,90 (solo Roma); *L'era dei ghiacciatori - Vol. 2* € 6,90 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 11 dicembre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Alluvione, sul commissario il Governo non cede

**Giunta de Pascale:
chi entra e chi esce
I rebus vice e turismo**

Baroncini e Carbutti alle pagine 20 e 21



Stellantis, salvi i posti dell'indotto

Rinnovata la commessa con Trasnova che ritira i licenziamenti. Il gruppo investe in una gigafactory di batterie al litio in Spagna Tajani: un miliardo di aiuti all'auto. Manovra, vince l'asse Giorgetti-Meloni. La premier nominata leader più potente in Europa dal sito Politico Servizi alle p. 8 e 9

Ma Usb conferma: venerdì stop

**Trasporti,
Salvini precetta:
solo quattro ore
di sciopero**

Pomponi a pagina 10

Biella, gli auguri all'americana
e l'ossessione del fascismo



**Scrivono XMas,
leggono Decima
Anche il Natale
va a rovescio**

Mattioli a pagina 11

CALENZANO, LE VITTIME SONO CINQUE. LE INDAGINI PUNTANO SU UN GUASTO ALL'IMPIANTO

Ecco ciò che resta dell'impianto esploso lunedì a Calenzano

Ferranti, dirigente Ispra
**«Pochi controlli
Solo sei ispettori
per tutta l'Italia»**

Troise a pagina 7

**ANATOMIA
DI UNA STRAGE**

Brogioni, Natoli,
Mecarozzi e Ingardia da pag. 2 a 5



Siria, scatta la resa dei conti

**Israele bombarda
le armi di Assad**

Ottaviani e Baquis alle pag. 12 e 13



Condannato il filosofo

**Maltrattò l'ex:
4 anni a Caffo**

Gianni a pagina 14



Usa, l'omicidio del ceo della sanità

**Il web ineggia
al giovane killer**

Pioli a pagina 16

**PRIMI SINTOMI
INFLUENZALI**

**PER I TUOI ECCI,
PUOI PROVARE VIVIN C.**

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.

RAFFREDDORE





IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 293, 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

LA CRISI DELLE GENOVESI

PAOLO GIAMPIERI

DATE AI TIFOSI IL PALCOSCENICO CHE MERITANO

Ileri la Sampdoria ha ufficializzato l'arrivo di Semplici e siamo a tre allenatori dopo 16 partite. Cose mai viste nella storia del club. L'unico precedente di un triplice cambio in panchina risale alla stagione 1998-1999, ma in quel caso uno dei tecnici fu di ritorno: Spalletti, quindi la coppia Platt-Veneri, di nuovo Spalletti. Fini con la retrocessione, la più penosa perché sanciva la fine del ciclo magico dei Mantovani. Era l'addio ai sogni diventati realtà.

Oggi è da un po' che i tifosi blucerchiati non sognano più. La maggior parte di loro ha persino superato la soglia della rabbia e si trova nella dimensione infima, per un appassionato di calcio, quella dello sconforto e della sfiducia. La squadra è sestultima in B, virtualmente fuori dai playoff per non retrocedere solo grazie alla differenza reti premiante nei confronti della Salernitana che ha gli stessi punti. La società è nelle mani di un fondo gestito da un finanziere lombardo (Manfredi) mentre chi mette i soldi arriva da Singapore (Tey Wei Jin, soprattutto, con altri connazionali). Il progetto sarebbe stato quello di risalire in Serie A in questa stagione: dapprima si era parlato di promozione diretta; quindi di playoff, quando la squadra ha iniziato a zoppiare. Adesso che quasi non riesce a camminare, non si parla più di obiettivi ma si spera che il terzo allenatore a libro paga trovi la formula magica per risalire. Poi si vedrà.

Ciò che sconcerta in questa vicenda è che un patrimonio così prezioso non riesca ad avere, da anni, la cura che meriterebbe: la Sampdoria è una società blasonata, una delle poche in Italia ad aver vinto scudetto, Coppa Italia, Coppa delle Coppe, Supercoppa e ad aver fatto una finale di Champions League; ha un marchio e una maglia riconoscibili in tutto il mondo; una tifoseria appassionata che in B arriva a contare 19.407 abbonati. Inoltre tutti gli addetti ai lavori dicono che Genova è la città ideale per fare calcio: tra le più importanti del Paese, bella, ricca, con sostenitori affezionati e due squadre che danno vita al derby più spettacolare d'Italia. Eppure la Sampdoria langue da anni e desta preoccupazione anche la situazione del Genoa: il club più antico d'Italia, quarto per numero di scudetti, pareva destinato a un periodo di rinascita con l'arrivo del 777 Partners. Invece la holding Usa è stata travolta dai debiti, con ovvi ricacchi fin quaggiù. Giusto ieri sera Atalanta-Real Madrid stava a dimostrare che si può avere il grande calcio anche lontano da San Siro. I cinquantamila abbonati di Genoa e Sampdoria sarebbero d'accordo. —

TERZO ALLENATORE STAGIONALE DOPO PIRLO E SOTTIL

La Samp ha scelto Semplici Debutto da ex con lo Spezia



Leonardo Semplici, 57 anni: contratto fino a giugno DAMIANO BASSO / PAGINE 42 E 43

IL MINISTERO DELL'INTERNO CHIARISCE IL SENSO DELLA CIRCOLARE SULLE DATE

Il Viminale: voto a Genova nella primavera del 2025

VERTICE CON SALVINI E RIXI

Emanuele Rossi / PAGINA 7

Infrastrutture e sanità Tra Bucci e Meloni confronto a Roma

«Piena condivisione dal governo sulle priorità per la Liguria»: così il presidente della Regione Marco Bucci dopo il summit con Meloni.

Il ministero degli Interni spegne ogni ipotesi di slittamento del voto per eleggere il nuovo sindaco di Genova. I genovesi saranno chiamati alle urne tra aprile e giugno del prossimo anno, ossia nella prima finestra ordinaria disponibile. Nei giorni scorsi era circolata in città l'interpretazione di una circolare ministeriale che avrebbe consentito di votare tra un anno e mezzo, nel 2026. Ma il Viminale ha chiarito: non si applica a Genova.

MARCO MENDUNI / PAGINA 6

CALENZANO, TROVATI I CORPI DEI DISPERSI. BILANCIO UFFICIALE: 5 MORTI

Nell'impianto della strage manutenzione affidata a esterni

Nominati i periti dell'inchiesta su Capaci La disperazione dei familiari delle vittime

Omicidio plurimo colposo: è la prima ipotesi di reato dell'inchiesta della procura di Prato, condotta dal procuratore Luca Tescaroli e dal sostituto Massimo Petrocchi sulla strage nel deposito Eni di Calenzano, che ha causato cinque vittime, tre feriti gravissimi e altri 20 meno gravi. I quattro consulenti nominati dalla procura, tra cui due esperti di esplosivi, Renzo Cabrino e Roberto Vassale, già consulenti per la strage di Capaci e gli attentati mafiosi del biennio '92-'93, dovranno soprattutto scandagliare quel minuto cruciale che ha determinato l'esplosione devastante. L'appalto per la manutenzione della pensilina affidato a una ditta esterna è un altro capitolo centrale, recuperati tutti i corpi delle vittime. La disperazione delle famiglie.

DIBLASIO ELONGO / PAGINE 2 E 3



I rilievi sul luogo della strage

LINEA GENOVA-MILANO

Alessandro Palmesino / PAGINA 12

Treno merci ko odissea sui binari

MEDIO ORIENTE



Israele distrugge le armi e le basi dall'esercito siriano

Bresolin e Magri / PAGINE 4 E 5

Nella crisi siriana, Israele avanza e distrugge le armi e le basi che appartenevano al regime. E sui rifugiati la Ue cambia idea.

ROLLI



IL RAPPORTO OCSE

Fabrizio Gorla / PAGINA 9

Un italiano su tre analfabeta funzionale

BUONGIORNO

Guido Vitello racconta sul Foglio l'episodio esilarante riportato nell'ultimo libro di Frank Furedi, di archeologi che volevano catalogare come non binarie ossa umane trovate negli scavi, essendo impossibile catalogarle come maschi o femmine. Esilarante il politicamente corretto applicato a resti di secoli fa, quando nessuno si poneva questioni queer. Percepirsi anziché essere è lo spirito del nostro tempo, in cui si considera il genere una qualità attribuita alla nascita, ma non oggettiva: prevale la percezione soggettiva. Magnifico perché, poche pagine prima, Maurizio Crippa contestava le solite classifiche sulla corruzione nelle quali l'Italia è sempre in posizioni di rincalzo. Infatti la corruzione non è fenomeno misurabile, e le classi-

Il mondo percepito

MATTIA FELTRI

fiche si compilano sulla percezione di chi risponde ai questionari: segui l'asterisco, in fondo c'è scritto "corruzione percepita". E però ogni anno sono pubblicate e commentate con scialo di indignazione. Tutta la nostra vita è basata su percezioni soggettive e non su dati oggettivi. Secondo i sondaggi, percepiamo un numero di immigrati quadruplo di quello che oggettivamente è. E ci percepiamo assediati dai criminali, nonostante siamo il paese europeo in cui si commettono meno reati, oggettivamente. Ogni volta, mi si replica che all'insicurezza della gente non si risponde con le statistiche: se uno ha paura, non saranno i numeri a fargliela passare. Meglio assecondarla con politiche del manganello e del buttare la chiave, e alla paura soggettiva rispondere con patiboli oggettivi. Altro che queer.

PREZZI OUTLET

P DIVINO MARKET VINI DI MARCA IN BOTTIGLIA CHAMPAGNE - LIQUORI - BIRRE VINO SFUSO VIA ARMENIA 15 R - GENOVA APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00-19.30 GRABIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7000

PREZZI OUTLET

P DIVINO MARKET VINI DI MARCA IN BOTTIGLIA CHAMPAGNE - LIQUORI - BIRRE VINO SFUSO VIA ARMENIA 15 R - GENOVA APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00-19.30 GRABIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7000



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Venerdì con il Sole
Codice della strada:
ecco cosa cambia
Tutte le regole
in vigore da sabato



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano

Di milleproroghe
Sanità, niente invio
di fatture
allo Sdi fino
al 31 marzo 2025

Marcello Tarabusi
— a pag. 33



FTSE MIB 34524,70 -0,10% | SPREAD BUND 10Y 109,10 +1,60 | SOLE24ESG MORN. 1310,26 +0,16% | SOLE40 MORN. 1285,12 -0,07% | **Indici & Numeri** → p. 39-43

Multe stradali, il 28,4% non paga

Enti locali

Nel Sud evaso il 48,2% delle sanzioni. Non versato il 7,6% dell'Imu e il 15,9% della Tari

Sul tavolo il contropiano dei Comuni per rilanciare l'efficacia della riscossione

Il 28,4% delle multe non viene pagato. Al Nord l'evasione riguarda il 25% delle sanzioni, al Sud addirittura il 48,2%. Lo rivela un'indagine realizzata da Ifel nell'ambito del Progetto riscossione. Le azioni coercitive riescono a raccogliere solo una piccola minoranza delle somme: meno del 15% per Tari e Canone unico, percentuale che sale al 28,2% nelle multe. Tra le soluzioni suggerite: affidamenti a concessionari privati o società pubbliche esterne all'ente e più celerità negli accertamenti.

Gianni Trovati — a pag. 3

Taglio Ires del 4% per chi investe, quattro condizioni per avere lo sconto

Legge di Bilancio

Taglio dell'Ires solo per un anno e a quattro condizioni: niente cassa integrazione nel 2024 e nel 2025, media degli occupati 2023 e 2024 non inferiore agli addetti del 2025, aumento dell'occupazione dell'1%, mantenimento dell'80% degli utili in azienda, di cui il 30% deve essere reinvestito. È il punto di caduta per

l'Ires premiale da introdurre in manovra. Un intervento di sostegno agli investimenti che per le imprese non appare più rinviabile, anche alla luce degli ultimi dati dell'Istat che confermano tutte le difficoltà della produzione industriale: a ottobre l'indice complessivo è in diminuzione in termini tendenziali del 3,6 per cento. Per rilanciare gli investimenti il nodo da sciogliere è quello delle risorse, stimate al momento in circa 350-400 milioni da recuperare dalle banche.

Mobili e Parente — a pag. 2



Emanuele Orsini,
Presidente di Confindustria

CONFINDUSTRIA

Orsini: «Sull'Ires serve crederci, per il governo è l'ora della verità»

Nicoletta Picchio — a pag. 21

25mila

L'OCCUPAZIONE
Gli addetti che lavorano nel distretto della pelle di Firenze

LUSSO

Firenze, distretto della pelletteria in sofferenza: produzione -30%

Silvia Pieraccini — a pag. 17

DECORO ARCHITETTONICO

Sicurezza, il condominio non può opporsi alle inferriate

Sicurezza degli alloggi tramite l'installazione di inferriate al centro della sentenza del Tribunale di Torino che ha accolto le tesi di due signore che avevano fatto montare protezioni a finestre e porte dei balconi. Il condominio si era opposto per ragioni di decoro, imponendo di spostarle dentro. Ma il condominio non può interferire su questi interventi.

Ivana Consolo — a pag. 39



INTERROGATORIO SHOW DEL PREMIER

Corruzione, via al processo contro Netanyahu

Nello Del Gatto — a pag. 7

INSEDIATO IL NUOVO PREMIER BASHIR
Israele distrugge l'80% dell'arsenale militare siriano

— a pag. 6

LA STRATEGIA DELLA TURCHIA
Erdogan ha vinto la partita. Adesso la sfida è la stabilità

Alberto Magnani — a pag. 6

Sul banco degli imputati. Benjamin Netanyahu è comparso ieri in aula nel processo a suo carico per corruzione

Stellantis, gigafactory in Spagna. Su Termoli decisione a metà 2025

Auto

Ritirati per almeno un anno i quasi 300 licenziamenti di Trasnova e dell'indotto

Accordo tra Stellantis e la cinese Catl per investire 4,1 miliardi di euro in una joint venture di batterie al litio in Spagna. L'avvio è previsto entro fine 2026. Una decisione sulla gigafactory di Termoli sarà presa invece nel primo semestre 2025. Ritirati i quasi 300 licenziamenti per Trasnova e le altre aziende dell'indotto.

Filomena Greco — a pag. 18

BORSA AMERICANA

Wall Street record: vale 5,3 volte il patrimonio

Vittorio Carlini — a pag. 8

PANORAMA

L'INDAGINE

Ocse: un italiano adulto su tre comprende solo testi brevi

Secondo un'indagine Ocse un adulto italiano su tre ottiene punteggi sotto la media nelle capacità linguistiche e matematiche. Sono persone che al massimo riescono a comprendere testi brevi, quando le informazioni sono indicate chiaramente. Nella risoluzione dei problemi quasi la metà degli adulti ha grosse difficoltà. Inoltre il 40% dei lavoratori ha un'occupazione che c'entra poco (o nulla) con il titolo di studio conseguito, mentre il 18% è sotto qualificato per il suo lavoro.

— a pagina 5



Paolo Benanti,
Teologo

ETICA DI FRONTIERA

ALGORITMI, LA GUERRA COGNITIVA DELLA CINA

di **Paolo Benanti** — a pag. 15



Barbara Carfagna,
Giornalista e conduttrice televisiva

IL LIBRO DI MICHELE MEZZA

CONFLITTI E TECNOLOGIA CONNESSI DA MORIRE

di **Barbara Carfagna** — a pag. 15

IL RISIKO NEL CREDITO

Unicredit-Bpm, corsa agli sportelli da dismettere

La partita tra UniCredit e Banco Bpm è ancora solo al fischio d'inizio. Eppure ben otto istituti, da Pop.Sondrio a Credem, si sono fatti avanti per rilevare sportelli in eccedenza nel caso il deal andasse in porto.

— a pagina 27

Lavoro 24

Occupazione

Aziende sempre più a corto di specialisti

Casadei e Tucci — a pag. 24

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

25% di sconto. Per info: ilsol24ore.com/Abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.

RAFFREDDORE





Verso il Giubileo -13 giorni

IL CRIMINE PUNTA ALLA CAPITALE
Anche la mafia nel business Anno Santo
Tra bar e hotel 800 aziende sono a rischio
Musacchio a pagina 20

INSTALLATO UN DEFIBRILLATORE
Bove, intervento riuscito
Ora si cercano le cause
Ciociarelli a pagina 29

ARTEMISIA LAB
METO DI CONTROLLO ECOLOGICAMENTE
Siamo come ci curiamo!
ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA
PREVENIRE è meglio che curare
APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
SCELGI LA SEDE PIÙ VICINA A TE

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB
METO DI CONTROLLO ECOLOGICAMENTE
Siamo come ci curiamo!
ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA
PREVENIRE è meglio che curare
APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
SCELGI LA SEDE PIÙ VICINA A TE

San Damaso I, papa

Mercoledì 11 dicembre 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 342 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Guardie ladri e Pasolini
DI TOMMASO CERNO

Se c'è una cosa certa in Italia è che se di mestiere fai il poliziotto o il carabinieri guadagni poco, rischi la vita e appena succede qualcosa finisci sotto processo. I veri proletari sono loro, citando anzi rilanciando Pierpaolo Pasolini. Perché le forze dell'ordine rispondono di ogni parola, di ogni gesto, di ogni reazione. Sembra quasi che non interessi tutto quello che fanno senza che si sappia. Dalle indagini più complesse dentro le organizzazioni criminali internazionali fino al microcrimine, parola del politicamente corrotti, che offende le persone che ogni giorno si sentono in pericolo perché abbiamo riempito il Paese di disperati che finiscono per delinquere. Dispiace a tutti che Ramy sia morto ma se scappi per otto chilometri dall'alt dei carabinieri e scatta un inseguimento può succedere che ci lasci la pelle. Sono i rischi del mestiere. Bastava che i due soggetti in fuga si fermassero come tutti gli italiani a cui viene alzata la paletta. Noi apriremo un altro grande dibattito sulla giustizia, invece dovremmo aprirlo sull'ingiustizia, in un Paese dove Ramy non doveva scappare e dove i carabinieri non avrebbero dovuto lanciarsi in un inseguimento.

DEPRESSIONE RISERVATA

LA CRISI DELL'AUTOMOTIVE
Altro che interesse per l'Italia Stellantis salva per 12 mesi gli operai Trasnova
Ma investe miliardi in Spagna per il megapolo delle batterie benedetto da Sanchez
In Italia il sito a Termoli è fermo da anni. Marsilio: il nostro Paese non sia escluso

IL FUGGITIVO

Caleri e Mineo alle pagine 2 e 3

DI AUGUSTO MINZOLINI

I mal di pancia del Pd su Ruffini il federatore E spunta Gabrielli
e Brunello a pagina 9

IL PREMIO DI «POLITICO»
POLITICO28 MOST POWERFUL

GIORGIA MELONI
Italian Prime Minister

Meloni leader dell'anno La premier italiana è la più potente d'Europa
Frasca a pagina 5



DI STEFANO CIANCIOTTA

Una scelta che vale come l'ultimo schiaffo a Marchionne
a pagina 2

CAO TRASPORTI

Salvini precetta Lo sciopero solo per 4 ore «Non si può fermare l'Italia»
A la fine la precettazione è arrivata. Il vicepremier Salvini ha ridotto lo sciopero dei trasporti di venerdì a sole 4 ore. «L'Italia non si può bloccare».

DI Capua a pagina 4

DI DOMENICO GIORDANO

Elon, Giorgio il bacio finto e i veri rischi del deep fake
a pagina 4

DI GIANLUIGI PARAGONE

Ecco perché è giusto il condono per i No Vax
a pagina 6

DI ROBERTO ARDITI

Siria, Erdogan accusa Israele Ma la vera partita è l'Iran
a pagina 12

IL CONTE MAX

Quella Roma caput Europae
a pagina 9

L'INSEGUIMENTO A MILANO DI RAMY

L'Italia che accoglie i criminali e poi «condanna» i carabinieri
Sorrentino alle pagine 10 e 11

Il Tempo di Osho

Cerberero manda in tilt il Comune Ma da oggi fioccano le multe
"Sentì, faccio prima a dirve chi ha parcheggiato bene!"

Gobbi e Zanchi a pagina 19

ROMA E I NODI DELLA MOBILITÀ

Gualtieri e i nuovi bus elettrici
Ma nei vecchi ci piove dentro

Mariani a pagina 18

SAVINI!

Fattoria Giuseppe Savini
www.fattoriogiuseppesavini.com

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 11

COMPLEANNO DI MORANDI

«A 80 anni vado ancora a 100 all'ora»
Guadalajara a pagina 22





Esclusivo/Hamas ha massacrato nel Rave party anche se le autorità israeliane sapevano tutto
Roberto Motta a pag. 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



LEGGI DI BILANCIO
Via la norma sui revisori del Mef nelle società
E per le criptovalute aggravio di imposta rinviato al 2026 con un ritocco al 30%
Bartelli a pag. 30

Stangata Ue per Temu e Shein

Accordo Ecofin per abolire la soglia di esenzione dai dazi doganali oggi applicata ai pacchetti di valore inferiore a 150 euro. Allo studio una tassa sull'e-commerce

Rizzi a pag. 34



a pag. 36

DIFFUSIONI A OTTOBRE
Avvenire +6%,
Fatto +3%,
Sole -6%,
Messaggero -7%,
Corsera -7,5%,
Libero -7,5%,
Repubblica -8%,
Qn Carlino -10%,
Stampa -10%,
Verità -14%
Capinani a pag. 17

L'italiana Bruna Szego è stata nominata responsabile dell'antiriciclaggio in Europa



La milanese Bruna Szego è stata scelta dal Parlamento europeo per dirigere l'Anla (Authority for Anti-Money Laundering and Countering the Financing of Terrorism), l'ente che combatte il riciclaggio del denaro sporco. Si è imposta contro il tedesco Marcus Pleyer e l'olandese Jan Reindler. L'Anla ha sede a Francoforte e non è parso opportuno ai tedeschi: Bruna Szego, proprio un'italiana? A Bruxelles ha votato contro l'Evry, il partito conservatore, a Francoforte per i verdi sarebbe meglio evitare, l'Italia è la patria della Geldwäscheri, della lavanderia del denaro. In realtà, come ammettono giornali e riviste tedesche è un titolo che toccherebbe alla Germania.
Giardina a pag. 11

DIRITTO & ROVESCIO
Nel terzo trimestre 2024 la raccolta netta di fondi per ETF sostenibili (fondi passivi che replicano alcuni indici del listino azionario o obbligazionario) è stata di 10,3 mld di dollari contro i 160 mld del quarto trimestre 2023. Un tracollo. Non solo: Azaria Partners, ha annunciato il lancio di un nuovo ETF che escluderà le aziende che, nei loro processi di assicurazione, includono il rispetto dei principi DEI (diversità, equità e inclusione). È un ribaltamento di prospettive, sull'onda del trumpismo, che della lotta contro il politicamente corretto e le distorsioni della cultura woke ha fatto un proprio cavallo di battaglia. Segnali di una reazione rispetto ad una ideologia che pretende di essere tollerante e inclusiva ma che ha manifestato un volto sempre più intollerante e dispotico verso chi non ne condivide le impostazioni ideologiche. Gli eccessi creano sempre reazioni uguali e contrarie.

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 il nuovo codice della strada a € 9,90 in più Con La riforma del non profit a € 9,90 in più Con La riforma fiscale 8 a € 8,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 11 dicembre 2024
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



L'incontro al ministero delle Imprese

**Beko Europe tira dritto
Licenziamenti confermati
A Siena torna la paura**

Belvedere a pagina 25



Stellantis, salvi i posti dell'indotto

Rinnovata la commessa con Trasnova che ritira i licenziamenti. Il gruppo investe in una gigafactory di batterie al litio in Spagna
Tajani: un miliardo di aiuti all'auto. Manovra, vince l'asse Giorgetti-Meloni. La premier nominata leader più potente in Europa dal sito Politico Servizi
alle p. 10 e 11

Ma Usb conferma: venerdì stop

**Trasporti,
Salvini precetta:
solo quattro ore
di sciopero**

Pomponi a pagina 12

Biella, gli auguri all'americana
e l'ossessione del fascismo



**Scrivono XMas,
leggono Decima
Anche il Natale
va a rovescio**

Mattioli a pagina 13

CALENZANO, LE VITTIME SONO CINQUE. LE INDAGINI PUNTANO SU UN GUASTO ALL'IMPIANTO

Ecco ciò che resta dell'impianto esploso lunedì a Calenzano

Ferranti, dirigente Ispra
**«Pochi controlli
Solo sei ispettori
per tutta l'Italia»**

Troise a pagina 6

**ANATOMIA
DI UNA STRAGE**

Brogioni, Natoli, Mecarozzi, Ingardia, Nistri, Dolciotti e Bessi da pag. 2 a 9



Siria, scatta la resa dei conti

**Israele bombarda
le armi di Assad**

Ottaviani e Baquis alle pag. 14 e 15



Condannato il filosofo

**Maltrattò l'ex:
4 anni a Caffo**

Gianni a pagina 16



Usa, l'omicidio del ceo della sanità

**Il web ineggia
al giovane killer**

Pioli a pagina 20

**PRIMI SINTOMI
INFLUENZALI**

**PER I TUOI ECCI,
PUOI PROVARE VIVIN C.**

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.

RAFFREDDORE



VALLEVERDE

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo

VALLEVERDE



La nostra carta proviene da esseri viventi e da risorse gestite in maniera sostenibile

Mercoledì 11 dicembre 2024



Oggi con Green&Blue

Anno 60 N° 292 - In Italia € 1,70

Siria

Blitz di Israele Erdogan attacca

Centinaia di raid di Israele hanno distrutto l'arsenale militare siriano. Con l'obiettivo, dichiarato da Netanyahu, che «non finisca nelle mani dei jihadisti» saliti al potere a Damasco dopo la fuga di Bashar al Assad. Un'operazione che il presidente turco Erdogan ha definito, in una telefonata con la premier Meloni, «un'aggressione che non contribuisce alla stabilità della Siria».

di Ciriaco, Di Feo, Mastrolilli e Tercatin • alle pagine 10 e 11

Reportage da Damasco

Nel quartier generale di Bashar

dalla nostra inviata Colarusso • alle pagine 6 e 7

“Il mio inferno in sette celle”

dal nostro inviato Tonacci • a pagina 8



▲ Ribelle Una donna festeggia la presa della capitale siriana - LOUAI BISHARA/APP

MORTI SUL LAVORO

Le accuse dopo la strage

Procedure di sicurezza ignorate, la procura indaga per disastro: “L'incidente è stato originato da condotte scellerate” Perquisizioni nella sede della società che stava facendo la manutenzione al deposito. Eni: prematuro stabilire le cause

Esplosione di Calenzano, ritrovati tutti i corpi: le vittime sono cinque

L'accordo

Stellantis proroga le commesse stop licenziamenti dell'indotto

di Longhin • a pagina 27

Sono cinque le vittime dell'esplosione avvenuta lunedì nel deposito Eni di Calenzano, in provincia di Firenze. Ritrovati i corpi dei tre dispersi che mancavano all'appello. La procura indaga per disastro: procedure di sicurezza ignorate. L'accusa del pm: “Condotte scellerate”. Perquisita la ditta che stava facendo lavori di manutenzione.

di Bocci, Ferrara, Foschini Marceca, Mazzoni, Monaco Serrano e Vivaldi • alle pagine 2, 3 e 4

Il commento

La posta in gioco sullo sciopero

di Luigi Manconi

Mentre il servizio ferroviario dei treni ad alta velocità e, tanto più, di quelli regionali conosce il punto più basso di efficienza, il titolare di quel ministero, Matteo Salvini, si impegna nell'ennesima prova di forza. Nuove affermazioni tonitruanti e misure d'autorità a proposito dell'esercizio del diritto di sciopero annunciato per il prossimo venerdì.

• a pagina 31 servizio di Amato • a pagina 14

La sentenza

Botte e lesioni alla ex 4 anni al filosofo Caffo

di Sandro De Riccardis

Insulti e minacce, offese umilianti e anche aggressioni fisiche. Per la «sistematica e continuativa attività di prevaricazione» ricostruita dall'accusa nei confronti della sua ex compagna, il filosofo Leonardo Caffo, 36 anni, è stato condannato ieri a quattro anni per maltrattamenti e lesioni gravi.

• a pagina 21



No Vax

Multe azzerate una scelta contro la scienza

di Roberto Burioni

Il governo ha annullato le sanzioni per chi non ha rispettato l'obbligo vaccinale contro il Covid. Perché è stata presa questa decisione? Ragioniamo prima sui dati scientifici.

Si potrebbe pensare che il governo abbia preso questa decisione perché si è riconosciuto a posteriori che rifiutare la vaccinazione è stata una scelta giusta. Si potrebbe trarre questa conclusione se il vaccino si fosse dimostrato nel tempo poco sicuro o poco efficace. Entrambe queste due motivazioni non reggono alla prova dei fatti. Il vaccino a mRNA contro il Covid (questo era in uso al momento dell'obbligo), dopo quasi quattro anni di utilizzo e miliardi di dosi somministrate sotto diretto controllo medico, si è confermato essere il farmaco più sicuro esistente sulla Terra. Gli effetti collaterali sono rarissimi e lievi. La sicurezza del vaccino non è un'opinione, è un dato di fatto oggettivo. L'irresponsabile narrazione antiscientifica che racconta di malori improvvisi, tumori, ictus e altre gravi malattie provocate dalla vaccinazione è completamente falsa e priva di qualunque riscontro nella realtà: è una bugia pericolosissima volta a generare panico e sfiducia nella scienza. Il vaccino, dunque, è sicuro, e non può essere questa la ragione per cui le multe sono state annullate.

• continua a pagina 31 servizi di Casadio e Pucciarelli • a pagina 13

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamine C per le difese immunitarie.

RAFFREDDORE

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. 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'INTERVISTA

Piovani: "Amo l'enigmistica Angelina Mangoni mi diverte"

FRANCESCA SCHIANCHI



«La musica è pericolosa», diceva Federico Fellini. E lo dice anche Nicola Piovani, compositore, pianista e direttore d'orchestra con una lista lunga così di premi in carriera. PAGINA 24

IL COLLOQUIO

Tornatore: "Il cinema è vivo la politica lo sta affossando"

CLAUDIA CATALI



«Un momento di slancio creativo del cinema corrisponde a un momento di oscurantismo politico nei confronti del cinema stesso», dice Giuseppe Tornatore. - PAGINA 26



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 342 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, DCS-TO II www.lastampa.it



L'INCHIESTA DEI PM TOSCANI. PER INDIVIDUARE LE CAUSE NOMINATI I PERITI DI CAPACI. IL SINDACO: SPOSTATE IL DEPOSITO

Morti sul lavoro, le promesse tradite

Strage di Firenze, le vittime salgono a cinque. La manutenzione era affidata a una ditta esterna

IL COMMENTO

Se andare a lavorare è come andare in guerra

MARCO REVELLI

Quante parole sono state pronunciate, dopo ogni morte sul lavoro (si contano in media tre disgrazie al giorno)? Quante promesse non mantenute, da parte dei legislatori di turno? Quanti impegni non rispettati, nei Palazzi del potere? Acqua sulle pietre. Eppure qualche riflessione aggiuntiva si imporrebbe, al di là dei soliti rituali, in particolare dopo l'ultima strage. - PAGINA 23

ANGELONE, BARONI, DI BLASIO, LONGO

Omicidio plurimo colposo: è solo la prima ipotesi di reato dell'inchiesta della procura di Prato, condotta dal procuratore Luca Tesaroli e dal sostituto Massimo Petrocchi sulla strage nel deposito Eni di Calenzano, che ha causato cinque vittime, tre feriti gravissimi e altri 20 meno gravi. I magistrati indagano anche su altre fattispecie di reato, ma preferiscono non rivelarle. - PAGINE 2-5

Chi sta calpestando la Corte costituzionale

Serena Sileoni

LA SALUTE

Condono ai No Vax così si tradisce lo Stato

FLAVIA PERINA

È bene ricordare il contesto della campagna di disobbedienza all'obbligo vaccinale e al green pass premiata ieri con la cancellazione di ogni sanzione. È la fine del 2021, solo tre anni fa. Mille persone nelle terapie intensive, diecimila in ospedale, 600mila contagiate e isolate in casa, milioni di malati di altre patologie costretti a rinunciare a esami e cure. RUSSO - PAGINA 11

L'AUTOMOTIVE

Stellantis: Trasnova stop ai licenziamenti

MARCO BRESOLIN, CLAUDIA LUISE

Quasi 400 licenziamenti evitati grazie alla proroga di un anno della commessa a Trasnova. Rassicurazioni su Termoli e l'annuncio di un accordo per investire fino a 4,1 miliardi di euro in una joint venture che costruirà un impianto europeo di batterie in Spagna. Stemperare le tensioni e presentare soluzioni concrete: così sta procedendo Stellantis. - PAGINA 20

IL RAPPORTO OCSE

L'Italia analfabeta preda dei populist

ELSA FORNERO

È proprio vero che i nodi, prima o poi, vengono al pettine. I dati sull'Italia presentati ieri - come parte dell'indagine Piac (il programma dell'Ocse che misura e confronta il livello di conoscenza e competenza degli adulti di età compresa tra i 16 e i 65 anni) - sono avvilenti ma non inattesi. Anche perché arrivano pochi giorni dopo l'impetuoso quadro fornito dal Censis nel suo Rapporto 2024, dove si denunciano uno scarso livello di cultura generale e un'ignoranza sempre più diffusa e profonda. Non è certo difficile rendersi conto del legame tra la povertà conoscitiva e quella economica: nel complesso, siamo diventati non soltanto più poveri ma anche più "fragili", sia intellettualmente, sia finanziariamente, con la stazionarietà delle retribuzioni mentre i prezzi aumentano. GORLA, FORTE - PAGINE 18 E 19

MALTRATTATO LA EX, CONDANNATO IL FILOSOFO CAFFO: COLPITO PER EDUCARNE MILLE

Il cattivo maestro

MONICA SERRA



La falsa morale dei cortigiani

SIMONETTA SCIANDIVASCI

LA STORIA

Sonila, morte misteriosa "Costretta a prostituirsi"

ELIASOLA



Il vestito di madreperla. Le braccia intorno ai fianchi di mamma e papà. Nel giorno del fidanzamento Sonila guarda seria l'obiettivo. Ha gli occhi allungati dalla matita nera. Occhi tristi e profondi. Quelli di una ragazza di sedici anni che sta per lasciare i suoi cari, per seguire in Italia l'uomo che sposerà. A Polican, paese di diecimila anime dell'Albania centrale, le nozze sono state combinate. L'Italia è un sogno che sta per avverarsi. Torino è vicina. La città della nuova vita di Sonila Cani è anche quella dove ha trovato la morte. - PAGINA 16

IL MEDIO ORIENTE

Turchia e Israele attaccano in Siria La giravolta della Ue sull'asilo ai rifugiati

USKI AUDDINO, ILARIO LOMBARDO FABIANA MAGRI, ALBERTO SIMONI



Israele distrugge depositi di armi e navi e avanza nel Golan, la Turchia si prende Manbij. Gerusalemme ha chiuso le scuole e interdetto il lavoro agricolo sulle alture. I ribelli trovano corpi di prigionieri torturati. Accuse di esecuzioni sommarie nei villaggi. L'Ue mette in pausa l'esame delle richieste d'asilo dei cittadini siriani. - PAGINE 4-9

GLI STATI UNITI

Il killer di New York e il credo ecofascista

FRANCESCA SANTOLINI

Idolatria per Theodore John Kaczynski, alias Unabomber, critica radicale al sistema capitalistico e a quello sanitario, passione distorta per i temi ambientali. Già solo una prima analisi degli account di Luigi Mangione, l'uomo sospettato dell'omicidio dell'amministratore delegato della società di assicurazioni mediche UnitedHealthcare Brian Thompson, avvenuto la settimana scorsa a New York, fornisce spunti istruttivi per decifrare il milieu delirante ed esplosivo in cui è maturato il delitto. Particolarmente interessante è l'account di Mangione sulla piattaforma dedicata ai libri GoodReads. Qui troviamo Elegra americana del vicepresidente eletto Usa JD Vance e la società industriale e il suo futuro, noto anche come Manifesto di Unabomber. - PAGINA 23 SIMONI, SIRI - PAGINA 15

AGRI ZOO 2 PET SHOP advertisement with images of a dog and a cat.

BUONGIORNO

Guido Vitello racconta sul Foglio l'episodio esilarante riportato nell'ultimo libro di Frank Furedi, di archeologi che volevano catalogare come non binarie ossa umane trovate negli scavi, essendo impossibile catalogarle come maschili o femminili, né sapere come i proprietari si percepissero, se maschi o femmine. Esilarante il politicamente corretto applicato a resti di secoli fa, quando nessuno si poneva questioni queer. Percepirsi anziché essere è lo spirito del nostro tempo, in cui si considera il genere una qualità attribuita alla nascita, ma non oggettiva: prevale la percezione soggettiva. Magnifico perché, poche pagine prima, Maurizio Crippa contestava le solite classifiche sulla corruzione nelle quali l'Italia è sempre in posizioni di rincalzo. Infatti la corruzione non è fenomeno misurabile, e le classifiche si com-

Il mondo percepito

MATTA FELTRI

pilano sulla percezione di chi risponde ai questionari: segui l'asterisco, in fondo c'è scritto "corruzione percepita". E però ogni anno sono pubblicate e commentate con scialo di indignazione. Tutta la nostra vita è basata su percezioni soggettive e non su dati oggettivi. Secondo sondaggi, percepiamo un numero di immigrati quadruplo di quello che oggettivamente è. E ci percepiamo assediati dai criminali, nonostante siamo il paese europeo in cui si commettono meno reati, oggettivamente. Ogni volta, mi si replica che all'insicurezza della gente non si risponde con le statistiche: se uno ha paura, non saranno i numeri a fargliela passare. Meglio assecondarla con politiche del manganello e del buttare la chiave, e alla paura soggettiva rispondere con patiboli oggettivi. Altro che queer.

DENTAL FEEL advertisement for dental services.



Gewiss prende il controllo di Beghelli e lancerà opa a maxi-premio

Deugini a pagina 11

De Agostini vende ai tedeschi le valvole della bresciana Omb

Deugini a pagina 15



il quotidiano dei mercati finanziari

L'intimo La Perla in mani italiane? In pista molti pretendenti

Per rilevare l'azienda all'asta, in corsa diversi imprenditori e un fondo

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 243

Mercoledì 11 Dicembre 2024

€2,00 *Classedtori*



ADVEST

ADVEST

Con MF Magazine for Fashion: 121 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living: 65 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con Blue Italia Hospital: 227 € 6,00 (€ 2,00 + € 3,00) - Con il libro Top World Travel: 220 € 6,00 (€ 2,00 + € 3,00) - Speditore in A.P. art. 1 c. 1 L. 409/1963 - Ed. MF Milano - LA 2 L. 40 - CN P. 4.000 Francia € 3,00

FTSE MIB -0,10% 34.525 DOW JONES -0,06% 44.365 NASDAQ +0,04% 19.745** DAX +0,02% 20.349 SPREAD 109 (+1) €/€ 1,0527**

** Dati aggiornati alle ore 20,30

DECISIVI I 360 MILIONI DI CONTRIBUTI MESSI IN CAMPO DA MADRID

Stellantis sceglie la Spagna

La gigafactory da 4,1 miliardi sarà realizzata in joint venture con la cinese Catl
In Italia ancora in alto mare i 350 milioni promessi per il rilancio green di Termoli

DOMANI BCE TAGLIERÀ DELLO 0,25%. E PER IL 2025 BLACKROCK PUNTA SU WALL ST.

Cupponi, Di Rocco e Ninfolo alle pagine 2, 3 e 5



CASSAFORTE IMMOBILIARE

La holding Coima dimezza gli utili, cedole più magre al fondo del Qatar

Giacobino a pagina 16

MANOVRA

Dietrofront del governo: no a maxi-tassa sul bitcoin

Ciardullo a pagina 7

LA CRIPTO DEL KILLER

Lanciata 48 ore fa, la meme coin Luigi ha una market cap di 13 mln di dollari



Bussi a pagina 4

sara.it



Tutto il sostegno che meriti.

Investimenti | Risparmio | Mobilità | Casa



sara
ti assicura

Con Sara Assicurazioni e Sara Vita hai un'offerta completa che ti valorizza e ti accompagna nella vita di ogni giorno: negli investimenti, nel risparmio, in auto, a casa, nel business e in ogni progetto di oggi e di domani.

Sara Assicurazioni.
Dal 1946 al tuo fianco, sulla strada della vita.

Condizioni esecutive per i soci



Gewiss prende il controllo di Beghelli e lancerà opa a maxi-premio

Deugini a pagina 11

De Agostini vende ai tedeschi le valvole della bresciana Omb

Deugini a pagina 15



il quotidiano dei mercati finanziari

L'intimo La Perla in mani italiane? In pista molti pretendenti

Per rilevare l'azienda all'asta, in corsa diversi imprenditori e un fondo

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 243

Mercoledì 11 Dicembre 2024

€2,00 *Classedtori*



Con MF Magazine for Fashion n. 121 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living n. 65 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con Blue Italia Hospital 2024 a € 5,00 (€ 2,00 + € 3,00) - Con il libro Top World Traveler 2024 a € 22,00 (€ 2,00 + € 20,00)
Speditore in A.P. art. 1 c.1 L. 409/1964 DCB Milano - LA 2 L.40 - CNP 4.000 Milano € 3,000

FTSE MIB -0,10% 34.525
 DOW JONES -0,06% 44.365**
 NASDAQ +0,04% 19.745**
 DAX +0,02% 20.349
 SPREAD 109 (+1)
 €/€ 1,0527

** Dati aggiornati alle ore 20,30

DECISIVI I 360 MILIONI DI CONTRIBUTI MESSI IN CAMPO DA MADRID

Stellantis sceglie la Spagna

La gigafactory da 4,1 miliardi sarà realizzata in joint venture con la cinese Catl
In Italia ancora in alto mare i 350 milioni promessi per il rilancio green di Termoli

DOMANI BCE TAGLIERÀ DELLO 0,25%. E PER IL 2025 BLACKROCK PUNTA SU WALL ST.

Cupponi, Di Rocco e Ninfolo alle pagine 2, 3 e 5



CASSAFORTE IMMOBILIARE

La holding Coima dimezza gli utili, cedole più magre al fondo del Qatar

Giacobino a pagina 16

MANOVRA

Dietrofront del governo: no a maxi-tassa sul bitcoin

Ciardullo a pagina 7

LA CRIPTO DEL KILLER

Lanciata 48 ore fa, la meme coin Luigi ha una market cap di 13 mln di dollari



Bussi a pagina 4

sara.it



Condizioni esclusive per i soci



Tutto il sostegno che meriti.

Investimenti | Risparmio | Mobilità | Casa



sara
ti assicura

Con Sara Assicurazioni e Sara Vita hai un'offerta completa che ti valorizza e ti accompagna nella vita di ogni giorno: negli investimenti, nel risparmio, in auto, a casa, nel business e in ogni progetto di oggi e di domani.

Sara Assicurazioni.
Dal 1946 al tuo fianco, sulla strada della vita.

"Naviga il futuro" a Vasto

Vincenzo Garofalo VASTO - Si chiama "Naviga il futuro" ed è l'appuntamento dedicato alle professioni marittime del futuro promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nel porto di Vasto. L'iniziativa, che ha avuto luogo nei giorni scorsi, è parte del programma degli Italian port days ed è la prima organizzata dall'AdSP nello scalo vastese. La manifestazione nazionale Italian port days, coordinata da **Assoporti**, nasce con la volontà di far conoscere gli scali portuali alle comunità, per valorizzare il legame che unisce il cluster marittimo alle città di cui fanno parte. L'Autorità di Sistema Portuale ha scelto quest'anno di approfondire i temi del lavoro per informare, in particolare, gli studenti sulle opportunità professionali offerte da questo mondo. L'appuntamento di Vasto, organizzato in collaborazione con il Consorzio Vivere Vasto Marina, è il terzo promosso in Abruzzo dopo la visita degli studenti dell'Istituto Tecnico Tecnologico Nautico "Leone Acciaiuoli" al porto di Ortona e l'incontro che si è svolto nell'Istituto professionale per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera "Filippo De Cecco" di Pescara. Per gli studenti della Scuola secondaria di primo grado "R. Paolucci" e dell'Istituto Tecnico Statale, Economico e Tecnologico "Filippo Palizzi" è stata una mattinata dedicata alla presentazione delle varie attività operative nello scalo di Vasto. Alle 9.30, nel mercato ittico, si è svolta l'accoglienza da parte delle istituzioni, con i saluti di Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, del tenente di vascello Rossella D'Ettore, comandante della Capitaneria di Porto di Vasto, di Umberto D'Annunziis, assessore alle Infrastrutture della Regione Abruzzo, di Francesco Menna, sindaco del Comune di Vasto, e di Felicia Fioravante, assessore alle Politiche portuali del Comune di Vasto. I protagonisti del lavoro marittimo hanno poi presentato ai giovani le diverse realtà portuali. Si parlerà del mercato ittico e della filiera del pescato con la Marineria Vastese e delle attrezzature portuali e della movimentazione delle merci con i rappresentanti delle imprese portuali. Un approfondimento sarà dedicato alla storia del faro di Vasto con l'Associazione nazionale marinai d'Italia. Il Circolo nautico di Vasto presenterà le proprie attività mentre Legambiente illustrerà le caratteristiche della Riserva naturale regionale di Punta Aderci. "I giovani sono il nostro futuro e lo sono anche negli ambiti professionali e lavorativi che riguardano il mare e i porti - afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Vincenzo Garofalo -. Per questo crediamo nel valore profondo di iniziative come questa, che ci consentono di incontrare gli studenti per far capire loro come funziona questo mondo che, un domani, potrebbe rappresentare un'opportunità di crescita e di lavoro".



Vincenzo Garofalo VASTO - Si chiama "Naviga il futuro" ed è l'appuntamento dedicato alle professioni marittime del futuro promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nel porto di Vasto. L'iniziativa, che ha avuto luogo nei giorni scorsi, è parte del programma degli Italian port days ed è la prima organizzata dall'AdSP nello scalo vastese. La manifestazione nazionale Italian port days, coordinata da Assoporti, nasce con la volontà di far conoscere gli scali portuali alle comunità, per valorizzare il legame che unisce il cluster marittimo alle città di cui fanno parte. L'Autorità di Sistema Portuale ha scelto quest'anno di approfondire i temi del lavoro per informare, in particolare, gli studenti sulle opportunità professionali offerte da questo mondo. L'appuntamento di Vasto, organizzato in collaborazione con il Consorzio Vivere Vasto Marina, è il terzo promosso in Abruzzo dopo la visita degli studenti dell'Istituto Tecnico Tecnologico Nautico "Leone Acciaiuoli" al porto di Ortona e l'incontro che si è svolto nell'Istituto professionale per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera "Filippo De Cecco" di Pescara. Per gli studenti della Scuola secondaria di primo grado "R. Paolucci" e dell'Istituto Tecnico Statale, Economico e Tecnologico "Filippo Palizzi" è stata una mattinata dedicata alla presentazione delle varie attività operative nello scalo di Vasto. Alle 9.30, nel mercato ittico, si è svolta l'accoglienza da parte delle istituzioni, con i saluti di Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, del tenente di vascello Rossella D'Ettore, comandante della Capitaneria di Porto di Vasto, di Umberto D'Annunziis, assessore alle Infrastrutture della Regione Abruzzo, di Francesco Menna, sindaco del Comune di Vasto, e di Felicia Fioravante, assessore alle Politiche portuali del Comune di Vasto. I protagonisti del lavoro marittimo hanno poi presentato ai giovani le diverse realtà portuali. Si parlerà del mercato ittico e della filiera del pescato con la Marineria Vastese e delle attrezzature portuali e della movimentazione delle merci con i

Nuova Autostrada del Mare Trieste-Damietta

TRIESTE Con la visita a bordo di uno dei ro-ro DFDS del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano Matteo Salvini e del vice primo ministro e ministro dei Trasporti e dell'Industria egiziano Kamel El-Wazir si è celebrato a Trieste l'avvio della nuova Autostrada del Mare con l'Egitto. I due ministri si sono incontrati al Samer Seaports & Terminals del Molo V del porto di Trieste per vedere concretizzati sulla sponda italiana, dopo le celebrazioni in Egitto, gli accordi avviati nel 2023 per la costituzione del collegamento che rappresenta un importante sviluppo per il commercio tra l'Europa e il Nord Africa, avendo come protagonista il Porto di Trieste e il sistema intermodale del Friuli Venezia Giulia. All'evento, celebrato in forma privata con ospiti i player del settore portuale, hanno preso parte, oltre ai ministri dei due Paesi, gli ambasciatori Michele Quaroni e Bassam Essam Rady, le istituzioni del territorio tra cui l'assessore regionale ai Trasporti Cristina Amirante e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza il commissario della Autorità Portuale **Vittorio Torbianelli**, il vice presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS Lars Hoffman, il presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer, azionista del Terminal, agente generale di DFDS e azionista di Med-Roll, uno dei principali utilizzatori della nuova autostrada del mare, che favorirà in particolare l'import-export di prodotti agricoli tra Italia ed Egitto. L'autostrada del Mare Trieste-Damietta la seconda attiva nel porto di Trieste dopo quella tra Italia e Turchia avviata nel 1987 mira a creare un corridoio a vantaggio dell'interscambio Africa-Europa ad alto livello di sostenibilità ambientale, poiché l'Autostrada del mare rappresenta uno dei sistemi di trasporto a più basso impatto e ad alta capacità di trasporto. Per il porto di Trieste, si tratta di un importante traguardo raggiunto in termini di diversificazione dei flussi commerciali anche in risposta alle attuali sfide geopolitiche e di conferma del ruolo di hub distributivo, ponendosi come porta d'ingresso Sud dell'Europa, con un efficace sistema intermodale caratterizzato dai collegamenti ferroviari operati da Alpe Adria società controllata dall'Autorità Portuale verso il centro Europa, i Paesi Scandinavi e, tra gli obiettivi del 2025, con l'UK. Dal punto di vista egiziano, l'Autostrada del Mare consentirà l'aumento e, si stima, potenzialmente il raddoppio dell'esportazione dei prodotti freschi verso l'Europa e un contesto nel quale rafforzare le relazioni economiche tra i due Paesi. **Vittorio Torbianelli**, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha dichiarato: Il porto di Trieste si apre a nuove rotte Ro-Ro sulla direttrice nord-africana con l'Egitto che già nell'800 era pilastro essenziale delle relazioni del nostro scalo e che oggi si profila anche come possibile porta verso tutta l'area arabica. Grazie al rapporto molto favorevole fra prezzo e tempo di percorrenza, il potenziale è altissimo: frutta



La Gazzetta Marittima

Trieste

e verdura egiziana, ma anche mele italiane da esportare in Egitto, vicino a una ampia gamma di prodotti industriali. Gli autotrasportatori nazionali potranno avere un ruolo da protagonisti per i traffici con l'Italia, mentre la ferrovia darà la possibilità di raggiungere tutta l'Europa fino al Regno Unito. Non dimentichiamo il grosso sforzo di gestire, nell'ambito della cornice di accordi, procedure del tutto nuove per il transito dei semirimorchi portato avanti da Dogane, Guardia di Finanza, Ministero della Salute e dei Trasporti, cui va il nostro sentito riconoscimento.

The Medi Telegraph

Trieste

Lavoro portuale, i terminalisti: "I camalli? Non solo sulle banchine"

Assiterminal propone l'impiego della manodopera a chiamata anche per magazzini e manovre ferroviarie Genova - Non è l'unica proposta del corposo " position paper " che Assiterminal, l'associazione confindustriale dei terminalisti, ha condiviso col governo, ma è sicuramente quella che a naso potrebbe creare più dibattito. L'idea - non nuova, ma ora sostenuta direttamente dalla parte datoriale - è quella di allargare l'attività dei soggetti prestatori di manodopera o somministrati (a Genova, i camalli) ad attività che non riguardano strettamente il carico e lo scarico delle navi. La proposta (che si accompagna alla previsione di «valutare quali eventuali soluzioni - diverse dalle attuali - si possano adottare per assicurare adeguate forme di tutela per i lavoratori somministrati») permetterebbe di estendere l'attività dei portuali a comparti accessori a quelli del lavoro in banchina, come per esempio le manovre ferroviarie o quelle di magazzinaggio. Per i terminalisti si tratta insomma del " modello **Trieste** ", che vede un'Agenzia del lavoro portuale partecipata dall'Autorità di sistema e da soci privati, la quale esercita anche nelle "attività accessorie" la propria prerogativa, ossia la copertura dei picchi di lavoro (come appunto è stato sperimentato nello scalo giuliano). Il fronte del lavoro La proposta di Assiterminal si inserisce nell'agenda di innovazioni (in gran parte condivisa, spiega il presidente Tomaso Cognolato, con le altre associazioni della categoria) che i terminalisti vorrebbero mettere a punto nei due anni rimanenti del Contratto nazionale di lavoro vigente , chiuso circa un mese fa dopo quasi un anno di dure trattative con i sindacati confederali. Insieme all'ipotesi dell'Agenzia, che è evidentemente tutta da mettere in cantiere, ci sono altri due punti focali in tema di lavoro: «Confidiamo - si legge nel paper - che in legge di Bilancio possa passare l'emendamento per l'esigibilità del fondo prepensionamento lavoratori portuali, per avviare con adeguate misure di sostegno un graduale e necessario ricambio generazionale in un settore in cui la media anagrafica dei lavoratori "operativi" tende a superare i 50 anni». E questo anche per la necessità di far entrare nuove leve in banchina , che possano essere formate nell'ottica dei futuri processi di automazione del lavoro. «Non è vero - dice Cognolato - che con l'automazione ci sarà meno lavoro. Ma certamente sarà necessario conoscere nuove mansioni, per cui è necessaria l'opportuna formazione». Altro punto è «procedere all'individuazione, anche graduale, dell'inserimento di alcune mansioni di lavoro portuale tra le categorie usuranti». Le autorità portuali Non c'è solo il tema del lavoro per Assiterminal. Il paper si articola in altri tre punti, che sono governance, transizione ambientale e transizione energetica. Il leit motiv di tutto il documento è la necessità di avere regole uniformi in tutti i porti: per questo ben venga la riforma del governo che prevede una centralità del ministero nelle attività di vigilanza, pianificazione e controllo degli scali, la cui natura giuridica per Cognolato



12/10/2024 09:28 Alberto Quarati

Assiterminal propone l'impiego della manodopera a chiamata anche per magazzini e manovre ferroviarie Genova - Non è l'unica proposta del corposo " position paper " che Assiterminal, l'associazione confindustriale dei terminalisti, ha condiviso col governo, ma è sicuramente quella che a naso potrebbe creare più dibattito. L'idea - non nuova, ma ora sostenuta direttamente dalla parte datoriale - è quella di allargare l'attività dei soggetti prestatori di manodopera o somministrati (a Genova, i camalli) ad attività che non riguardano strettamente il carico e lo scarico delle navi. La proposta (che si accompagna alla previsione di «valutare quali eventuali soluzioni - diverse dalle attuali - si possano adottare per assicurare adeguate forme di tutela per i lavoratori somministrati») permetterebbe di estendere l'attività dei portuali a comparti accessori a quelli del lavoro in banchina, come per esempio le manovre ferroviarie o quelle di magazzinaggio. Per i terminalisti si tratta insomma del " modello Trieste ", che vede un'Agenzia del lavoro portuale partecipata dall'Autorità di sistema e da soci privati, la quale esercita anche nelle "attività accessorie" la propria prerogativa, ossia la copertura dei picchi di lavoro (come appunto è stato sperimentato nello scalo giuliano). Il fronte del lavoro La proposta di Assiterminal si inserisce nell'agenda di innovazioni (in gran parte condivisa, spiega il presidente Tomaso Cognolato, con le altre associazioni della categoria) che i terminalisti vorrebbero mettere a punto nei due anni rimanenti del Contratto nazionale di lavoro vigente , chiuso circa un mese fa dopo quasi un anno di dure trattative con i sindacati confederali. Insieme all'ipotesi dell'Agenzia, che è evidentemente tutta da mettere in cantiere, ci sono altri due punti focali in tema di lavoro: «Confidiamo - si legge nel paper - che in legge di Bilancio possa passare l'emendamento per l'esigibilità del fondo prepensionamento lavoratori portuali, per avviare con adeguate misure di sostegno un graduale e necessario ricambio

The Medi Telegraph

Trieste

deve comunque rimanere pubblica, anche se un orientamento più privatistico nei contratti delle Autorità portuali permetterebbe di dare a questi enti la possibilità di affidare alcune mansioni in outsourcing. L'importante, sul fronte riforma, «è che se queste attività devono essere realizzate da una struttura centrale (come più volte ipotizzato dal governo) lo si faccia. Ma lo si faccia velocemente». Il mandato dei presidenti dovrebbe essere allungato oltre i quattro anni («perché oggi il primo anno serve a capire dove si è capitato, il secondo e il terzo per risolvere qualcosa, il quarto per capire dove andare dopo»). Questi dovrebbero avere tutele legali rafforzate e la possibilità di scegliersi il segretario generale, mentre i comitati di gestione «dovrebbero essere assimilati a una conferenza di servizi in cui ogni ente si pronuncia una sola volta». Soprattutto, dicono i terminalisti, vanno uniformate le norme relative alle concessioni: le tariffe che ogni Authority applica non possono diventare un fattore di competizione tra un porto e l'altro (Cognolato fa l'esempio delle gru, che in alcuni porti sono scomutate dal canone e in altri no), così come i bilanci degli enti andrebbero tutti redatti allo stesso modo. Ma la pianificazione, anche a livello centrale, richiede capacità strategica: è il caso dell'intermodalità, dice Cognolato: «Non è detto che ogni città portuale debba essere messa a soqquadro per garantire l'arrivo della ferrovia in banchina. Ha senso farlo se un porto ha un raggio di consegna ampio. Ma se questo raggio è uguale o inferiore a 200 chilometri, allora andrebbero valutati altri mezzi per effettuare lo shift modale» (cioè l'utilizzo di mezzi di trasporto diversi rispetto al camion). Le transizioni Ancora, viene ricordato il tema strategico del Nord Africa, dove le imprese italiane devono trovare un loro sbocco evitando che ci arrivino soggetti di altre nazioni. Viene inoltre ribadita la posizione contraria all'applicazione della tonnage tax alle compagnie di navigazione per attività ancillari a terra che non siano connesse a quelle delle crociere. Sulla transizione energetica viene sottolineata la necessità di rendere i porti "hub energetici" - considerato che la sola elettrificazione delle banchine non può essere l'unica soluzione per rendere green i porti, visti gli alti picchi di energia necessari ai consumi delle navi e i relativi problemi di accumulo e disponibilità di elettricità. Infine la transizione digitale, che dovrebbe riguardare anche «i processi dovrebbe riguardare anche gli adempimenti e la relazione tra terminal-imprese ed enti».

Informazioni Marittime

Venezia

PSA Italy, nel 2024 crescono volumi e investimenti

Presso il terminal container PSA Genova Pra' le stime di chiusura al 31 dicembre indicato un risultato totale di 1.508.819 teu. Dati incoraggianti e importanti investimenti per PSA Italy nel 2024. Risultati significativi che segnano un nuovo capitolo per i terminal di Genova e **Venezia**. Nonostante le sfide globali che caratterizzano il settore portuale e logistico, l'azienda si conferma leader nel mercato italiano, puntando su sostenibilità, efficienza e innovazione tecnologica. Al , principale terminal container gateway italiano, le stime di chiusura al 31 dicembre 2024 indicato un risultato totale di 1.508.819 teu, superando i 1.449.199 teu del 2023. Il traffico ferroviario contribuirà con circa 228.000 teu, confermando il ruolo strategico della ferrovia nell'ottimizzazione dei flussi logistici. A PSA SECH, il 2024 si prospetta altrettanto positivo, con un incremento dei volumi fino a circa 295.000 teu, con un +19,43% che conferma la crescita già registrata anche nel 2023. Il terminal PSA Venice-Vecon, dopo aver registrato un record di 337.032 teu nel 2023, chiuderà l'anno con oltre 290.000 teu, nonostante un calo fisiologico dovuto alla crisi di Suez e alla conseguente modifica delle rotte e delle direttrici di traffico di accesso al Mediterraneo. PSA Italy evidenzia un significativo impatto economico positivo sui territori di Genova e **Venezia** grazie alle attività di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon: nel 2023 le remunerazioni salariali hanno superato i 75 milioni di euro, con il 93% dei dipendenti residenti nelle province di Genova e **Venezia**. Ogni dipendente ha ricevuto in media 34 ore di formazione, per una spesa complessiva di oltre 280 mila euro. Complessivamente, inoltre, Sono stati versati oltre 16 milioni di euro alla pubblica amministrazione. La spesa per approvvigionamenti è stata di 110,7 milioni di euro, con oltre l'80% destinato a fornitori italiani, di cui 79,1 milioni per PSA Genova Pra', 21,8 milioni per PSA SECH e 9,8 milioni per PSA Venice-Vecon. Il ceo Roberto Ferrari ha ricordato che PSA Italy ha avviato un ambizioso piano di investimenti volto a migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale, così come previsto dal piano industriale, nell'ottica di aumentare l'efficienza e la qualità del servizio offerto ai Clienti nel range competitivo dell'arco tirrenico ed il bacino del nord Adriatico. Tra gli interventi più significativi l'installazione delle nuove gru di ferrovia a Parco Rugna, pienamente operative a partire da marzo 2025, e l'arrivo a dicembre 2025 delle nuove gru di banchina, dall'iconico colore blu, per il terminal PSA SECH. PSA Venice-Vecon ha completato la prima tranche di investimenti con l'acquisto di 4 reach stacker, l'installazione di 96 nuove prese reefer e lavori di rifacimento del piazzale. Sono già stati ordinati 3 E-RTG, le imponenti gru di piazzale alte oltre 30 metri e altre 2 reach stacker, in arrivo nel 2025. PSA Genova Pra' è al centro di un progetto di rinnovo volto a implementare la propria operatività, sulla base delle tecnologie già in uso in oltre



12/10/2024 08:22

Informazioni Marittime
PSA Italy, nel 2024 crescono volumi e investimenti

Presso il terminal container PSA Genova Pra' le stime di chiusura al 31 dicembre indicato un risultato totale di 1.508.819 teu. Dati incoraggianti e importanti investimenti per PSA Italy nel 2024. Risultati significativi che segnano un nuovo capitolo per i terminal di Genova e Venezia. Nonostante le sfide globali che caratterizzano il settore portuale e logistico, l'azienda si conferma leader nel mercato italiano, puntando su sostenibilità, efficienza e innovazione tecnologica. Al , principale terminal container gateway italiano, le stime di chiusura al 31 dicembre 2024 indicato un risultato totale di 1.508.819 teu, superando i 1.449.199 teu del 2023. Il traffico ferroviario contribuirà con circa 228.000 teu, confermando il ruolo strategico della ferrovia nell'ottimizzazione dei flussi logistici. A PSA SECH, il 2024 si prospetta altrettanto positivo, con un incremento dei volumi fino a circa 295.000 teu, con un +19,43% che conferma la crescita già registrata anche nel 2023. Il terminal PSA Venice-Vecon, dopo aver registrato un record di 337.032 teu nel 2023, chiuderà l'anno con oltre 290.000 teu, nonostante un calo fisiologico dovuto alla crisi di Suez e alla conseguente modifica delle rotte e delle direttrici di traffico di accesso al Mediterraneo. PSA Italy evidenzia un significativo impatto economico positivo sui territori di Genova e Venezia grazie alle attività di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon: nel 2023 le remunerazioni salariali hanno superato i 75 milioni di euro, con il 93% dei dipendenti residenti nelle province di Genova e Venezia. Ogni dipendente ha ricevuto in media 34 ore di formazione, per una spesa complessiva di oltre 280 mila euro. Complessivamente, inoltre, Sono stati versati oltre 16 milioni di euro alla pubblica amministrazione. La spesa per approvvigionamenti è stata di 110,7 milioni di euro, con oltre l'80% destinato a fornitori italiani, di cui 79,1 milioni per PSA Genova Pra', 21,8 milioni per PSA SECH e 9,8 milioni per PSA Venice-Vecon. Il ceo Roberto Ferrari ha ricordato che PSA Italy ha avviato un ambizioso piano di investimenti volto a migliorare l'efficienza

Informazioni Marittime

Venezia

60 terminal tra i più importanti al mondo, sull'esempio dei grandi scali del Nord Europa, come Rotterdam, Amburgo ed Anversa, e con un investimento complessivo di 900 milioni di euro da parte di PSA: il progetto, presentato al Mit e all'AdSP del Mar Ligure Occidentale, è volto a ottimizzare le attuali aree a Pra', per contribuire al benessere del territorio portando formazione e nuove assunzioni, aumentare la sicurezza e contestualmente azzerare i rumori e ad abbattere CO2, sopravanzando i criteri sociali e ambientali ESG, in linea con quanto previsto dalla normativa europea CSRD. "L'aumento dell'efficienza dell'impianto ci permetterà di essere più competitivi nei nuovi mercati del Sud Europa, rappresentando un elemento strategico e fondamentale per attrarre un maggior volume di traffico al porto di Genova", ha sottolineato Ferrari. Innovazione nella filiera logistica PSA presenta la sua divisione logistica PSA Port Ecosystem: dando seguito all'apertura, a marzo 2023, di un nuovo magazzino con 1.200 mq di area coperta e 5.000 metri quadri di spazio esterno, a soli 800 metri dal gate del terminal PSA Genova Pra', Fabio Bucchioni, Supply Chain Manager del Gruppo, ha confermato l'entrata in funzione di ulteriori 15.000 mq di magazzini e 25.000 mq di piazzale, con 16 neo assunzioni a dicembre 2024; i servizi logistici PSA Port Ecosystem, a servizio della capacità attrattiva del terminal, offrono un'ampia gamma di servizi e soluzioni a valore aggiunto per una supply chain resiliente, agile e sostenibile, a beneficio di tutti gli attori coinvolti, inclusi i proprietari delle merci e i fornitori di servizi logistici. Condividi Tag terminal ambiente Articoli correlati.

La Gazzetta Marittima

Venezia

Nuovi spazi crociere a Venezia

Nella foto: Di **Blasio** e Spagna. VENEZIA - Una riparametrazione della scadenza temporale dell'attuale concessione - con l'estensione di ulteriori dieci anni - e la ridefinizione degli ambiti oggetto della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare. È quanto previsto dall'atto di concessione demaniale suppletivo firmato da **Fulvio Lino Di Blasio**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. Il documento disciplina le modifiche intervenute rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai Terminal Passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle Ordinanze del Commissario Crociere Venezia CCV emanate nel periodo 2021-2024, con l'obiettivo di consentire a VTP, quale gestore interessato dal divieto di transito di cui all'art. 1, comma 2 del D.L. n. 103/2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate e/o connesse previste all'interno degli atti di concessione già rilasciati. Nel dettaglio, l'atto prevede, ai sensi dell'art. 1, comma 5 del D.L. n. 103/2021, la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza, fissato al 31.05.2026, sino al 31.05.2036, sulla base del Piano delle attività di VTP. Tale estensione tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione (che ha risentito dell'entrata in vigore del D.L. n. 103/2021), sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che VTP Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto, ovviamente, in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica (manutenzione dei canali e "smussi") e alla costruzione della stazione marittima a Canale Nord. Per quanto riguarda gli ambiti, invece, l'atto di concessione regola e dà assetto ai tre compendi in gestione a VTP: il Terminal Venezia Marittima comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati come risulterà a seguito della restituzione di alcuni fabbricati in area Marittima, San Basilio e Santa Marta, il Terminal Isola Saloni con le aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che costituiscono il terminal operativo a Chioggia e il Terminal Canale Nord Marghera comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che verranno realizzati da VTP a conclusione delle opere commissariali previste dal Decreto Interministeriale n. 545 del 31 dicembre 2021. Insieme a una ridefinizione dei tempi e degli ambiti della concessione, il documento stabilisce un **sistema** di monitoraggio e revisione.



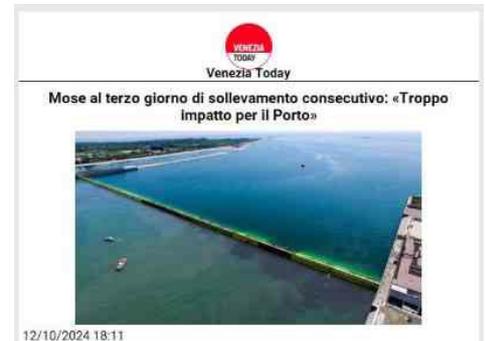
Nella foto: Di Blasio e Spagna. VENEZIA - Una riparametrazione della scadenza temporale dell'attuale concessione - con l'estensione di ulteriori dieci anni - e la ridefinizione degli ambiti oggetto della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare. È quanto previsto dall'atto di concessione demaniale suppletivo firmato da Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. Il documento disciplina le modifiche intervenute rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai Terminal Passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle Ordinanze del Commissario Crociere Venezia CCV emanate nel periodo 2021-2024, con l'obiettivo di consentire a VTP, quale gestore interessato dal divieto di transito di cui all'art. 1, comma 2 del D.L. n. 103/2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate e/o connesse previste all'interno degli atti di concessione già rilasciati. Nel dettaglio, l'atto prevede, ai sensi dell'art. 1, comma 5 del D.L. n. 103/2021, la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza, fissato al 31.05.2026, sino al 31.05.2036, sulla base del Piano delle attività di VTP. Tale estensione tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione (che ha risentito dell'entrata in vigore del D.L. n. 103/2021), sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che VTP Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto, ovviamente, in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica (manutenzione dei canali e "smussi") e alla costruzione

Venezia Today

Venezia

Mose al terzo giorno di sollevamento consecutivo: «Troppo impatto per il Porto»

Il presidente della Venice Port Community alza la voce e chiede tempi più stretti per la chiusura delle paratie. Domattina si prevede il quarto giorno di attivazione di seguito. Questa mattina il Mose si è alzato per il terzo giorno consecutivo e, se le previsioni saranno rispettate (il picco previsto per domani alle 7.15 è di 105 centimetri) domani dovrebbe alzarsi per il quarto giorno consecutivo. Dopo un novembre con solo due sollevamenti, è tornato quindi il nodo del sovrautilizzo del Mose: necessario per tenere la città all'asciutto, ma impattante per le attività del porto e della laguna (oltre che con un costo a sollevamento di circa 200 mila euro). E sono le categorie del porto ad alzare la voce. «Tra ieri e oggi l'operatività del porto è stata ulteriormente compressa rispetto a quanto stabilito dalla gestione del Mose - ha detto il presidente della Venice Port Community Davide Calderan - La quota 110 che è stata determinata nel corso di vari incontri come livello di salvaguardia della città e gli 85 richiesti dal Comune per l'inizio sollevamento è ben lontana dall'esser anche minimamente sfiorata o rispettata». I tempi di sollevamento. Osservando i dati, nota la Venice Porto Community, oggi 10 dicembre il Mose è stato chiuso alle 3.30 quando alla Salute c'erano 71 centimetri. La riapertura è avvenuta alle 9.35, quando la misura era sempre sulla settantina. Se fosse avvenuta un'ora e mezza prima, alle 8.05, la soglia sarebbe stata di un'ottantina centimetri, valori distanti dal 110 e 85 che avrebbero comunque garantito sicurezza, visto che c'era marea calante, nota Calderan. Il giorno prima, cioè il 9 dicembre, le paratoie si sono sollevate a un'ottantina di centimetri alle 4.15, per esser riaperte alle 10.15 quando le quote erano più o meno uguali. Per la Vpc in questo ragionamento si può lasciar perdere domenica, giorno in cui le cui condizioni erano estreme, con necessaria prudenza. «Però non si capisce perché alle alzate del Mose corrisponda una chiusura anticipata di 30-60 minuti prima del porto, quando ci sarebbero le condizioni per anticipare l'apertura o ritardare la chiusura delle bocche di porto» dice Calderan. «Ribadiamo la necessità di regole certe, di una gestione accurata ed efficiente del Mose. Siamo consapevoli che ci possano essere eccezioni e casi particolari in cui lo strappo alla regola possa avvenire. Però alla stessa stregua si deve essere più accurati nella gestione con chiusure per giorni ripetuti. Non è accettabile che le chiusure si prolunghino di variate ore per mancanza di rispetto dei livelli stabiliti. Non possiamo non considerare che l'economia del porto è fondamentale per il territorio e non può esser sconnessa per mancanza di programmazione mirata e attenta». Trovare la quadra sui tempi e modi di sollevamento non è semplice. Come ormai noto da ottobre si prevede il sollevamento da quota 110 cm, non più 120. Da una parte una chiusura della laguna più frequente può creare problemi al funzionamento del porto e di tutte le attività economiche



Il presidente della Venice Port Community alza la voce e chiede tempi più stretti per la chiusura delle paratie. Domattina si prevede il quarto giorno di attivazione di seguito. Questa mattina il Mose si è alzato per il terzo giorno consecutivo e, se le previsioni saranno rispettate (il picco previsto per domani alle 7.15 è di 105 centimetri) domani dovrebbe alzarsi per il quarto giorno consecutivo. Dopo un novembre con solo due sollevamenti, è tornato quindi il nodo del sovrautilizzo del Mose: necessario per tenere la città all'asciutto, ma impattante per le attività del porto e della laguna (oltre che con un costo a sollevamento di circa 200 mila euro). E sono le categorie del porto ad alzare la voce. «Tra ieri e oggi l'operatività del porto è stata ulteriormente compressa rispetto a quanto stabilito dalla gestione del Mose - ha detto il presidente della Venice Port Community Davide Calderan - La quota 110 che è stata determinata nel corso di vari incontri come livello di salvaguardia della città e gli 85 richiesti dal Comune per l'inizio sollevamento è ben lontana dall'esser anche minimamente sfiorata o rispettata». I tempi di sollevamento. Osservando i dati, nota la Venice Porto Community, oggi 10 dicembre il Mose è stato chiuso alle 3.30 quando alla Salute c'erano 71 centimetri. La riapertura è avvenuta alle 9.35, quando la misura era sempre sulla settantina. Se fosse avvenuta un'ora e mezza prima, alle 8.05, la soglia sarebbe stata di un'ottantina centimetri, valori distanti dal 110 e 85 che avrebbero comunque garantito sicurezza, visto che c'era marea calante, nota Calderan. Il giorno prima, cioè il 9 dicembre, le paratoie si sono sollevate a un'ottantina di centimetri alle 4.15, per esser riaperte alle 10.15 quando le quote erano più o meno uguali. Per la Vpc in questo ragionamento si può lasciar

Venezia Today

Venezia

della laguna, a partire dalla pesca. Dall'altra evita danni alla città e ne aumenta la vivibilità. Ma i tempi richiesti alle paratie mobili per chiudersi impongono un'attivazione qualche ora prima del picco, che crea più di qualche problema alle attività e alla pianificazione. Dal 2025 del Mose dovrebbe occuparsi la nuova Autorità della Laguna, ente però ancora privo di organigramma e statuto.

La Gazzetta Marittima

Savona, Vado

Navi Gialle cercano personale

VADO LIGURE - "Corsica Sardinia Ferries è un'azienda che pone al centro la soddisfazione del cliente, l'innovazione e la sostenibilità ambientale, contribuendo anche alla crescita professionale dei suoi dipendenti, in un ambiente dinamico e accogliente e a condizioni economiche particolarmente favorevoli" afferma il comandante d'Armamento Matteo Giannelli. La dichiarazione serve ad illustrare la campagna di reclutamento aperta in questi giorni dalla compagnia. Per imbarcare subito, è necessario essere in possesso del libretto di navigazione e dei corsi STCW. Senza questi requisiti, la candidatura sarà comunque valutata e, in caso di accettazione, aiuteremo i candidati ad effettuare le pratiche necessarie per l'imbarco in modo semplice e veloce. Nello specifico, la compagnia cerca 150 risorse da impiegare a bordo delle navi della flotta. Ecco tutte le informazioni sui posti di lavoro offerti da Corsica Sardinia Ferries e come candidarsi: I profili ricercati sono diversi, per le aree macchina, camera e cucina. Le opportunità di lavoro sulle navi del Gruppo sono rivolte, in particolare, ai seguenti profili: Ufficiali e Sottufficiali di macchina; Personale di Cucina; Chef de rang e barman; Addetti alle cabine; Addetti Sala / Bar/ Casse; Receptionist / Hostess. I candidati devono essere in possesso del libretto di navigazione e dei corsi STCW. Per il personale di Sala/Bar, la conoscenza della lingua francese e un diploma ad indirizzo alberghiero sono un valore aggiunto. Per la posizione di Receptionist/Hostess si ricerca prevalentemente personale con un'ottima conoscenza del francese. Generalmente, le assunzioni Corsica Sardinia Ferries avvengono mediante contratti di lavoro a tempo determinato, per lo più di durata da 70 a 90 giorni, oppure per un mese, eventualmente prorogabile.

La Gazzetta Marittima

Navi Gialle cercano personale



12/10/2024 23:07

VADO LIGURE - "Corsica Sardinia Ferries è un'azienda che pone al centro la soddisfazione del cliente, l'innovazione e la sostenibilità ambientale, contribuendo anche alla crescita professionale dei suoi dipendenti, in un ambiente dinamico e accogliente e a condizioni economiche particolarmente favorevoli" afferma il comandante d'Armamento Matteo Giannelli. La dichiarazione serve ad illustrare la campagna di reclutamento aperta in questi giorni dalla compagnia. Per imbarcare subito, è necessario essere in possesso del libretto di navigazione e dei corsi STCW. Senza questi requisiti, la candidatura sarà comunque valutata e, in caso di accettazione, aiuteremo i candidati ad effettuare le pratiche necessarie per l'imbarco in modo semplice e veloce. Nello specifico, la compagnia cerca 150 risorse da impiegare a bordo delle navi della flotta. Ecco tutte le informazioni sui posti di lavoro offerti da Corsica Sardinia Ferries e come candidarsi: I profili ricercati sono diversi, per le aree macchina, camera e cucina. Le opportunità di lavoro sulle navi del Gruppo sono rivolte, in particolare, ai seguenti profili: Ufficiali e Sottufficiali di macchina; Personale di Cucina; Chef de rang e barman; Addetti alle cabine; Addetti Sala / Bar/ Casse; Receptionist / Hostess. I candidati devono essere in possesso del libretto di navigazione e dei corsi STCW. Per il personale di Sala/Bar, la conoscenza della lingua francese e un diploma ad indirizzo alberghiero sono un valore aggiunto. Per la posizione di Receptionist/Hostess si ricerca prevalentemente personale con un'ottima conoscenza del francese. Generalmente, le assunzioni Corsica Sardinia Ferries avvengono mediante contratti di lavoro a tempo determinato, per lo più di durata da 70 a 90 giorni, oppure per un mese, eventualmente prorogabile.

Savona News

Savona, Vado

Rigassificatore, le nuove osservazioni al Ministero di associazioni e cittadini: "Snam non ha presentato integrazioni ma un progetto nuovo"

E' stato dato solo un mese di tempo per effettuare le controdeduzioni. Tutti i punti chiave delle osservazioni con il dettaglio delle associazioni e delle istituzioni WWF, Greenpeace, Recommon, Fondazione CIMA, Uniti per la salute, Vivere Vado, ARCI, doMani aps, Comuni di Bergeggi e Vado Ligure. Queste sono alcune delle associazioni e istituzioni che insieme a molti cittadini hanno inviato nuovamente al Ministero dell'Ambiente le proprie osservazioni tecniche sul progetto di Snam per il posizionamento della nave rigassificatrice "Italis Lng" (ex Golar Tundra) a circa 4 km dalla costa di Vado Ligure e a 2.9 km da Savona oltre alla collocazione della rete delle condutture nei territori di Quiliano (dove è prevista l'installazione dell'impianto Pde in località Casina), Altare, Cairo Montenotte e Carcare. "Ricordiamo che il Ministero aveva chiesto al proponente SNAM una mole notevole di integrazioni tecniche al progetto, la quale si era presa quattro mesi per rispondere, e a queste risposte le associazioni hanno avuto soltanto un mese di tempo per fare le loro controdeduzioni. Tali osservazioni sono state pubblicate sul sito del Ministero solo recentemente, in notevole ritardo e con errori (ancora a oggi viene segnalato erroneamente "Osservazioni del pubblico inviate oltre i termini", nonostante i solleciti inviati per le opportune correzioni) - viene spiegato - Queste nuove osservazioni sono quindi relative esclusivamente agli argomenti tecnici trattati nelle recenti integrazioni di SNAM, presentate a seguito delle numerose richieste di approfondimento richieste dal Ministero". Qui alcuni punti chiave di sintesi delle osservazioni: 1) documentazione non "integrativa" ma prefigurante un progetto nuovo, che quindi necessita una nuova procedura VIA. Un primo aspetto che risulta particolarmente evidenziato dalle varie associazioni è che, anche in riferimento a queste seconde "integrazioni", si osserva che la mole dei documenti prodotti costituirebbe di fatto non già una integrazione ma un progetto nuovo e differente da quello presentato in origine, tale da richiedere l'archiviazione del presente procedimento di VIA e l'avvio di un procedimento nuovo. Queste argomentazioni furono già esposte per quanto riguardava le prime "integrazioni" di SNAM dai comuni di Bergeggi (nota prot. n. 3215 del 12/04/2024), di Vado Ligure (nota prot. n. 9291 del 03/05/2024) e di Quiliano (nota prot. n. 7589 del 02/05/2024) (*). 2) Problematiche per nuovo sistema di ancoraggio previsto per la nave FRSU, installazione del PLEM e sistema di controllo valvola sottomarina. Nelle osservazioni di WWF e UPLS sono evidenziate alcune problematiche relative una parte fondamentale come l'ancoraggio della FRSU per cui sono stati presentate ben tre versioni successive: ancoraggio mediante 6 ancore disposte a raggera, ancoraggio con 6 ancore disposte a due a due a 120 gradi e, infine, ancoraggio mediante infissione di pali nel fondale marino con ulteriori modifiche di notevole complessità. Trattandosi di pali di 3 metri di diametro e alti 70 metri (in pratica alti come un palazzo di circa 18-20 piani-)



E' stato dato solo un mese di tempo per effettuare le controdeduzioni. Tutti i punti chiave delle osservazioni con il dettaglio delle associazioni e delle istituzioni WWF, Greenpeace, Recommon, Fondazione CIMA, Uniti per la salute, Vivere Vado, ARCI, doMani aps, Comuni di Bergeggi e Vado Ligure. Queste sono alcune delle associazioni e istituzioni che insieme a molti cittadini hanno inviato nuovamente al Ministero dell'Ambiente le proprie osservazioni tecniche sul progetto di Snam per il posizionamento della nave rigassificatrice "Italis Lng" (ex Golar Tundra) a circa 4 km dalla costa di Vado Ligure e a 2.9 km da Savona oltre alla collocazione della rete delle condutture nei territori di Quiliano (dove è prevista l'installazione dell'impianto Pde in località Casina), Altare, Cairo Montenotte e Carcare. "Ricordiamo che il Ministero aveva chiesto al proponente SNAM una mole notevole di integrazioni tecniche al progetto, la quale si era presa quattro mesi per rispondere, e a queste risposte le associazioni hanno avuto soltanto un mese di tempo per fare le loro controdeduzioni. Tali osservazioni sono state pubblicate sul sito del Ministero solo recentemente, in notevole ritardo e con errori (ancora a oggi viene segnalato erroneamente "Osservazioni del pubblico inviate oltre i termini", nonostante i solleciti inviati per le opportune correzioni) - viene spiegato - Queste nuove osservazioni sono quindi relative esclusivamente agli argomenti tecnici trattati nelle recenti integrazioni di SNAM, presentate a seguito delle numerose richieste di approfondimento richieste dal Ministero". Qui alcuni punti chiave di sintesi delle osservazioni: 1) documentazione non "integrativa" ma prefigurante un progetto nuovo, che quindi necessita una nuova procedura VIA. Un primo aspetto che risulta particolarmente evidenziato dalle varie associazioni è che, anche in riferimento a queste seconde "integrazioni", si osserva che la mole dei documenti prodotti costituirebbe di fatto non già una integrazione ma un progetto nuovo e differente da quello presentato in origine, tale da richiedere l'archiviazione del presente procedimento di VIA e l'avvio di un procedimento nuovo. Queste argomentazioni furono già esposte per quanto riguardava le prime "integrazioni" di SNAM dai comuni di Bergeggi (nota prot. n. 3215 del 12/04/2024), di Vado Ligure (nota prot. n. 9291 del 03/05/2024) e di Quiliano (nota prot. n. 7589 del 02/05/2024) (*). 2) Problematiche per nuovo sistema di ancoraggio previsto per la nave FRSU, installazione del PLEM e sistema di controllo valvola sottomarina. Nelle osservazioni di WWF e UPLS sono evidenziate alcune problematiche relative una parte fondamentale come l'ancoraggio della FRSU per cui sono stati presentate ben tre versioni successive: ancoraggio mediante 6 ancore disposte a raggera, ancoraggio con 6 ancore disposte a due a due a 120 gradi e, infine, ancoraggio mediante infissione di pali nel fondale marino con ulteriori modifiche di notevole complessità. Trattandosi di pali di 3 metri di diametro e alti 70 metri (in pratica alti come un palazzo di circa 18-20 piani-)

Savona News

Savona, Vado

viene evidenziata la necessità di un studio approfondito sui possibili impatti e relative ipotizzabili conseguenze in un ambiente marino così delicato (impatti chimici, fisici e biologici) che la infissione dei pali potrebbe avere sul fondale e sul vicino canyon di Vado. Per quanto riguarda lo spostamento del PLEM su un fondale "leggermente inclinato" è stata sottolineata la mancanza di dati precisi come l'esatta inclinazione e la precisazione del tipo di sbancamento che si presume necessario per appoggiare convenientemente il PLEM (che comunque ha dimensioni non trascurabili) e la quantità di materiale che eventualmente verrebbe rimossa e una precisa valutazione degli impatti chimici, fisici e biologici. E' stato inoltre evidenziato come importantissimi aspetti tecnici relativi al PLEM e al sistema di controllo della valvola sottomarina siano demandati a fasi di progettazione successive. Aspetti tecnici fondamentali relativi al PLEM e al sistema di controllo dovrebbero essere chiaramente esposti per la formulazione di possibili osservazioni e non demandato alle "fasi di progettazione successive". Viene sottolineato inoltre che l'affermazione costituisce una sorprendente novità procedurale e quindi si ritiene necessario che sia precisato se e quando vi saranno fasi di progettazioni successive e se e come saranno sottoposte a partecipazione pubblica.

3) criticità dei serbatoi cosiddetti "a membrana" in caso di utilizzo off shore e della procedura disconnessione di emergenza della FSRU. La Italis LNG ha serbatoi prismatici a membrana che in mare aperto presentano una maggiore vulnerabilità ai fenomeni di sloshing rispetto alla collocazione in acque portuali riparate e con attracco in banchina. In caso di improvviso mare mosso contemporaneamente ad uno stadio intermedio di rigassificazione (con i serbatoi in condizioni intermedie di riempimento), si evidenzerebbero problemi non indifferenti, ben presenti a SNAM che li ha indicati chiaramente nel verbale della conferenza dei servizi per il rigassificatore di Piombino del 07/10/22. Su questo punto hanno ritenuto fondamentale che a oltre 2 anni dalla citata dichiarazione in conferenza dei servizi non è stato trovato riscontro sulla citata fragilità dei serbatoi a membrana. Per quanto riguarda quindi la resistenza di serbatoi a membrana (sulla cui "fragilità" si era espressa, come citato, la stessa SNAM) e per quanto attiene anche alle procedure operative di disconnessione della FSRU per motivi di emergenza (sull'efficacia delle quali sussistono dubbi in caso di condizioni meteomarine avverse e improvvise come quelle spesso presenti nel mare di fronte a Savona) ritengono assolutamente necessari due Studi documentati e completi redatti da parte di Ente Certificatore. In merito più in generale al delicato e fondamentale problema della sicurezza, le osservazioni si aggiungono e si integrano a quelle presentate in precedenza al Ministero per la prima stesura del progetto, ma anche a quelle già inviate ad agosto al Comitato Tecnico Regionale, e incentrate su: assenza aree concentriche di interdizione; mancata valutazione dell'effetto cumulativo del traffico marittimo prodotto dal progettato deposito gas di Bergeggi; inadeguata valutazione degli eventi meteomarini avversi; sottovalutazione degli scenari di collisione simulati, in particolare la mancata presa in esame delle navi del campo boe della SARPOM; mancata redazione del Port Facility Security Assessment, ecc.

4) Potenziale rischio tsunami In merito alla richiesta del Ministero a SNAM di verificare l'esistenza di un potenziale rischio

Savona News

Savona, Vado

tsunami e individuare gli accorgimenti per la riduzione del rischio medesimo, secondo le osservazioni inviate la risoluzione di 10 m pare che rappresenti ancora un valore presumibilmente troppo alto, e che certi dettagli dell'interazione delle onde di maremoto con la costa possano essere apprezzati spingendo la risoluzione a passi ancora più piccoli. Come ogni approccio modellistico, anche quello adottato in questo studio risente di un certo numero di approssimazioni e di incertezze. 5) Impatti cumulativi sottostimati Importante osservazione del Comune di Vado Ligure che evidenzia la necessità sin d'ora, di ulteriori approfondimenti relativamente alle possibili sovrapposizioni di attività ed del cantiere "FSRU SNAM" con altri due cantieri molto significativi ("Adeguamento della diga foranea di Vado Ligure" e "Variante al PFTE per la fornitura di cassoni prefabbricati"), che interessano il territorio del Comune di Vado Ligure e lo specchio acqueo antistante. Viene segnalato che è attualmente in corso l'iter autorizzativo relativo al progetto di "Costruzione ed esercizio di un nuovo impianto di deposito di GNL e/o Bio GNL della capacità iniziale di mc 19.800 nel Comune di Bergeggi, in area portuale di Vado Ligure" che, pur non prevedendo alcun coinvolgimento tecnico-amministrativo per il Comune di Vado Ligure, qualora realizzato, andrà ad interessare porzioni di territorio e di mare immediatamente adiacenti a quelle dove insistono i cantieri. 6) Superamento emergenza di approvvigionamento energetico Sono state presentate osservazioni argomentate che evidenziano che la fase di emergenza è ad oggi superata, con i consumi di gas in calo nel paese e all'interno dell'UE. Viene osservato che non ci sarebbe giustificazione plausibile per continuare a gestire questo progetto all'interno di un framework di procedure semplificate che riducono gli spazi di partecipazione pubblica all'analisi della documentazione presentata. Inoltre viene evidenziato che si tratta di un investimento di lungo termine, che porta Snam e il governo italiano a incentivare l'utilizzo di gas fossile fino al 2048, solo due anni prima della scadenza limite del 2050 in cui l'Italia dovrà raggiungere l'obiettivo del Net Zero Emissions Dalle Osservazioni del Comune di Bergeggi "Il Comune di Bergeggi con nota del 12/04/2024 evidenziava al Mase che la documentazione prodotta da SNAM FSRU ITALIA S.r.l. non costituisce mera "documentazione integrativa" del progetto, bensì una documentazione che descrive e rappresenta un progetto totalmente nuovo e differente da quello originario (a solo titolo esemplificativo ci si riferisce alla modificazione delle aree in cui dovrebbero essere collocati gli impianti che ha comportato la necessità di predisporre e di produrre documenti del tutto nuovi riguardanti: i profili di rischio di incidente rilevante, il Progetto di Monitoraggio Ambientale, le indagini geofisiche, gli studi dei livelli di vibrazione e di posizionamento dei fabbricati, le analisi acustiche, ecc.) tale da chiedere al Ministero di archiviare il relativo procedimento di VIA e di invitare la Proponente a presentare una nuova istanza"; Dalle Osservazioni del Comune di Vado Ligure "Viene osservato, innanzitutto, come, alla luce delle nuove, ulteriori e rilevanti integrazioni pubblicate in data 24/09/2024 (462 documenti), non si possa che ribadire quanto già osservato con nota del 03/05/2024, con la quale era stato evidenziato che, a parere dell'Amministrazione, il soggetto Proponente SNAM non si fosse limitato a produrre una mera "documentazione integrativa" del progetto, bensì una

Savona News

Savona, Vado

documentazione che descrive e rappresenta un progetto ampiamente modificato e, pertanto differente, per molti profili rilevanti, da quello originario sottoposto ad approvazione. In ragione di quanto sopra, era stato richiesto a codesto Ministero di archiviare il presente procedimento e di invitare il Proponente a presentare una nuova istanza per l'avvio di un nuovo procedimento"; Dalle Osservazioni di DOMANI APS "Le modifiche apportate al progetto in oggetto in questa terza versione, a seguito delle integrazioni richieste del MASE (Registro ufficiale.U0007161. 22-05-2024), risultano profonde e pregnanti tali da rappresentare un progetto ex novo. Il 28 febbraio 2024 SNAM ha richiesto al Comitato Tecnico Regionale (CTR) la chiusura del procedimento in essere di Nulla Osta di Fattibilità (NOF) secondo il D. Lgs. 105/2015 relativo al Progetto FSRU Alto Tirreno, senza espressione del parere, informando che erano in corso delle modifiche al Progetto su cui sarebbe stata richiesta una nuova sottomissione, evidenziando che probabilmente SNAM ritenesse il Progetto presentato non adeguato. La terza versione modifica profondamente il progetto e quindi è necessario avviare da capo una nuova procedura approvativa che permetta una coerente valutazione complessiva di quanto proposto, secondo le norme italiane in vigore oltreché le regole europee che impongono garanzie minime di effettiva possibilità di poter svolgere la partecipazione"; Dalle Osservazioni di UNITI PER LA SALUTE "Le risposte di Snam all'ultima richiesta di integrazioni avanzata dal MASE (Registro ufficiale.U0007161. 22-05-2024) a nostro avviso costituiscono per la loro mole e complessità una nuova (la terza!) versione del progetto con modifiche che si ritengono sostanziali, tali da costituire di fatto un vero e proprio progetto ex novo. In proposito si ricorda che in data 28 febbraio 2024 (con invio pec), Snam FSRU Italia richiedeva al Comitato Tecnico Regionale (CTR) la chiusura del procedimento in essere di Nulla Osta di Fattibilità (NOF) secondo il D. Lgs. 105/2015 relativo al Progetto FSRU Alto Tirreno, senza espressione del parere, informando che erano in corso delle modifiche al Progetto su cui sarebbe stata richiesta una nuova sottomissione. Ora la richiesta citata è stata sorprendente in quanto è arrivata a domandare il sostanziale azzeramento dell'istruttoria condotta fino ad allora dal CTR chiedendo la chiusura del procedimento senza espressione di parere. Evidentemente si può supporre che lo stesso proponente avesse importanti dubbi sia sul progetto (magnificato solo pochi mesi prima) sia sull'assenso del CTR. E la richiesta tranchant di annullamento/azzeramento ci lascia ragionevolmente supporre che i problemi non riguardassero solo modeste modifiche progettuali ma che per il proponente fosse necessario un intervento su parti importanti e significative che, come tale, necessitava della rinnovazione della procedura dall'inizio. Quest'ultima considerazione riteniamo sia valida anche per queste ultime "integrazioni". In effetti si evidenzia come il sovrapporsi dei molti aspetti modificati, spesso in modo non intelleggibile anche per la quantità enorme di file depositati e sottoposti a partecipazione pubblica, presenti obiettive gravissime difficoltà di consultazione, per la formulazione di congrue e tempestive osservazioni e sia, temiamo, anche per le opportune valutazioni delle autorità competenti all'espressione dei necessari atti di assenso. Queste considerazioni inducono a rafforzarci nel convincimento già espresso, che in presenza di modifiche ed integrazioni sopravvenute

Savona News

Savona, Vado

nel tempo (a maggior ragione l'ultima), riteniamo sia necessaria una riproposizione della procedura dall'inizio che permetta una coerente valutazione complessiva di quanto proposto secondo lo spirito e la lettera delle norme in vigore oltreché delle regole eurocomunitarie che impongono garanzie minime di effettività della partecipazione pubblica. Dalle osservazioni di Re Common e Greenpeace "Quel che peraltro si evince dalla pubblicazione della copiosa e voluminosa documentazione integrativa è che si è al cospetto del deposito di modifiche estremamente importanti apportate al progetto, tali da rendere necessario procedere all'avvio di un nuovo procedimento di Valutazione degli Impatti Ambientali (VIA), con l'assegnazione di tempi adeguati a garantire la reale consultazione del pubblico"; Dalle Osservazioni di ARCI "Si è al cospetto del deposito di modifiche estremamente importanti apportate al progetto tali da rendere necessario procedere all'avvio di un nuovo procedimento di valutazione degli impatti ambientali"; Dalle Osservazioni di WWF "Si chiede uno studio sui possibili impatti chimici, fisici e biologici che la fissazione di pali potrebbe avere sul fondale e sul vicino canyon di Vado. Si chiede uno studio geologico dell'operazione di fissazione di pali nel suolo. Si è a conoscenza di cosa vi sia nel sottosuolo? Si chiede la valutazione del rischio di frattura e caduta della roccia ai bordi del canyon stesso, per i pali ad esso prossimi, durante l'installazione. Si chiede la valutazione del rischio di frattura e caduta della roccia ai bordi del canyon stesso durante l'esercizio della FSRU, in caso di crollo in fase di esercizio. -Avvicinamento PLEM alla torretta: il PLEM si trova in pendenza, si chiede uno studio sul pericolo di slittamento. Oppure si pensa di fissarlo al suolo? E come? Si chiede uno studio sui possibili impatti chimici, fisici e biologici che l'istallazione del PLEM potrebbe avere sul fondale e sul vicino canyon di Vado, ancora assenti dalla documentazione. Si chiede quali siano le normative internazionali di riferimento del settore offshore cui fa riferimento l'attuale versione del progetto del sistema di ormeggio. -Si osserva che nonostante questa sia la quarta emissione dei documenti, viene utilizzato ancora il condizionale, si parla di punto teorico di installazione e così via. Si dice sul PLEM: "La soluzione finale prevista per il sistema di fondazione, nonché le dimensioni ed il peso finale del PLEM saranno definite in una fase di successiva ingegneria e sulla base delle caratteristiche geotecniche di dettaglio del fondale marino nel sito di prevista installazione" Ci si chiede se e quando verrà resa disponibile la versione reale del progetto, o se solo nel corso dell'ingegneria di dettaglio verranno effettuate le scelte finali ed effettive, totalmente all'insaputa degli Enti, della Amministrazioni pubbliche e dei cittadini, potenzialmente alterando la validità della documentazione precedente e l'impatto ambientale. -In merito all'affermazione: "La valvola attuata sul PLEM sarà comandata dalla nave mediante un sistema di controllo da definire nelle fasi di progettazione successive": oltre che considerarlo un enunciato inutile perché ancora una volta rinvia la soluzione a fasi di progettazione di cui non si conoscerà nulla, ci si chiede quale sia la sicurezza visto che il cavo di controllo potrebbe essere tranciato da un incidente o attentato"; Dalle Osservazioni di Uniti per la Salute: "Da quanto si apprende il PLEM verrebbe spostato di oltre 100 metri non si sono trovati approfondimenti su eventuali

Savona News

Savona, Vado

problematiche rispetto al fondo marino viste appunto le dimensioni del manufatto. Anche in merito ai Pali, si dovrebbe chiarire la frase "nella fase attuale": si potrebbe interpretare come se alla fase attuale potesse seguire una successiva variazione in corso d'opera. L'infissione di questi enormi pali con diametro di 3 metri e alti 70 metri richiederebbe uno studio approfondito sui possibili impatti e relative ipotizzabili conseguenze in un ambiente marino così delicato. Analogamente andrebbero convenientemente valutati gli impatti sul fondale del posizionamento del telaio di guida che sarebbe riproposto per tutti i singoli pali. Si ribadisce l'osservazione già espressa relativamente al documento REL-AMB-E-00016 a pagina 20 Quanto sopra esposto ci pare almeno lacunoso in quanto il proponente non specifica con che sistema saranno infissi i pali per l'ancoraggio, indicazione che si ritiene necessaria per una valutazione degli impatti sul fondo marino e relative possibili conseguenze in un ambiente marino così delicato. Nella fattispecie il proponente si concede l'alternativa tra i sistemi che potrebbe utilizzare, compresa la scelta dei mezzi navali da impiegare. La mancanza di indicazioni precise, riteniamo non consenta una valutazione congrua ed esaustiva. -Ancora sul documento "Relazione tecnica del Progetto Offshore - Sistema di Ormeaggio e Subsea Facilities" si legge: "Lo swivel sarà costituito da una parte statica ed una rotante, assemblate in una unità compatta". Come succede per molti casi analoghi, non viene presentato un disegno esecutivo, ma una foto di una struttura genericamente descritta come "Esempio dello Snodo della Torretta". Si sottolinea che questa modalità non consente osservazioni tecniche sulla struttura che effettivamente dovrebbe essere messa in opera. -Anche in merito all'affermazione "La valvola attuata sul PLEM potrà essere comandata sia dalla nave che da terra, mediante un sistema di controllo da definire nelle fasi di progettazione successive", si ritiene che la integrazione sia lacunosa: "il sistema di controllo dovrebbe essere qui riportato e non demandato alle" fasi di progettazione successive". Riteniamo che con questa modalità risulti impossibile nella fattispecie la formulazione di congrue e tempestive osservazioni. Si evidenzia inoltre che l'affermazione costituisce una novità e quindi si ritiene necessario che sia precisato se e quando vi saranno fasi di progettazioni successive e se e come saranno sottoposte a partecipazione pubblica. Da quanto scritto nelle integrazioni, l'area di installazione del PLEM sarebbe "leggermente inclinata". Si ritiene necessario conoscerne l'esatta inclinazione e la precisazione del tipo di sbancamento che si presume dovrebbe essere realizzato per appoggiare convenientemente il PLEM (che comunque ha dimensioni non trascurabili) e la quantità di materiale che eventualmente verrebbe rimossa. In mancanza di questi dati indispensabili siamo nell'impossibilità di formulare osservazioni. (***) Dalle Osservazioni di UNITI PER LA SALUTE Nella documentazione presentata dal Proponente come risposta alla richiesta del MASE figura tra gli altri, il documento REL-VDO-E-11039 Risposte del Proponente alle Osservazioni da parte del pubblico. Tra le molte osservazioni evidenziate, risulta in particolare un argomento posto come osservazione da diversi soggetti pubblici e privati che riguarda i serbatoi della nave rigassificatrice cosiddetti "a membrana". Si rimanda alla lettura nel dettaglio delle singole osservazioni, tuttavia se ne trascrive di seguito un sunto non esaustivo. La Italis LNG ha serbatoi

Savona News

Savona, Vado

prismatici a membrana che in mare aperto presentano una maggiore vulnerabilità ai fenomeni di sloshing rispetto alla collocazione in acque portuali riparate e con attracco in banchina. I serbatoi della FSRU durante l'esercizio opereranno con l'intera gamma di livelli di riempimento. Di conseguenza, si devono valutare le sollecitazioni di "Sloshing" indotti dai movimenti della superficie libera di liquido all'interno dei serbatoi di stoccaggio e deve definire le conseguenti misure per contrastare sia l'impatto sulle pareti del serbatoio, sia l'impatto sulla struttura interna del serbatoio (traverse, travi, ecc.); I fenomeni di sloshing sono più critici nell'intervallo di riempimento intermedio. I serbatoi a membrana sono più vulnerabili rispetto allo sloshing per la disuniforme reazione alle sollecitazioni di pressione della geometria prismatica. Di norma, per contrastare lo sloshing si impongono ai serbatoi a membrana i limiti di riempimento che vanno dal -10% al +80% della capacità dei serbatoi ma evidentemente in caso di improvviso mare mosso contemporaneamente ad uno stadio intermedio di rigassificazione (con i serbatoi in condizioni intermedie di riempimento), si evidenzerebbero problemi non indifferenti, ben presenti a SNAM che li ha indicati chiaramente nel verbale della conferenza dei servizi per il rigassificatore di Piombino del 07/10/22 laddove afferma: "La Golar Tundra ha un serbatoio a membrana che crea delle condizioni di maggiore fragilità rispetto alle navi MOSS in presenza di condizioni meteomarine più critiche. Al momento la Società sta interloquendo con il detentore del brevetto dei serbatoi a membrana per avere informazioni sulle condizioni di continuità operativa in condizioni meteo-climatiche più critiche". Su questo punto che si ritiene fondamentale a oltre 2 anni dalla citata dichiarazione in conferenza dei servizi non abbiamo trovato riscontro alcuno sulla citata fragilità dei serbatoi a membrana. Il Proponente invece ha dato risposte estremamente simili e in diversi casi sostanzialmente uguali. Se ne citano qui solo due: I serbatoi a membrana della FSRU sono progettati per resistere a condizioni meteomarine molto più gravose di quelle che si potranno avere nella collocazione della rada di Vado. In ogni caso, come detto opportune procedure operative saranno implementate per ridurre a zero qualsiasi rischio di sloshing. La situazione di Piombino è diversa rispetto a quella di Vado. Le condizioni meteomarine del sito di Vado (nonché la tipologia disconnettibile impiegata per la torretta) sono idonee per l'installazione in mare aperto e l'esercizio in sicurezza della FSRU. Inoltre, nella remota eventualità di dover disconnettere la FSRU per motivi di emergenza, sono state definite opportune procedure operative per adeguare i livelli di riempimento dei serbatoi e mettere in condizione la nave di prendere il mare in breve tempo e in completa sicurezza. Si fa notare che dei circa 45 rigassificatori galleggianti (FSRU) operativi nel mondo, il 90% presenta un sistema di contenimento con tecnologia a membrane, che risulta quindi una tecnologia estremamente consolidata e sicura per questo tipo di applicazione. Certamente come affermato dal Proponente, "La tipologia di ancoraggio del mezzo navale FSRU prevista per il sito di Vado è di fatto molto diversa da quella di Piombino". La evidenza maggiore è che a Vado sarebbe offshore mentre a Piombino è attraccata alla banchina senza problemi di Sloshing. Il Proponente afferma che "i serbatoi a membrana della FSRU sono progettati per resistere a condizioni meteomarine molto più gravose di quelle

Savona News

Savona, Vado

che si potranno avere nella collocazione della rada di Vado e che, in ogni caso, come detto opportune procedure operative saranno implementate per ridurre a zero qualsiasi rischio di sloshing." Per quanto riguarda resistenza di serbatoi a membrana (sulla cui "fragilità" si era espressa, come citato, la stessa SNAM in conferenza dei servizi) a questo punto si ritiene necessario uno Studio documentato e completo di Ente Certificatore. Per quanto riguarda l'eventualità di dover disconnettere la FSRU per motivi di emergenza, viene asserito dal proponente che "sono state definite opportune procedure operative per adeguare i livelli di riempimento dei serbatoi e mettere in condizione la nave di prendere il mare in breve tempo in completa sicurezza". In ogni caso sia dette procedure operative e sia lo sgancio della torretta richiederebbero a nostro avviso una tempistica tale per cui dubitiamo della loro efficacia in caso di condizioni meteomarine avverse e improvvise come quelle spesso presenti nel mare di fronte a Savona. Anche per questo motivo riteniamo indispensabile che sia presentato anche per il processo di sgancio della torretta uno studio di autorevole Ente Certificatore che attesti quanto affermato dal proponente e che valuti le relazioni in modo esaustivo comprendendo anche le citate procedure operative. Una ulteriore affermazione è contenuta nelle risposte ". Si fa notare che dei circa 45 rigassificatori galleggianti (FSRU) operativi nel mondo, il 90% presenta un sistema di contenimento con tecnologia a membrane, che risulta quindi una tecnologia estremamente consolidata e sicura per questo tipo di applicazione". A noi risulterebbe che molti di questi 45 rigassificatori sono attraccati a banchina o a moli. Tuttavia a questo punto, viste le reiterate citazioni nelle risposte, si presume che siano ben note nel dettaglio al Proponente e quindi non dovrebbe essere un problema fornire i dati esatti come: caratteristiche delle navi rigassificatrici (se comparabili o no con la FRSU) complete di nomi delle navi e il loro posizionamento precisando se siano offshore o attraccate a un molo o a una banchina. (****) Dalle Osservazioni di UNITI PER LA SALUTE IL MASE con nota0007161 del 22-05-24 chiese al proponente "di verificare l'esistenza di un potenziale rischio tsunami e individuare gli accorgimenti per la riduzione del rischio medesimo." Nelle conclusioni si legge: "L'attendibilità dei risultati delle simulazioni è fortemente condizionata dal grado di accuratezza e di dettaglio delle griglie di calcolo: da questo punto di vista, il passaggio ad una risoluzione di 10 m, consentita anche dai dati forniti dal Committente, rispetto ai 50 m utilizzati in precedenza ha permesso di ottenere risultati più "puliti". È comunque possibile che 10 m rappresenti ancora un valore troppo alto, e che certi dettagli dell'interazione delle onde di maremoto con la costa possano essere apprezzati spingendo la risoluzione a passi ancora più piccoli. Come ogni approccio modellistico, anche quello adottato in questo studio risente di un certo numero di approssimazioni e di incertezze. Si fa presente quanto sopra per valutare se sia opportuno approfondire lo studio come suggerito nel documento (*****) Dalle osservazioni di COMUNE DI VADO LIGURE in merito alle integrazioni pubblicate in data 24/09/2024, preso atto dei riscontri, contenuti nell'elaborato REL-VDO-E-11039 " Risposte del Proponente alle Osservazioni da parte del pubblico pubblicate sul sito del MASE alla data del 05/08/2024" (Schede 77 - 48), alle osservazioni fin qui formulate dal Comune di Vado Ligure, si ritiene che necessiti,

Savona News

Savona, Vado

sin d'ora, di ulteriori approfondimenti quanto relativo alle possibili sovrapposizioni di attività ed effetti del cantiere "FSRU SNAM" con altri due cantieri molto significativi ("Adeguamento della diga foranea di Vado Ligure" e "Variante al PFTE per la fornitura di cassoni prefabbricati"), che interessano il territorio del Comune di Vado Ligure e lo specchio acqueo antistante. Si segnala, altresì, che è attualmente in corso l'iter autorizzativo relativo al progetto di "Costruzione ed esercizio di un nuovo impianto di deposito di GNL e/o Bio GNL della capacità iniziale di mc 19.800 nel Comune di Bergeggi, in area portuale di Vado Ligure" che, pur non prevedendo alcun coinvolgimento tecnico-amministrativo per il Comune di Vado Ligure, qualora realizzato, andrà ad interessare porzioni di territorio e di mare immediatamente adiacenti a quelle ove insistono i cantieri di cui sopra. Si consideri che, ad oggi, la concomitante attività, presso l'area portuale di Vado Ligure, dei cantieri di "Adeguamento della diga foranea di Vado Ligure" e "Variante al PFTE per la fornitura di cassoni prefabbricati", ha già evidenziato alcune criticità, per risolvere e mitigare le quali è stato recentemente avviato un tavolo tecnico, presieduto dalla Capitaneria di **Porto** - Savona, che coinvolge tutti i soggetti ed Enti interessati, compreso il Comune di Vado Ligure, volto a conoscere lo stato di avanzamento dei lavori presso la diga di Vado Ligure, nonché valutare eventuali azioni di mitigazione necessarie ad affrontare situazioni emergenziali legate alla sicurezza degli ormeggi in caso di condizioni meteo avverse. Dalle osservazioni di CIMA Un'analisi degli impatti ambientali non può essere considerata completa ed efficace se si limita a esaminare esclusivamente gli effetti del progetto in questione e non quelli cumulativi, ad esempio di altre opere in atto o dell'elevato traffico navale già presente nell'area. La modellizzazione effettuata e i risultati mostrati nell'APPENDICE D, riguardano il solo apporto di questa opera, nelle diverse bande di frequenza, in un ambiente totalmente silenzioso. Tale ambiente non è silenzioso nella realtà, in quanto già interessato dalle diverse bande di frequenza delle altre attività di origine antropica presenti in Mar Ligure. È dunque fondamentale considerare nel modello la produzione acustica di tutte le attività e gli impianti esistenti nelle vicinanze dell'area di intervento (considerando anche i corridori offshore del traffico navale) per valutare correttamente i potenziali effetti cumulativi, derivanti dalla realizzazione del progetto stesso. Dalle osservazioni di RE COMMON Segnaliamo nuovamente la grave carenza della valutazione degli "impatti cumulativi" dell'intervento in oggetto che devono essere considerati in modo adeguato in sede di VIA ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. c, d.lgs. 152/2006, nonché del punto 4 dell'Allegato VII alla Parte Seconda dello stesso Codice dell'ambiente. Secondo la disciplina vigente dello screening di VIA, i potenziali impatti ambientali del progetto debbono essere considerati tenendo conto, in particolare, "del cumulo tra l'impatto del progetto in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e/o approvati" (allegato V alla parte II, punto 3, lett. g) al d.lgs. 152/2006). Lo studio di impatto ambientale analizza le interferenze con opere autorizzate da 5 anni, guardando alla presenza di cantieri di costruzione che insistono nel territorio nello stesso periodo in cui avranno luogo le opere di costruzione del progetto in oggetto. Con le nuove integrazioni riscontriamo l'aggiunta

Savona News

Savona, Vado

di un elenco di opere prese in considerazione dalle nuove integrazioni. Rimane tuttavia carente la valutazione degli impatti ambientali degli stessi come previsto dalla direttiva del 2014. (*****) Dalle osservazioni di RE COMMON e GREENPEACE In una fase politica governata da questa emergenza i governi europei hanno definito misure speciali per fare fronte all'imminente necessità di trovare delle forniture di gas alternative alla Russia in vista dell'inverno 2022-23. Tali misure sono state declinate in modo diverso da ciascun governo a partire dalle diverse condizioni interne, in particolare di produzione e pianificazione energetica, e di dipendenza dal gas fossile. In particolare quello proveniente dalla Russia via gasdotto, e quindi vincolato a contratti con la società russa pubblica Gazprom inclusa nell'elenco delle società oggetto di sanzioni. Il governo Draghi prima, e quello Meloni poi hanno scelto di avviare l'espansione di una serie di infrastrutture per l'importazione di gas dalla regione mediterranea, oltre che per dare mandato a Snam di acquistare 2 navi FSRU (Floating Storage and Regassification Unit) capaci di processare 5bcm (miliardi di metri cubi) di gas l'anno da attraccare a Piombino e a Ravenna. La fase di emergenza è ad oggi ben che superata, con i consumi di gas in calo nel nostro paese e all'interno dell'UE (come esplicitato successivamente in queste osservazioni). Non vi è giustificazione plausibile per continuare a gestire questo progetto all'interno di un framework di procedure semplificate che riducono gli spazi di partecipazione pubblica all'analisi della documentazione presentata. Al contrario si tratta di un investimento di lungo termine, che porta Snam e il Governo italiano a incentivare l'utilizzo di gas fossile fino al 2048, solo due anni prima della scadenza limite del 2050 in cui l'Italia dovrà raggiungere l'obiettivo del Net Zero Emissions....

Christmas Party for Families: Il Porto dei piccoli e Hapag-Lloyd insieme a Natale

L'evento sabato 14 dicembre, alle ore 9.30 nella Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio Il **Porto** dei piccoli annuncia, in collaborazione con Hapag-Lloyd, il Christmas Party for Families : l'evento che si terrà a Genova sabato 14 dicembre, alle ore 9:30 nella storica Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio , luogo iconico del capoluogo ligure, realizzato su commissione del Capitano del Popolo Guglielmo Boccanegra tra il 1257 e il 1260, che potrà essere visitato a margine dell'evento. Il **Porto** dei piccoli è un'organizzazione no-profit fondata nel 2005 dall'attuale presidente Gloria Camurati Leonardi con l'obiettivo di migliorare le condizioni psicologiche e il benessere dei bambini e ragazzi con patologie, disabilità e fragilità socio-ambientali, nonché delle loro famiglie che opera in 7 regioni italiane e offre attività in reparti pediatrici, Case di Accoglienza, istituti scolastici, domicili e da remoto Questo il programma di sabato 14 dicembre , pensato per celebrare il Natale e rafforzare i legami tra cultura, comunità e creatività: Spettacolo teatrale natalizio: gli operatori del **Porto** dei piccoli daranno vita a una performance coinvolgente, capace di incantare grandi e piccini con la magia delle storie e delle emozioni natalizie.

Laboratorio in famiglia: i partecipanti, insieme ad un team della Fondazione e alle famiglie di Hapag-Lloyd, realizzeranno alberi di Natale di cartone decorati con originali addobbi in stile marinairesco, come container, navi e simboli legati al mare. Il sodalizio con Hapag-Lloyd, operatore del trasporto marittimo e tra le principali compagnie di navigazione al mondo, è ormai arrivato al terzo anno. In questo periodo, Il **Porto** dei piccoli, grazie al contributo della società marittima, ha potuto sviluppare e far nascere i propri progetti in modo da raggiungere quanti più pazienti possibili.



Zona logistica semplificata: dal Comune di Genova trasmessa alla Regione perimetrazione delle aree

«In queste ore abbiamo trasmesso alla Regione Liguria la perimetrazione della Zona logistica semplificata Porto e Retroporto di Genova, con tutte le mappe delle perimetrazioni delle aree portuali e urbane da includere nella ZLS. Il Comune di Genova, in accordo con l'Autorità di sistema portuale, ha realizzato una mappatura su base informatica, caricata sul geoportale del Comune». Lo annuncia l'assessore comunale al Porto Francesco Maresca. «In questi mesi - dichiara Maresca - è stato realizzato un grande lavoro da parte dei tecnici dei nostri uffici, in stretta sinergia con Regione Liguria, struttura commissariale, Autorità di sistema portuale, associazioni di categoria, in particolare Spediporto, e con la Capitaneria di porto». «Nell'alveo di quanto definito dalla legge Genova e dai successivi provvedimenti normativi - precisa l'assessore - abbiamo mappato le aree che saranno coinvolte nella Zona logistica semplificata con benefici di semplificazione fiscale e burocratica. Genova è pronta per entrare nella fase operativa della ZIs, dopo un lungo percorso che abbiamo seguito passo dopo passo per cogliere a pieno quella che sarà un'opportunità strategica per lo sviluppo delle imprese e di tutta la filiera logistico-portuale della nostra città, a servizio della nazione». (Nella foto le aree portuali e urbane della ZLS sono indicate nella mappa in azzurro. L'area dell'aeroporto è indicata in colore verdino in quanto parzialmente interessata da ZLS: di questa, ai fini del conteggio complessivo, sono stati computati i mappali che non interessano pista, aree di rullaggio, aerostazione e viabilità.).



L'AdSp di Genova in controtendenza (positiva) per la parità di genere

Giulia Sarti

GENOVA Parità di genere in controtendenza. È quello che avviene all'interno del contesto del personale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale: qui infatti il gender gap è stato sostanzialmente annullato. A differenza delle statistiche nazionali ed europee in tema di parità di genere, soprattutto nel contesto della portualità italiana, qui le politiche di gestione del personale hanno premiato l'eccellenza professionale e conciliato vita e lavoro favorendo percorsi di carriera non ostacolati dalle eventuali responsabilità di accudimento spesso culturalmente attribuite al genere femminile. I dati sono quelli emersi dall'ultima Analisi di Genere dell'AdSp che affronta il tema della parità tra le lavoratrici e i lavoratori dell'Ente. In particolare, lo studio restituisce una realtà lavorativa nella quale la componente femminile ha superato quella maschile nell'attribuzione di ruoli di responsabilità organizzativa e le retribuzioni del personale risultano indipendenti dall'appartenenza di genere. Gli aspetti di conciliazione vita-lavoro mostrano ulteriori passi avanti, con una fruizione paritaria degli strumenti di supporto e un crescente coinvolgimento dei padri nelle responsabilità familiari.

Confermata anche l'equità nell'accesso alla formazione professionale che evidenzia una propensione maggiore all'apprendimento e allo sviluppo delle proprie conoscenze e competenze da parte delle dipendenti femminili. I dati dell'Analisi di Genere attestano l'efficacia delle politiche di genere attuate dall'AdSp, specialmente quando le scelte dei vertici e della dirigenza hanno la possibilità di incidere direttamente sulla valorizzazione del merito professionale. Inoltre, i risultati confortanti rappresentano il primo tassello delle attività già avviate per l'ottenimento della certificazione di genere (UNI/PdR 125:2022), prossimo obiettivo della Autorità di Sistema, prevedibilmente entro il 2025.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

PSA Italy festeggia un ottimo 2024 - Messaggero Marittimo

GENOVA Il 2024 si chiude per PSA Italy con risultati significativi e importanti investimenti che segnano un nuovo capitolo per i terminal di Genova e Venezia, questo nonostante la situazione globale che si ripercuote anche sul settore portuale e logistico. L'azienda si conferma leader nel mercato italiano, puntando su sostenibilità, efficienza e innovazione tecnologica. Al terminal PSA Genova Pra', principale terminal container gateway italiano, le stime di chiusura al 31 Dicembre 2024 indicano un risultato totale di 1.508.819 TEU, superando i 1.449.199 TEU del 2023. Il traffico ferroviario contribuirà con circa 228.000 TEU, confermando il ruolo strategico della ferrovia nell'ottimizzazione dei flussi logistici. A PSA SECH, il 2024 si prospetta altrettanto positivo, con un incremento dei volumi fino a circa 295.000 TEU, con un +19,43% che conferma la crescita già registrata anche nel 2023. Il terminal PSA Venice-Vecon, dopo aver registrato un record di 337.032 TEU nel 2023, chiuderà l'anno con oltre 290.000 TEU, nonostante un calo fisiologico dovuto alla crisi di Suez e alla conseguente modifica delle rotte e delle direttrici di traffico di accesso al Mediterraneo. Le ricadute sui territori

PSA Italy evidenzia un significativo impatto economico positivo sui territori di Genova e Venezia: nel 2023 le remunerazioni salariali hanno superato i 75 milioni di euro, con il 93% dei dipendenti residenti nelle province di Genova e Venezia. Ogni dipendente ha ricevuto in media 34 ore di formazione, per una spesa complessiva di oltre 280mila euro. Complessivamente, inoltre, sono stati versati oltre 16 milioni di euro alla Pubblica Amministrazione. La spesa per approvvigionamenti è stata di 110,7 milioni di euro, con oltre l'80% destinato a fornitori italiani, di cui 79,1 milioni per PSA Genova Pra', 21,8 milioni per PSA SECH e 9,8 milioni per PSA Venice-Vecon. Il CEO Roberto Ferrari ha ricordato che PSA Italy ha avviato un ambizioso piano di investimenti per migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale, così come previsto dal piano industriale, nell'ottica di aumentare l'efficienza e la qualità del servizio offerto ai clienti nel range competitivo dell'arco tirrenico ed il bacino del nord Adriatico. Tra gli interventi più significativi l'installazione delle nuove gru di ferrovia a Parco Rugna, pienamente operative a partire da Marzo 2025, e l'arrivo a Dicembre 2025 delle nuove gru di banchina, dall'iconico colore blu, per il terminal PSA SECH. PSA Venice-Vecon ha completato la prima tranche di investimenti con l'acquisto di 4 reach stacker, l'installazione di 96 nuove prese reefer e lavori di rifacimento del piazzale. Sono già stati ordinati 3 E-RTG, le imponenti gru di piazzale alte oltre 30 metri e altre 2 reach stacker, in arrivo nel 2025. PSA Genova Pra' è al centro di un progetto di rinnovo volto a implementare la propria operatività, sulla base delle tecnologie già in uso in oltre 60 terminal tra i più importanti al mondo, sull'esempio dei grandi scali del Nord Europa, come Rotterdam, Amburgo ed Anversa, e con un investimento complessivo di 900 milioni di euro



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

da parte di PSA: il progetto, presentato al Mit e all'AdSp del mar Ligure occidentale, è volto a ottimizzare le attuali aree a Pra', per contribuire al benessere del territorio portando formazione e nuove assunzioni, aumentare la sicurezza e contestualmente azzerare i rumori e ad abbattere CO2, sopravanzando i criteri sociali e ambientali ESG, in linea con quanto previsto dalla normativa europea CSRD. L'aumento dell'efficienza dell'impianto ci permetterà di essere più competitivi nei nuovi mercati del Sud Europa, rappresentando un elemento strategico e fondamentale per attrarre un maggior volume di traffico al porto di Genova ha sottolineato Ferrari. Innovazione nella filiera logistica PSA presenta la sua divisione logistica PSA Port Ecosystem: dando seguito all'apertura, a Marzo 2023, di un nuovo magazzino con 1.200 mq di area coperta e 5.000 mq di spazio esterno, a soli 800 metri dal gate del terminal PSA Genova Pra'. Fabio Bucchioni, Supply Chain Manager del Gruppo, ha confermato l'entrata in funzione di ulteriori 15.000 mq di magazzini e 25.000 mq di piazzale, con 16 neo assunzioni a Dicembre 2024; i servizi logistici PSA Port Ecosystem, a servizio della capacità attrattiva del terminal, offrono un'ampia gamma di servizi e soluzioni a valore aggiunto per una supply chain resiliente, agile e sostenibile, a beneficio di tutti gli attori coinvolti, inclusi i proprietari delle merci e i fornitori di servizi logistici.

Il presidente Bucci a Roma, l'incontro con Meloni e Salvini

Dalle infrastrutture alla sanità, numerosi i temi affrontati durante il tavolo nella capitale. Giornata romana per il presidente di Regione Liguria Marco Bucci, nella capitale per incontrare la premier Giorgia Meloni ma anche il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Al tavolo con Salvini e Rixi. Al centro del colloquio con il leader della Lega il completamento di opere strategiche per il territorio tra cui la nuova diga foranea, il potenziamento della rete ferroviaria, del Terzo Valico dei Giovi, la realizzazione della Gronda e del Tunnel della Valfontanabuona. Una serie di processi che Bucci aveva già annunciato in campagna elettorale per le Regionali del 27 e 28 ottobre scorsi.

Presente, al tavolo con il presidente Bucci e il titolare del Mit, anche il vice di Salvini Edoardo Rixi, che l'ex sindaco di Genova conosce bene e con cui ha tenuto numerosi incontri per la formazione della giunta. Un tête-à-tête tra il presidente e la premier. Un feeling, professionale, tra Bucci e Meloni, nonostante qualche screzio in tempi passati, sigillatosi nel settembre di quest'anno, quando Meloni ha scelto e chiesto a Bucci di candidarsi per piazza De Ferrari. E la scelta l'ha ben ripagata perché forse era l'unico profilo che potesse risollevarlo il centrodestra. Nella giornata odierna Bucci è volato a Roma per sottoporre le istanze liguri alla presidente del consiglio. Sul tavolo numerosi i temi affrontati, alcuni molto cari all'ex sindaco di Genova. Tra questi il futuro della diga e la nomina del presidente dell'**Autorità portuale**, senza tralasciare tutta la parte dedicata alle infrastrutture e alla sanità. E poi non può mancare l'estensione a nove asse **autorità portuale**, diga, infrastrutture, oltre alla possibilità di portare a nove gli assessori, attualmente a sette.



Dalle infrastrutture alla sanità, numerosi i temi affrontati durante il tavolo nella capitale. Giornata romana per il presidente di Regione Liguria Marco Bucci, nella capitale per incontrare la premier Giorgia Meloni ma anche il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Al tavolo con Salvini e Rixi. Al centro del colloquio con il leader della Lega il completamento di opere strategiche per il territorio tra cui la nuova diga foranea, il potenziamento della rete ferroviaria, del Terzo Valico dei Giovi, la realizzazione della Gronda e del Tunnel della Valfontanabuona. Una serie di processi che Bucci aveva già annunciato in campagna elettorale per le Regionali del 27 e 28 ottobre scorsi. Presente, al tavolo con il presidente Bucci e il titolare del Mit, anche il vice di Salvini Edoardo Rixi, che l'ex sindaco di Genova conosce bene e con cui ha tenuto numerosi incontri per la formazione della giunta. Un tête-à-tête tra il presidente e la premier. Un feeling, professionale, tra Bucci e Meloni, nonostante qualche screzio in tempi passati, sigillatosi nel settembre di quest'anno, quando Meloni ha scelto e chiesto a Bucci di candidarsi per piazza De Ferrari. E la scelta l'ha ben ripagata perché forse era l'unico profilo che potesse risollevarlo il centrodestra. Nella giornata odierna Bucci è volato a Roma per sottoporre le istanze liguri alla presidente del consiglio. Sul tavolo numerosi i temi affrontati, alcuni molto cari all'ex sindaco di Genova. Tra questi il futuro della diga e la nomina del presidente dell'Autorità portuale, senza tralasciare tutta la parte dedicata alle infrastrutture e alla sanità. E poi non può mancare l'estensione a nove asse autorità portuale, diga, infrastrutture, oltre alla possibilità di portare a nove gli assessori, attualmente a sette.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Zanetti sulla bandiera italiana: "Lavoriamo responsabilmente perchè l'impianto non venga abbattuto"

Genova - La competitività della bandiera italiana e del relativo Registro Internazionale sono stati i temi al centro di una recente conviviale del Propeller Club - Port of Genoa durante la quale l'ospite protagonista è stato Mario Canetti, presidente di Confitarma (nonché amministratore delegato di Costa Crociere). Nell'occasione Zanetti ha sottolineato quanto l'economia del mare sia strategica per l'Italia, non solo per il suo peso economico ma anche per l'importanza geopolitica e sociale. Per analizzare questo settore, il presidente della Confederazione italiana armatori ha scelto la nave come simbolo e punto di osservazione privilegiato, descrivendola come un asset centrale che riflette le sfide e le opportunità del comparto marittimo. Non solo in rappresentanza di Confitarma ma anche come delegato di Confindustria, Zanetti ha illustrato la forza del cluster marittimo italiano, "che comprende oltre 1.200 navi e dà lavoro a più di un milione di persone, contribuendo per il 10% al Pil nazionale".

Ha evidenziato alcune eccellenze del settore, come i traghetti, che nel 2023 si sono affermati come il sistema di trasporto merci più utilizzato, e il trasporto crocieristico, rappresentato da aziende come Costa Crociere. Ha anche ricordato il ruolo fondamentale delle navi nella rete globale, "non solo per lo scambio di merci e persone, ma anche per il trasporto di dati tramite cavi sottomarini, un settore in cui l'Italia è protagonista". Il relatore ha affrontato il tema cruciale della transizione ecologica, spiegando come il trasporto marittimo - già il più sostenibile tra i vari sistemi di trasporto (responsabile solo del 2% delle emissioni globali di CO₂) - stia puntando a ulteriori obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e al 2050. Il settore si sta muovendo verso carburanti alternativi e tecnologie innovative: la flotta italiana, ad esempio, ha un'età media di 20 anni, e Costa Crociere è stata pioniera nell'uso di navi alimentate a gas naturale liquefatto (Gnl). A questo proposito Zanetti ha evidenziato che questa trasformazione richiede investimenti enormi, stimati in 5 trilioni di dollari entro il 2050, e ha sottolineato l'importanza di utilizzare i fondi derivanti dall'Ets (Emission Trading System) per sostenere questi cambiamenti, riducendo il costo dei carburanti alternativi e favorendo il rinnovo delle flotte. Al contempo, però, è stata espressa anche preoccupazione per l'effetto distorsivo dell'Ets nel Mediterraneo, dove "le disomogeneità normative tra paesi rischiano di penalizzare i porti italiani a favore di quelli nordafricani, compromettendo la competitività del sistema nazionale". Oltre all'urgenza di dotare i porti del cold ironing, il presidente di Confitarma ha poi ribadito l'importanza di semplificare le normative, armonizzandole a livello europeo, e di riformare la governance portuale per eliminare sovrapposizioni e inefficienze. Tre, in conclusione, le priorità fondamentali individuate per il futuro del settore marittimo: rafforzare la competitività attraverso politiche mirate, sostenere l'innovazione tecnologica e puntare sulla sostenibilità



12/10/2024 12:08

Nicola Capuzzo

Politica&Associazioni Il presidente di Confitarma ha messo al centro della sua relazione al Propeller Club di Genova la competitività dei trasporti marittimi di Redazione SHIPPING ITALY Genova - La competitività della bandiera italiana e del relativo Registro Internazionale sono stati i temi al centro di una recente conviviale del Propeller Club - Port of Genoa durante la quale l'ospite protagonista è stato Mario Canetti, presidente di Confitarma (nonché amministratore delegato di Costa Crociere). Nell'occasione Zanetti ha sottolineato quanto l'economia del mare sia strategica per l'Italia, non solo per il suo peso economico ma anche per l'importanza geopolitica e sociale. Per analizzare questo settore, il presidente della Confederazione italiana armatori ha scelto la nave come simbolo e punto di osservazione privilegiato, descrivendola come un asset centrale che riflette le sfide e le opportunità del comparto marittimo. Non solo in rappresentanza di Confitarma ma anche come delegato di Confindustria, Zanetti ha illustrato la forza del cluster marittimo italiano, "che comprende oltre 1.200 navi e dà lavoro a più di un milione di persone, contribuendo per il 10% al Pil nazionale". Ha evidenziato alcune eccellenze del settore, come i traghetti, che nel 2023 si sono affermati come il sistema di trasporto merci più utilizzato, e il trasporto crocieristico, rappresentato da aziende come Costa Crociere. Ha anche ricordato il ruolo fondamentale delle navi nella rete globale, "non solo per lo scambio di merci e persone, ma anche per il trasporto di dati tramite cavi sottomarini, un settore in cui l'Italia è protagonista". Il relatore ha affrontato il tema cruciale della transizione ecologica, spiegando come il trasporto marittimo - già il più sostenibile tra i vari sistemi di trasporto (responsabile solo del 2% delle emissioni globali di CO₂) - stia puntando a ulteriori obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e al 2050. Il settore si sta muovendo verso carburanti alternativi e tecnologie innovative: la flotta italiana, ad esempio, ha

Shipping Italy

Genova, Voltri

come elemento chiave per lo sviluppo. Per farlo, ha ribadito, sarà essenziale unire risorse pubbliche e private, favorendo investimenti, ricerca e l'utilizzo di carburanti alternativi. Alla domanda (di SHIPPING ITALY) su cosa oggi ancora trattenga alcuni importanti gruppi armatoriali italiani dall'abbandonare la bandiera italiana sulle navi (in favore di altri registri europei come Malta, Madeira o Cipro che consentono comunque di mantenere i benefici del Registro Internazionale), Zanetti ha risposto dicendo: "Responsabilmente come azienda lavori affinché quella che è stata un'impalcatura costruita con obiettivi strategici che vanno ben oltre le aziende, non venga smontata e rimanga un elemento fondamentale della competitività di queste aziende". L'armatore Marco Novella (Calisa e Ciane) a sua volta è intervenuto sullo stesso tema rispondendo in maniera ironica e provocatoria: "Raccoglieremo, nell'ambito delle aziende grandi e minori, l'invito a lasciare la bandiera italiana. Io sono esponente di un'azienda che ha celebrato 75 anni poco tempo fa e abbiamo sempre avuto l'orgoglio di battere il tricolore. Vorrà dire che se le risposte che aspettiamo su tanti argomenti non sarà soddisfacente raccoglieremo l'invito e batteremo la bandiera comunitaria o addirittura o di qualche altro Paese". N.C.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Schenone è rientrato come azionista in Psa Italy ma ha lasciato Assagenti

Genova - Giulio Schenone, patron dell'agenzia marittima Medov e vertice della società I.L. Investimenti, è tornato azionista di Psa Italy. La sua presenza al cocktail natalizio del gruppo terminalistico singaporiano a **Genova**, tenutosi presso Palazzo Interiano Pallavicino, non è passata inosservata ai presenti, anche perché a tutti gli effetti appariva come padrone di casa affianco al top management della società che opera i terminal container di **Genova** a Pra', del Sech di calata Sanità e di Marghera. Lo stesso Schenone a SHIPPING ITALY ha confermato che, "dopo la vendita del 38% di Psa Italy avvenuta lo scorso marzo dei fondi Infracapital e Infravia", compagine azionaria in cui l'imprenditore genovese era presente con una partecipazione del 5%, "più o meno con la stessa quota sono rientrati nella società veicolo lussemburghese Fmv Tdam partecipata dai due fondi Fair Market Value Capital Partners e TD Asset Management che hanno rilevato il 28% di Psa in Italia ". Ad oggi Schenone non ha incarichi formali nel colosso terminalistico attivo in Italia ma dal prossimo anno una poltrona da consigliere d'amministrazione, in rappresentanza degli azionisti di minoranza, della società che controlla Psa Italy lo attende. Altra notizia emersa durante il cocktail natalizio ospitato dalle sale di Palazzo Interiano Pallavicino è l'addio che il numero uno di Medov ha dato recentemente ad Assagenti, l'Associazione agenti raccomandatori marittimi di **Genova** al cui vertice quest'anno è stato nominato Gianluca Croce, consigliere delegato di Msc Italia. Su questo argomento "no comment" dal diretto interessato ma fonti vicine all'associazione fanno notare che lo scorso giugno nel nuovo consiglio direttivo un rappresentante di Medov (Luigi Derchi) era stato eletto , per cui l'addio all'associazione dev'essere avvenuto nei mesi successivi. Le ragioni di questa scelta sono abbastanza note: Schenone, le cui aziende sono ora iscritte a Confindustria, ad Alis e ad Assiterminal, lamenta una scarsa rappresentatività e un debole 'potere politico' di Assagenti e di Federagenti, così come non vede di buon occhio la presidenza affidata a esponenti di società armatoriali e quindi non agenzia marittime indipendenti. Un pensiero simile nel recente passato era stato espresso anche da un altro big come Augusto Cosulich le cui aziende, però, al momento sono rimaste regolarmente associate. Va detto, poi, che la corsa alla presidenza sia di Croce in Assagenti che di Pessina (Hapag Lloyd) in Federagenti risulta si siano svolte senza particolari sussulti né acrimonie particolari.



Porti Dopo aver venduto con i fondi Infracapital e Infravia e rientrato con una partecipazione di minoranza simile nella società veicolo Fmv Tdam che ha rilevato il 28% del gruppo guidato da Roberto Ferrari di Nicola Capuzzo Genova - Giulio Schenone, patron dell'agenzia marittima Medov e vertice della società I.L. Investimenti, è tornato azionista di Psa Italy. La sua presenza al cocktail natalizio del gruppo terminalistico singaporiano a Genova, tenutosi presso Palazzo Interiano Pallavicino, non è passata inosservata ai presenti, anche perché a tutti gli effetti appariva come padrone di casa affianco al top management della società che opera i terminal container di Genova a Pra', del Sech di calata Sanità e di Marghera. Lo stesso Schenone a SHIPPING ITALY ha confermato che, "dopo la vendita del 38% di Psa Italy avvenuta lo scorso marzo dei fondi Infracapital e Infravia", compagine azionaria in cui l'imprenditore genovese era presente con una partecipazione del 5%, "più o meno con la stessa quota sono rientrati nella società veicolo lussemburghese Fmv Tdam partecipata dai due fondi Fair Market Value Capital Partners e TD Asset Management che hanno rilevato il 28% di Psa in Italia ". Ad oggi Schenone non ha incarichi formali nel colosso terminalistico attivo in Italia ma dal prossimo anno una poltrona da consigliere d'amministrazione, in rappresentanza degli azionisti di minoranza, della società che controlla Psa Italy lo attende. Altra notizia emersa durante il cocktail natalizio ospitato dalle sale di Palazzo Interiano Pallavicino è l'addio che il numero uno di Medov ha dato recentemente ad Assagenti, l'Associazione agenti raccomandatori marittimi di Genova al cui vertice quest'anno è stato nominato Gianluca Croce, consigliere delegato di Msc Italia. Su questo argomento "no comment" dal diretto interessato ma fonti vicine all'associazione fanno notare che lo scorso giugno nel nuovo consiglio direttivo un rappresentante di Medov (Luigi Derchi) era stato eletto , per cui l'addio all'associazione dev'essere avvenuto nei mesi successivi. Le ragioni di questa scelta sono abbastanza note: Schenone, le cui aziende sono ora iscritte a Confindustria, ad Alis e ad Assiterminal, lamenta una scarsa rappresentatività e un debole 'potere politico' di Assagenti e di Federagenti, così come non vede di buon occhio la presidenza affidata a esponenti di società armatoriali e quindi non agenzia marittime indipendenti. Un pensiero simile nel recente passato era stato espresso anche da un altro big come Augusto Cosulich le cui aziende, però, al momento sono rimaste regolarmente associate. Va detto, poi, che la corsa alla presidenza sia di Croce in Assagenti che di Pessina (Hapag Lloyd) in Federagenti risulta si siano svolte senza particolari sussulti né acrimonie particolari.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Da Psa un miliardo per automatizzare il porto di Pra'

Il gruppo ufficializza l'investimento da 900 milioni che prevede anche il raddoppio del traffico container del terminal Genova - Il gruppo Psa Italy ufficializza l'investimento, anticipato dal Secolo XIX, da 900 milioni di euro per l'automazione e il raddoppio dell'attuale traffico container del terminal di Pra'. L'occasione è stata la presentazione ieri a Genova dell'attività 2024 e la previsione per il 2025, dove l'amministratore delegato Roberto Ferrari ha scoperto le carte. «Si tratta - dice il top manager - di un progetto sul quale stiamo lavorando da tempo. A livello istituzionale c'eravamo già mossi a inizio anno, ma le complicazioni che sono sopravvenute a primavera ci hanno notevolmente rallentato». Ferrari fa riferimento all'inchiesta per tangenti che ha portato al patteggiamento, tra gli altri, dell'ex governatore ligure Giovanni Toti e dell'ex presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini. Il gruppo è comunque andato avanti internamente a sviluppare il piano, informando il ministero dei Trasporti, il sindacato (ieri mattina), ma non ancora la Compagnia Unica dei lavoratori portuali (il 50% circa della manodopera del terminal Psa), mentre non sono ancora stati ricevuti dai commissari del porto, Massimo Seno e Alberto Maria Benedetti. I numeri Il piano nella pratica dovrebbe portare il terminal Psa di Pra' dall'attuale capacità nominale di 2 milioni di teu (quest'anno ne movimenterà 1,5 in leggera crescita sul 2023) a 3,2 milioni. Secondo lo studio portato avanti dai tecnici di Psa, questo obiettivo sarà raggiunto con la sostituzione degli attuali mezzi con delle gru di piazzale elettriche e pilotate da remoto, che abbatterebbero anche inquinamento ambientale e rumore. In questo modo si ridurrebbero gli spazi tra una pila e l'altra di container, aumentando la capacità del terminal senza dover occupare altra superficie rispetto al circa milione di metri quadrati su cui attualmente insiste la struttura. L'investimento sarebbe a carico del terminalista, non avrebbe bisogno di modifiche al Piano regolatore portuale (è noto che l'attuale Prp contempla un riempimento della penisola artificiale di Pra' verso Ponente) ma di un accordo di programma per allineare tutti i soggetti istituzionali coinvolti. Psa chiede anche chiarimenti sull'efficienza delle infrastrutture che collegano il porto di Genova, sia per quanto riguarda il nuovo Nodo ferroviario, sia soprattutto sui tempi di realizzazione del Terzo valico, non solo la tratta appenninica fino a Tortona, ma almeno anche quella fino a Milano, cioè il primo punto utile, secondo il gruppo, per allacciarsi ai mercati di import-export internazionali. Ferrari anticipa che se l'investimento si farà, sarà necessario capire con quali strumenti il gruppo potrà rientrare rispetto ai 30 anni di concessione che rimangono al terminal. Una proroga? «Non abbiamo chiesto questo», risponde il manager. Perché l'automazione «La ragione dell'investimento è perché abbiamo fiducia nel mercato, non vogliamo pensare che tra 10-15 anni movimenteremo gli stessi volumi



Il gruppo ufficializza l'investimento da 900 milioni che prevede anche il raddoppio del traffico container del terminal Genova - Il gruppo Psa Italy ufficializza l'investimento, anticipato dal Secolo XIX, da 900 milioni di euro per l'automazione e il raddoppio dell'attuale traffico container del terminal di Pra'. L'occasione è stata la presentazione ieri a Genova dell'attività 2024 e la previsione per il 2025, dove l'amministratore delegato Roberto Ferrari ha scoperto le carte. «Si tratta - dice il top manager - di un progetto sul quale stiamo lavorando da tempo. A livello istituzionale c'eravamo già mossi a inizio anno, ma le complicazioni che sono sopravvenute a primavera ci hanno notevolmente rallentato». Ferrari fa riferimento all'inchiesta per tangenti che ha portato al patteggiamento, tra gli altri, dell'ex governatore ligure Giovanni Toti e dell'ex presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini. Il gruppo è comunque andato avanti internamente a sviluppare il piano, informando il ministero dei Trasporti, il sindacato (ieri mattina), ma non ancora la Compagnia Unica dei lavoratori portuali (il 50% circa della manodopera del terminal Psa), mentre non sono ancora stati ricevuti dai commissari del porto, Massimo Seno e Alberto Maria Benedetti. I numeri Il piano nella pratica dovrebbe portare il terminal Psa di Pra' dall'attuale capacità nominale di 2 milioni di teu (quest'anno ne movimenterà 1,5 in leggera crescita sul 2023) a 3,2 milioni. Secondo lo studio portato avanti dai tecnici di Psa, questo obiettivo sarà raggiunto con la sostituzione degli attuali mezzi con delle gru di piazzale elettriche e pilotate da remoto, che abbatterebbero anche inquinamento ambientale e rumore. In questo modo si ridurrebbero gli spazi tra una pila e l'altra di container, aumentando la capacità del terminal senza dover occupare altra superficie rispetto al circa milione di metri quadrati su cui attualmente insiste la struttura. L'investimento sarebbe a carico del terminalista, non avrebbe bisogno di modifiche al Piano regolatore portuale (è noto che l'attuale Prp contempla un

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

di oggi, e abbiamo azionisti (il gruppo Psa di Singapore e i fondi Fair Market e Td Greystone, ndr) interessati a investire per far crescere l'asset, anziché spremerlo fino all'ultimo mandandolo poi fuori mercato - dice Ferrari -. Ora siamo a un bivio, dobbiamo progettare e fare adesso». Nel mondo ci sono circa 60 terminal che utilizzano questa tecnologia, tra cui proprio quello della Psa a Singapore, ma anche nei porti del Nord Europa, come Rotterdam e Amburgo, con pratiche consolidate da quasi 20 anni. L'occupazione «L'obiettivo - dice Ferrari - non è quello di tagliare personale, ma anzi aumentarlo. Più aumenta il traffico, più aumenta la necessità di impiegare persone, non solo direttamente nel terminal, ma anche nell'indotto. Dei 60 terminal di questo tipo in giro per il mondo, nessuno ha ridotto gli organici». Certo cambieranno le mansioni: meno addetti sui piazzali, di più dietro a schermi e consolle. Per questo è necessaria la formazione, e Psa in questo senso ha avviato già da qualche anno un corso specialistico all'Accademia della Marina Mercantile. Senza contare gli sviluppi, precisa Ferrari, al momento imprevedibili che arriveranno dallo sviluppo di intelligenza artificiale e quantum computing. E il Sech? Se il progetto sarà avviato, l'altra struttura controllata da Psa a Genova, il Terminal Sech di Sampierdarena (che quest'anno tornerà a sfiorare i 300 mila teu con un incremento di traffico di circa il 20%) avrà un suo ruolo nella transizione. L'automazione infatti sarà implementata nel corso di diversi anni in moduli: significa cioè che il terminal di Pra' sarà diviso in più "fette", che saranno via via automatizzate. In questo periodo il Sech dovrà quindi raccogliere quei traffici che temporaneamente non potranno essere accolti nel terminal dell'estremo Ponente genovese. La logistica Il gruppo intanto prosegue l'estensione delle attività a terra: dalla scorsa settimana è operativo il nuovo magazzino da 15 mila metri quadrati oltre a 25 mila metri di piazzale che permette di organizzare il trasporto di merci varie dal terminal all'ultimo miglio e viceversa. L'attività, su aree ex Spinelli, si affianca al magazzino da 1.200 metri quadrati e piazzale da 5.000 avviata lo scorso anno, e opera sotto il marchio Psa Port Ecosystem, come spiegato da Fabio Bucchioni, Supply Chain Manager del gruppo. Ancora tutto fermo invece sul possibile ingresso nell'azionariato dell'operatore ferroviario genovese Fuorimuro.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

ZIs di Genova, Maresca: "Trasmessa alla Regione Liguria la perimetrazione delle aree" | La mappa

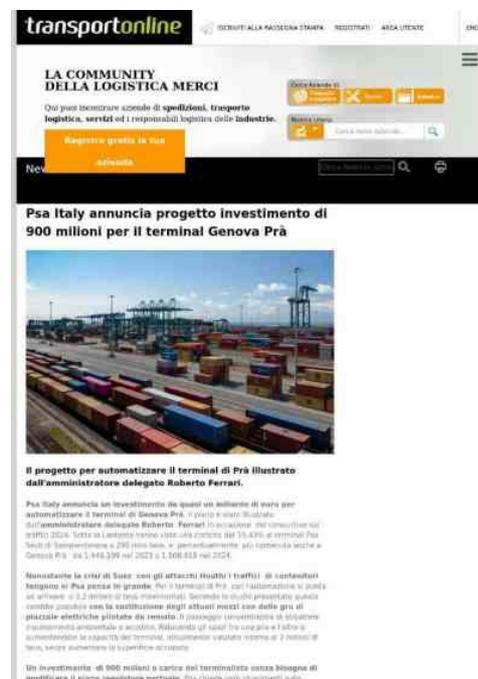
L'assessore: "Avanti per entrare nella fase operativa" **Genova** - "In queste ore, abbiamo trasmesso a Regione Liguria la perimetrazione della Zona logistica semplificata Porto e Retroporto di **Genova**, con tutte le mappe delle perimetrazioni delle aree portuali e urbane da includere nella ZIs. Il Comune di **Genova**, in accordo con Autorità di Sistema Portuale, ha realizzato una mappatura su base informatica, caricata sul Geoportale del Comune di **Genova**». Lo annuncia l'assessore comunale al Porto Francesco Maresca. "In questi mesi - spiega l'assessore Maresca - è stato realizzato un grande lavoro da parte dei tecnici dei nostri uffici, in stretta sinergia con Regione Liguria, struttura commissariale, Autorità di sistema portuale, associazioni di categoria, in particolare Spediporto, e Capitaneria di porto. Nell'alveo di quanto definito dalla legge **Genova** e dai successivi provvedimenti normativi, abbiamo mappato le aree che saranno coinvolte nella Zona logistica semplificata con benefici di semplificazione fiscale e burocratica. **Genova** è pronta per entrare nella fase operativa della ZIs, dopo un lungo percorso che abbiamo seguito passo dopo passo per cogliere a pieno quella che sarà un'opportunità strategica per lo sviluppo delle imprese e di tutta la filiera logistico-portuale della nostra città, a servizio della Nazione". Nei giorni scorsi il governatore Marco Bucci aveva annunciato il prossimo invio al ministero della versione aggiornata del piano strategico, di cui la perimetrazione è complemento essenziale. A questo punto la palla è a Roma, in attesa che arrivi il decreto definitivo.



Psa Italy annuncia progetto investimento di 900 milioni per il terminal Genova Prà

Il progetto per automatizzare il terminal di Prà illustrato dall'amministratore delegato Roberto Ferrari. Psa Italy annuncia un investimento da quasi un miliardo di euro per automatizzare il terminal di Genova Prà. Il piano è stato illustrato dall'amministratore delegato Roberto Ferrari in occasione del consuntivo sui traffici 2024. Sotto la Lanterna hanno visto una crescita del 19,43% al terminal Psa Sech di Sampierdarena a 295 mila teus, e percentualmente più contenuta anche a Genova Prà da 1.449.199 nel 2023 a 1.508.819 nel 2024. Nonostante la crisi di Suez con gli attacchi Houthi i traffici di contenitori tengono e Psa pensa in grande. Per il terminal di Prà con l'automazione si punta ad arrivare a 3,2 milioni di teus movimentati. Secondo lo studio presentato questo sarebbe possibile con la sostituzione degli attuali mezzi con delle gru di piazzale elettriche pilotate da remoto. Il passaggio consentirebbe di abbattere inquinamento ambientale e acustico. Riducendo gli spazi tra una pila e l'altra si aumenterebbe la capacità del terminal, attualmente valutata intorno ai 2 milioni di teus, senza aumentare la superficie occupata. Un investimento di 900 milioni a carico del terminalista

senza bisogno di modificare il piano regolatore portuale. Psa chiede però chiarimenti sulle infrastrutture a terra, leggi collegamenti al nodo ferroviario genovese e al terzo valico, anche per la tratta Tortona-Milano. Nel 2024 i teus transitati su ferro dal gateway sono stati 228 mila, il gruppo logistico non chiede una proroga della concessione, in scadenza fra 30 anni, ma ha bisogno di un business plan preciso. Nonostante i venti di guerra e le crisi del Mediterraneo si vuole investire su Prà con una tecnologia peraltro già utilizzata in 60 terminal nel mondo. Questo significa meno uomini in banchina e più personale dietro agli schermi delle consolle e computer e per questo servirà anche una formazione adeguata. Già si pensa a una collaborazione con l'Accademia della Marina Mercantile. In generale coll'aumento dei traffici l'occupazione dovrebbe trarne beneficio, anche nell'indotto. L'automazione di Prà sarebbe sviluppata nel corso degli anni e nel frattempo si dovrebbe utilizzare maggiormente il terminal Sech di Sampierdarena. Per adesso il progetto è stato presentato al Mit, al viceministro Edoardo Rixi, ma non ancora ai commissari dell'Autorità portuale che ricevono solo le associazioni e non gli imprenditori. Leggi tutta la notizia Fonte: TGR LIGURIA



The screenshot shows the transportonline.com website. The main headline reads: "Psa Italy annuncia progetto investimento di 900 milioni per il terminal Genova Prà". Below the headline is a photograph of a busy port terminal with numerous colorful shipping containers stacked in rows. The article text is partially visible, starting with "Il progetto per automatizzare il terminal di Prà illustrato dall'amministratore delegato Roberto Ferrari." and mentioning a 19.43% increase in traffic at the terminal.

Ship Mag

La Spezia

La Spezia si fa green con il sistema di ShoreLink per l'elettificazione delle banchine

Giovedì 12 dicembre la presentazione della nuova cabina di trasformazione per l'elettificazione banchina di Molo Garibaldi e il test del robot Cable Management System per l'alimentazione delle navi da crociera La **Spezia** - L'elettificazione delle banchine italiane appare ancora distante dalla realtà, ma è solo una questione di tempo. È prevista per giovedì 12 dicembre la presentazione della nuova cabina di trasformazione per l'elettificazione della banchina di molo Garibaldi, anche grazie al robot Cable Management System di ShoreLink. L'azienda estone, rappresentata in Italia da Stelio Bardi Marine Technologies, ha già portato la propria tecnologia in diverse aree del mar Baltico. Ma le soluzioni del cablaggio assistito di ShoreLink per le navi da crociera sono anche operative in Danimarca, Emirati Arabi Uniti, India e Paesi Bassi. Dopo una fase di test durata diversi mesi, ShoreLink ha consegnato l'impianto robotizzato di gestione dei cavi di alimentazione al **porto** di La **Spezia**. In collaborazione con MONT-ELE, la soluzione di ShoreLink consentirà operazioni portuali più green, aiutando l'Adsp a raggiungere i propri obiettivi ambientali senza venir meno alla crescita della presenza delle navi da crociera. Per quanto rimangono ancora diversi punti interrogativi sulla reale possibilità di utilizzo dell'elettificazione di tutte le banchine - sia per i cantieri aperti, sia per la mancanza di una visione legislativa univoca e armonica che indichi tariffe chiare e imposizioni, la soluzione di ShoreLink rappresenta un importante passo in avanti per le opportunità tecnologiche in fatto di decarbonizzazione. Una delle caratteristiche principali del sistema è la capacità di collegare e scollegare tutti i cavi in modo indipendente, uno alla volta, offrendo maggiore usabilità ed efficienza per gli operatori. Il sistema è progettato per un facile funzionamento con un equipaggio minimo, migliorando la flessibilità e riducendo la necessità di manovre complesse. Costruito per essere conforme allo standard IEC 80005, il sistema soddisfa i requisiti internazionali di alimentazione da terra, garantendo sicurezza e affidabilità. Leonardo Parigi.



Giovedì 12 dicembre la presentazione della nuova cabina di trasformazione per l'elettificazione banchina di Molo Garibaldi e il test del robot Cable Management System per l'alimentazione delle navi da crociera La Spezia - L'elettificazione delle banchine italiane appare ancora distante dalla realtà, ma è solo una questione di tempo. È prevista per giovedì 12 dicembre la presentazione della nuova cabina di trasformazione per l'elettificazione della banchina di molo Garibaldi, anche grazie al robot Cable Management System di ShoreLink. L'azienda estone, rappresentata in Italia da Stelio Bardi Marine Technologies, ha già portato la propria tecnologia in diverse aree del mar Baltico. Ma le soluzioni del cablaggio assistito di ShoreLink per le navi da crociera sono anche operative in Danimarca, Emirati Arabi Uniti, India e Paesi Bassi. Dopo una fase di test durata diversi mesi, ShoreLink ha consegnato l'impianto robotizzato di gestione dei cavi di alimentazione al porto di La Spezia. In collaborazione con MONT-ELE, la soluzione di ShoreLink consentirà operazioni portuali più green, aiutando l'Adsp a raggiungere i propri obiettivi ambientali senza venir meno alla crescita della presenza delle navi da crociera. Per quanto rimangono ancora diversi punti interrogativi sulla reale possibilità di utilizzo dell'elettificazione di tutte le banchine - sia per i cantieri aperti, sia per la mancanza di una visione legislativa univoca e armonica che indichi tariffe chiare e imposizioni, la soluzione di ShoreLink rappresenta un importante passo in avanti per le opportunità tecnologiche in fatto di decarbonizzazione. Una delle caratteristiche principali del sistema è la capacità di collegare e scollegare tutti i cavi in modo indipendente, uno alla volta, offrendo maggiore usabilità ed efficienza per gli operatori. Il sistema è progettato per un facile funzionamento con un equipaggio minimo, migliorando la flessibilità e riducendo la necessità di manovre complesse. Costruito per essere conforme allo standard IEC 80005, il sistema

Shipping Italy

La Spezia

Riammissione di massa alla gara per il nuovo La Spezia Container Terminal

Dopo le ordinanze dei mesi scorsi, anche la sentenza del Tribunale amministrativo regionale della Liguria ha arriso alle cordate escluse dalla gara da 90 milioni di euro (potenzialmente 136 in caso di esercizio delle opzioni) per la realizzazione del nuovo Terminal Ravano di La Spezia. Sono infatti stati accolti i ricorsi presentati dalla cordata formata da Trevi Spa, Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa, Cgx Costruzioni Generali Xodo Srl, Vippell Srl e Zeta Srl e dalla cordata Rcm Costruzioni Srl, Fincosit Srl, Suardi Spa e Cmci Scarl contro gli atti di esclusione da parte della stazione appaltante, il concessionario delle banchine spezzine in questione, La Spezia Container Terminal, società controllata dal gruppo Contship e partecipata dal gruppo Msc. Nel primo caso il contenzioso verteva sulla differente interpretazione di alcuni requisiti degli aspiranti appaltatori alla luce della normativa sugli appalti pubblici (cui è soggetta la gara in questione, ancorché bandita da un privato, giacché concessionario di area demaniale), mentre nel secondo il tema di lite era la negata possibilità per l'appaltatore di ricorrere al soccorso istruttorio per correggere il dettaglio di un requisito portato a gara. Sul prosieguo della procedura Lscd mantiene per ora il massimo riserbo. La riammissione delle due cordate dovrebbe portare a tre il totale delle offerte ricevute (ignota l'identità della terza cordata), mentre il futuro dell'opera resta legato a quello dei dragaggi ad essa funzionali, pianificati dalla locale Autorità di sistema portuale, ma non ancora progettati né autorizzati) e sui quali, in tema di sussistenza delle risorse ad essi dedicati, alcuni dubbi sono stati recentemente avanzati dal Collegio dei revisori dell'ente. A.M.



Porti Per i lavori di ampliamento del Terminal Ravano il concessionario spezzino di Contship e Msc dovrà prendere in considerazione sia l'offerta di Fincantieri-Trevi che quella di Rcm-Fincosit di Redazione SHIPPING ITALY. Dopo le ordinanze dei mesi scorsi, anche la sentenza del Tribunale amministrativo regionale della Liguria ha arriso alle cordate escluse dalla gara da 90 milioni di euro (potenzialmente 136 in caso di esercizio delle opzioni) per la realizzazione del nuovo Terminal Ravano di La Spezia. Sono infatti stati accolti i ricorsi presentati dalla cordata formata da Trevi Spa, Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa, Cgx Costruzioni Generali Xodo Srl, Vippell Srl e Zeta Srl e dalla cordata Rcm Costruzioni Srl, Fincosit Srl, Suardi Spa e Cmci Scarl contro gli atti di esclusione da parte della stazione appaltante, il concessionario delle banchine spezzine in questione, La Spezia Container Terminal, società controllata dal gruppo Contship e partecipata dal gruppo Msc. Nel primo caso il contenzioso verteva sulla differente interpretazione di alcuni requisiti degli aspiranti appaltatori alla luce della normativa sugli appalti pubblici (cui è soggetta la gara in questione, ancorché bandita da un privato, giacché concessionario di area demaniale), mentre nel secondo il tema di lite era la negata possibilità per l'appaltatore di ricorrere al soccorso istruttorio per correggere il dettaglio di un requisito portato a gara. Sul prosieguo della procedura Lscd mantiene per ora il massimo riserbo. La riammissione delle due cordate dovrebbe portare a tre il totale delle offerte ricevute (ignota l'identità della terza cordata), mentre il futuro dell'opera resta legato a quello dei dragaggi ad essa funzionali, pianificati dalla locale Autorità di sistema portuale, ma non ancora progettati né autorizzati) e sui quali, in tema di sussistenza delle risorse ad essi dedicati, alcuni dubbi sono stati recentemente avanzati dal Collegio dei revisori dell'ente. A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Shipping Italy

La Spezia

Elettrificazione pronta per il Molo Garibaldi di La Spezia

La società estone Shorelink, rappresentata in Italia da Stelio Bardi Marine Technologies, ha consegnato al porto di La Spezia il suo Shore Power Cable Management System, strumento che permette il collegamento delle navi da crociera all'alimentazione elettrica di terra e la riduzione delle emissioni mentre le navi sono attraccate. "Dopo aver superato con successo il Factory Acceptance Test (Fat), il nostro Cruise Cable Management System è arrivato di recente a La Spezia ed è attualmente in magazzino, pronto per essere impiegato. In collaborazione con Mont-Ele, la soluzione di Shorelink consentirà operazioni portuali più pulite e supporterà gli obiettivi ambientali attraverso un approccio più sostenibile alle soste delle navi da crociera" ha spiegato una nota. "Il ShorelinkCruise Cable Management System (Cms) è un'attrezzatura specializzata progettata per trasportare i cavi da terra alla nave, garantendo un trasferimento di potenza sicuro ed efficiente. Una delle sue caratteristiche principali è la capacità di collegare e scollegare tutti i cavi in modo indipendente, uno alla volta, offrendo maggiore fruibilità ed efficienza per gli operatori. Il funzionamento del Cms richiede una persona, che utilizza un telecomando. Lo stesso telecomando viene utilizzato anche per avvolgere e srotolare i cavi, semplificando l'intero processo di movimentazione dei cavi" ha proseguito la nota. "Le apparecchiature Shorelink sono realizzate in Europa, con tutta la produzione che avviene presso la nostra struttura in Estonia, mantenendo un focus sulla qualità e sugli elevati standard di produzione. Questo progetto è in linea con il lavoro in corso di Shorelink nelle soluzioni di alimentazione da terra per diversi tipi di imbarcazioni, dalle crociere e traghetti alle navi portacontainer. Ci concentriamo su sistemi pratici ed efficienti progettati per migliorare la sostenibilità dei porti e gli standard operativi a livello globale". Il Cms di Shorelink entrerà in funzione sulla banchina del molo Garibaldi di la Spezia.



12/10/2024 21:10

Nicola Capuzzo

Porti L'estone Shorelink ha consegnato all'Adsp il macchinario che consentirà alle navi da crociera di collegarsi all'alimentazione elettrica di terra di Redazione SHIPPING ITALY. La società estone Shorelink, rappresentata in Italia da Stelio Bardi Marine Technologies, ha consegnato al porto di La Spezia il suo Shore Power Cable Management System, strumento che permette il collegamento delle navi da crociera all'alimentazione elettrica di terra e la riduzione delle emissioni mentre le navi sono attraccate. "Dopo aver superato con successo il Factory Acceptance Test (Fat), il nostro Cruise Cable Management System è arrivato di recente a La Spezia ed è attualmente in magazzino, pronto per essere impiegato. In collaborazione con Mont-Ele, la soluzione di Shorelink consentirà operazioni portuali più pulite e supporterà gli obiettivi ambientali attraverso un approccio più sostenibile alle soste delle navi da crociera" ha spiegato una nota. "Il ShorelinkCruise Cable Management System (Cms) è un'attrezzatura specializzata progettata per trasportare i cavi da terra alla nave, garantendo un trasferimento di potenza sicuro ed efficiente. Una delle sue caratteristiche principali è la capacità di collegare e scollegare tutti i cavi in modo indipendente, uno alla volta, offrendo maggiore fruibilità ed efficienza per gli operatori. Il funzionamento del Cms richiede una persona, che utilizza un telecomando. Lo stesso telecomando viene utilizzato anche per avvolgere e srotolare i cavi, semplificando l'intero processo di movimentazione dei cavi" ha proseguito la nota. "Le apparecchiature Shorelink sono realizzate in Europa, con tutta la produzione che avviene presso la nostra struttura in Estonia, mantenendo un focus sulla qualità e sugli elevati standard di produzione. Questo progetto è in linea con il lavoro in corso di Shorelink nelle soluzioni di alimentazione da terra per diversi tipi di imbarcazioni, dalle crociere e traghetti alle navi portacontainer. Ci concentriamo su sistemi pratici ed efficienti progettati per migliorare la sostenibilità dei porti e gli standard operativi a livello globale". Il Cms di Shorelink entrerà in

La Pigna-Lega: "Il nuovo presidente di Autorità Portuale deve avere esperienza ed essere di Ravenna"

"In riferimento agli articoli apparsi recentemente sulla stampa locale circa i candidati per la nomina a nuovo Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale, i Gruppi Consiliari di opposizione La Pigna e Lega Salvini Premier, intendono con spirito costruttivo, fare appello al Ministro delle Infrastrutture e al Presidente della Regione Emilia-Romagna, affinché la valutazione sia incentrata sui requisiti previsti dalla legge **portuale** e riconosciuto come elemento ulteriore di attenzione, l'aver vissuto ed operato in ambito **portuale** a Ravenna. In un momento così delicato per l'economia, una volta di più, richiamiamo il disposto dell' articolo 8 della legge 84/94 (legge **portuale**) sui requisiti di nomina del Presidente che deve avere "una comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e **portuale**" e, aggiungiamo noi, anche di tipo manageriale. Il fatto poi di poter contare su un nuovo Presidente di Ravenna ed in possesso dei requisiti di legge, permetterebbe di gestire al meglio il nostro Porto e, avendone già profonda conoscenza, di integrare la portualità con la città di Ravenna e col territorio comunale, provinciale e regionale. I gruppi consiliari La Pigna e Lega Salvini Premier, chiedono pertanto al Ministro delle Infrastrutture e al Presidente della Regione Emilia-Romagna, di scegliere d'intesa tra loro il nuovo, Presidente della **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro, avendo come unico obiettivo quello di individuare una figura che soddisfi pienamente i requisiti previsti dalla legge, che abbia una solida esperienza manageriale in ambito **portuale** e che sia preferibilmente ravennate."



Il M/Y "ASANI" di Benetti

LIVORNO - Sono adesso disponibili dati e immagini del M/Y ASANI, il nuovo gioiello della famiglia B.Now 50M del gruppo Benetti. Unione di modernità, funzionalità e creatività, questo yacht - sottolinea il cantiere - offre un approccio rilassato e conviviale alla vita a bordo, avvicinando gli ospiti alla natura. L'Oasis Deck® di Benetti crea un rifugio sul mare, offrendo uno spazio di 116 mq a filo d'acqua. Ogni dettaglio a bordo - dalle raffinate scelte di design alle rifiniture - è stato personalizzato per riflettere la visione dell'armatore, creando un ambiente accogliente e zen che abbatte i confini tra interni ed esterni. Il design elegante di M/Y ASANI integra elementi di personalizzazione nel layout originale del modello, come la terrazza privata con doccia esterna. I ponti esterni sono spaziosi e versatili e offrono diversi spazi conviviali, come la piattaforma di poppa con piscina e ali laterali apribili per aumentare lo spazio. Gli interni si fondono perfettamente con gli esterni e sono arricchiti da materiali pregiati, arredi su misura e opere d'arte uniche scelte personalmente dall'armatore di M/Y ASANI, LASS Studio e Bergman Design House. Costruito con scafo in acciaio e sovrastruttura in lega di alluminio, M/Y ASANI si sviluppa su quattro ponti, ha un baglio di 9,2 metri e una stazza al di sotto del limite di 500GT. Gli esterni sono progettati dallo studio inglese RWD, mentre gli interni sono realizzati da Benetti in collaborazione con Bergman Design House che, insieme all'armatore e allo studio inglese LASS Studio, ha selezionato fornitori e materiali e ha curato le opere d'arte a bordo dello yacht, lo styling e le finiture. M/Y ASANI si distingue per alcune personalizzazioni raffinate che riflettono il desiderio dell'armatore, senza alterare il concept iniziale. Tra i dettagli esclusivi spicca il terrazzino privato nella cabina armatoriale, completo di una doccia esterna. Il layout, che prevede il bagno a poppa, mantiene un forte legame con la tradizione nautica, garantendo al contempo massimo comfort e funzionalità. M/Y ASANI è inoltre la prima unità della linea B.Now 50M a presentare una rivisitazione del Main Salon, con ampi spazi dedicati all'accoglienza degli ospiti. Gli esterni di M/Y ASANI, progettati dallo studio britannico RWD, offrono ampi spazi multifunzionali per diverse esperienze a bordo e si distinguono per ospitalità e tranquillità. Ogni ponte è arredato da elementi customizzati realizzati da Interdecor Design e un bar outdoor, pensato per accogliere gli ospiti in ogni momento della giornata, godendo ovunque di una vista estesa sull'orizzonte. Le linee sinuose e la prua verticale conferiscono all'imbarcazione un profilo elegante e dinamico, caratterizzato da ampie vetrate che favoriscono un dialogo continuo tra l'interno e l'esterno, esaltando la luminosità e la connessione con l'ambiente circostante. La scelta di M/Y ASANI da parte dell'armatore è stata guidata dalla volontà di creare spazi conviviali per vivere a bordo nel pieno relax con amici e famiglia. La



12/10/2024 23:07

LIVORNO - Sono adesso disponibili dati e immagini del M/Y ASANI, il nuovo gioiello della famiglia B.Now 50M del gruppo Benetti. Unione di modernità, funzionalità e creatività, questo yacht - sottolinea il cantiere - offre un approccio rilassato e conviviale alla vita a bordo, avvicinando gli ospiti alla natura. L'Oasis Deck® di Benetti crea un rifugio sul mare, offrendo uno spazio di 116 mq a filo d'acqua. Ogni dettaglio a bordo - dalle raffinate scelte di design alle rifiniture - è stato personalizzato per riflettere la visione dell'armatore, creando un ambiente accogliente e zen che abbatte i confini tra interni ed esterni. Il design elegante di M/Y ASANI integra elementi di personalizzazione nel layout originale del modello, come la terrazza privata con doccia esterna. I ponti esterni sono spaziosi e versatili e offrono diversi spazi conviviali, come la piattaforma di poppa con piscina e ali laterali apribili per aumentare lo spazio. Gli interni si fondono perfettamente con gli esterni e sono arricchiti da materiali pregiati, arredi su misura e opere d'arte uniche scelte personalmente dall'armatore di M/Y ASANI, LASS Studio e Bergman Design House. Costruito con scafo in acciaio e sovrastruttura in lega di alluminio, M/Y ASANI si sviluppa su quattro ponti, ha un baglio di 9,2 metri e una stazza al di sotto del limite di 500GT. Gli esterni sono progettati dallo studio inglese RWD, mentre gli interni sono realizzati da Benetti in collaborazione con Bergman Design House che, insieme all'armatore e allo studio inglese LASS Studio, ha selezionato fornitori e materiali e ha curato le opere d'arte a bordo dello yacht, lo styling e le finiture. M/Y ASANI si distingue per alcune personalizzazioni raffinate che riflettono il desiderio dell'armatore, senza alterare il concept iniziale. Tra i dettagli esclusivi spicca il terrazzino privato nella cabina armatoriale, completo di una doccia esterna. Il layout, che prevede il bagno a poppa, mantiene un forte legame con la tradizione nautica, garantendo al contempo massimo comfort e funzionalità. M/Y ASANI è inoltre la prima unità della linea B.Now 50M a presentare una rivisitazione del Main

La Gazzetta Marittima

Livorno

convivialità è infatti il fulcro del design di questo megayacht di 50 metri, a partire dall'Oasis Deck®: dotata di ali apribili per ampliare la larghezza del ponte, una infinity pool e una vista a 270 gradi, questa terrazza sul mare garantisce un contatto ravvicinato con l'acqua, diventando così il cuore della vita a bordo. La propulsione è affidata a due motori MAN V12 da 1.400 cavalli, che le permettono di raggiungere una velocità massima di 15 nodi. Grazie alla carena progettata in collaborazione con P.L.A.N.A. Design e al Dipartimento di Ricerca e Sviluppo del Gruppo Azimut|Benetti, l'imbarcazione garantisce un'autonomia di 4.500 miglia nautiche a una velocità di crociera di 10 nodi, rendendola ideale per lunghe traversate in totale comfort. I due generatori Kohler da 118 kW e gli stabilizzatori elettrici CMC Marine assicurano inoltre una navigazione fluida e silenziosa in tutte le condizioni. In occasione del Monaco Yacht Show 2024 M/Y ASANI - FB609 ha ricevuto il riconoscimento RINA come modello che dimostra un'eccellenza nella progettazione.

Le origini di Livorno cosmopolita

LIVORNO - Le origini della città livornese, tante volte raccontate anche a livello di romanzo (ben noto quello di Ottomana Fallaci "Un cappello pieno di ciliegie") hanno adesso anche un testo divulgativo ma storicamente ineccepibile, presentato giovedì scorso dalla Fondazione **Livorno** di Luciano Barsotti. L'incontro di presentazione, nella sede della Fondazione in piazza Grande 23, è stata presentato dallo stesso presidente Barsotti con la partecipazione di Giovanna Cepparello, assessore comunale, Vittorio Mosseri, presidente della Comunità Ebraica locale e Lucia Felici, professoressa di Storia Moderna all'università di Firenze e curatrice del volume. La presentazione del volume e la storia delle origini della città, la più cosmopolita dell'epoca grazie alle illuminate leggi livornese dei Medici, è stato il professor Marcello Verga, ordinario a.i. emerito di storia moderna dell'università di Firenze. Il libro si avvale degli studi di specialisti che nel tempo si sono occupati della storia di **Livorno**: Stefano Villani, già docente nell'Università di Pisa ora professore nell'Università del Maryland; Daniele Edigati, ordinario di Storia del Diritto, nell'Università di Bergamo; Lucia Frattarelli Fischer, che a lungo si è occupata della presenza delle minoranze religiose e della storia della città di **Livorno**; Lorenzo Benedetti e Massimo Bomboni, due giovani dottori di ricerca che hanno già pubblicato importanti volumi sulla presenza dei Greci ortodossi a **Livorno** e sul ruolo della famiglia olandese dei Lus nello sviluppo del commercio del **porto** di **Livorno** a fine Cinquecento. Questa edizione, curata dalla Casa Editrice Viella di Roma, si propone di divulgare i tre testi delle Livornine - già in parte pubblicati, ma di difficile reperimento - corredati di saggi che ne ripercorrono la storia e ne analizzano il significato (giuridico, politico e culturale), le caratteristiche e i limiti, dalla promulgazione al XVIII secolo. Scopo del libro è contribuire allo studio della tolleranza religiosa nell'Europa moderna e indurre una riflessione sulla convivenza multiconfessionale, additando a un vasto pubblico questo esempio straordinario di società nata nell'Italia della Controriforma grazie alle Livornine, che permise alla città, pur nei suoi limiti, di diventare un modello di convivenza religiosa esemplare nella storia della tolleranza dell'Europa moderna. La legge del 1593, conosciuta come Livornina, concesse la possibilità agli ebrei sefarditi e a diverse comunità acattoliche di vivere secondo la propria fede e il **porto** della Toscana si trasformò in un **porto** franco internazionale, aperto a popoli, fedi e culture, nello scenario delle relazioni globali dell'età moderna. Per privilegio sovrano, furono invitati a stabilirsi a **Livorno** "mercanti di qualsivoglia nazione, Levantini, Ponentini, Spagnoli, Portoghesi, Greci, Todeschi et Italiani, Hebrei, Turchi, Mori, Armeni, Persiani et altri" con garanzia di libertà religiosa e privilegi economici, ma anche con l'impegno a concorrere alla prosperità del



LIVORNO - Le origini della città livornese, tante volte raccontate anche a livello di romanzo (ben noto quello di Ottomana Fallaci "Un cappello pieno di ciliegie") hanno adesso anche un testo divulgativo ma storicamente ineccepibile, presentato giovedì scorso dalla Fondazione Livorno di Luciano Barsotti. L'incontro di presentazione, nella sede della Fondazione in piazza Grande 23, è stata presentato dallo stesso presidente Barsotti con la partecipazione di Giovanna Cepparello, assessore comunale, Vittorio Mosseri, presidente della Comunità Ebraica locale e Lucia Felici, professoressa di Storia Moderna all'università di Firenze e curatrice del volume. La presentazione del volume e la storia delle origini della città, la più cosmopolita dell'epoca grazie alle illuminate leggi livornese dei Medici, è stato il professor Marcello Verga, ordinario a.i. emerito di storia moderna dell'università di Firenze. Il libro si avvale degli studi di specialisti che nel tempo si sono occupati della storia di Livorno: Stefano Villani, già docente nell'Università di Pisa ora professore nell'Università del Maryland; Daniele Edigati, ordinario di Storia del Diritto, nell'Università di Bergamo; Lucia Frattarelli Fischer, che a lungo si è occupata della presenza delle minoranze religiose e della storia della città di Livorno; Lorenzo Benedetti e Massimo Bomboni, due giovani dottori di ricerca che hanno già pubblicato importanti volumi sulla presenza dei Greci ortodossi a Livorno e sul ruolo della famiglia olandese dei Lus nello sviluppo del commercio del porto di Livorno a fine Cinquecento. Questa edizione, curata dalla Casa Editrice Viella di Roma, si propone di divulgare i tre testi delle Livornine - già in parte pubblicati, ma di difficile reperimento - corredati di saggi che ne ripercorrono la storia e ne analizzano il significato (giuridico, politico e culturale), le caratteristiche e i limiti, dalla promulgazione al XVIII secolo. Scopo del libro è contribuire allo studio della tolleranza religiosa nell'Europa moderna e indurre una riflessione sulla convivenza multiconfessionale, additando a un vasto pubblico questo esempio straordinario di

La Gazzetta Marittima

Livorno

Granducato. La legge favorì principalmente la nascita di una grande comunità ebraica ma numerosi furono anche gli insediamenti acattolici. Nacque così una "città delle nazioni" che, pur nei suoi limiti, rappresentò un modello di convivenza religiosa e di prosperità economica nel teatro dei conflitti religiosi dell'epoca. Su questa peculiarità, in particolare, si sofferma il dossier a colori di cui è arricchito il volume.

Shipping Italy

Livorno

La Méridionale pronta a tornare a Livorno

Dopo il non fortunatissimo battesimo dello scorso anno - il servizio fu interrotto anticipatamente - La Méridionale, compagnia del gruppo Cma Cgm, sarebbe pronta a tornare a **Livorno**. Secondo fonti di stampa francese, che hanno riportato la contrarietà di alcune sigle sindacali al progetto loro illustrato dalla società (perché potenzialmente concorrente a quelli che la compagnia opera sotto sovvenzione fra Francia e Corsica), La Méridionale avrebbe intenzione di riproporre un collegamento fra Toulon e **Livorno** via Corsica. Questa volta, però, il porto intermedio non sarebbe quello di Ile Rousse, bensì quello di Bastia. Differente anche la nave: non più il ro-pax Kalliste, ma il traghetto Normandie, che opera attualmente nella Manica sotto le insegne di Brittany Ferries e che poco più di un mese fa La Méridionale aveva annunciato sarebbe entrato nella propria flotta, anche se non per la linea italiana ma fra Marsiglia e Tangeri. La nave è stata costruita nel 1992, può trasportare oltre 2mila passeggeri e più di 1.700 metri lineari di carico.

Shipping Italy

La Méridionale pronta a tornare a Livorno



12/10/2024 18:26 Nicola Capuzzo

Navi La compagnia di Cma Cgm starebbe pensando a una linea per Bastia e Tolone di REDAZIONE SHIPPING ITALY Dopo il non fortunatissimo battesimo dello scorso anno - il servizio fu interrotto anticipatamente - La Méridionale, compagnia del gruppo Cma Cgm, sarebbe pronta a tornare a Livorno. Secondo fonti di stampa francese, che hanno riportato la contrarietà di alcune sigle sindacali al progetto loro illustrato dalla società (perché potenzialmente concorrente a quelli che la compagnia opera sotto sovvenzione fra Francia e Corsica), La Méridionale avrebbe intenzione di riproporre un collegamento fra Toulon e Livorno via Corsica. Questa volta, però, il porto intermedio non sarebbe quello di Ile Rousse, bensì quello di Bastia. Differente anche la nave: non più il ro-pax Kalliste, ma il traghetto Normandie, che opera attualmente nella Manica sotto le insegne di Brittany Ferries e che poco più di un mese fa La Méridionale aveva annunciato sarebbe entrato nella propria flotta, anche se non per la linea italiana ma fra Marsiglia e Tangeri. La nave è stata costruita nel 1992, può trasportare oltre 2mila passeggeri e più di 1.700 metri lineari di carico. 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.

(Sito) Ansa**Ancona e porti dell'Adriatico centrale****Sequestrate 1,5 tonnellate di vongole senza tracciabilità**

Il Reparto Operativo Aeronavale (Roan) della Guardia di Finanza di **Ancona**, in cooperazione con il personale della Capitaneria di **Porto**, ha sequestrato 1,5 tonnellate di vongole prive di etichettatura e tracciabilità in due distinti interventi nelle aree portuali di **Ancona** e Senigallia. Nel corso del primo controllo, nella zona del Mandracchio del **porto** di **Ancona**, presso i punti di sbarco delle vongole, i finanzieri hanno individuato tre soggetti operanti nel settore della pesca, in possesso di circa 760 kg di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico - sanitaria e attestante la provenienza. Ai tre sono state comminate sanzioni amministrative per mancanza di informazioni obbligatorie, per un importo pari a 4.500 euro, oltre al sequestro amministrativo del prodotto pescato. Nel prosieguo dell'attività, nella stessa zona, rinvenuti ulteriori sacchetti di vongole, corrispondenti a circa 80 kg, senza la prescritta obbligatoria documentazione di rintracciabilità e tracciabilità: sono stati posti sotto sequestro amministrativo. Il secondo intervento, è stato eseguito nel **Porto** di Senigallia, nei punti di sbarco delle vongole della locale marineria professionale, dai finanzieri del Roan e da personale della Capitaneria di **Porto** di **Ancona**, ha consentito di accertare che da alcune barche da pesca, appena rientrate in **porto**, erano state sbarcati, complessivamente 740 kg di vongole, prive di qualsivoglia documentazione attestante la provenienza, necessaria per l'immissione in commercio. Anche in questo caso il prodotto ittico è stato sequestrato e sono state contestate alle Società armatrici, sanzioni amministrative per un totale di 12mila. Il prodotto ittico sequestrato privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, e delle informazioni previste dalle norme vigenti in materia di tutela del commercio al dettaglio, è stato rigettato in mare, in quanto ancora in stato vitale. "Questi servizi, condotti in sinergia tra Guardia di Finanza e Guardia Costiera, - ricordano in una nota le Fiamme Gialle - sono di fondamentale importanza per la salvaguardia dell'integrità dell'ambiente marino e per la tutela della salute dei consumatori che potrebbe essere messa a rischio dal consumo di prodotti pescati in zone vietate, senza i previsti controlli sanitari e i documenti relativi alla loro tracciabilità".



12/10/2024 10:49

Il Reparto Operativo Aeronavale (Roan) della Guardia di Finanza di Ancona, in cooperazione con il personale della Capitaneria di Porto, ha sequestrato 1,5 tonnellate di vongole prive di etichettatura e tracciabilità in due distinti interventi nelle aree portuali di Ancona e Senigallia. Nel corso del primo controllo, nella zona del Mandracchio del porto di Ancona, presso i punti di sbarco delle vongole, i finanzieri hanno individuato tre soggetti operanti nel settore della pesca, in possesso di circa 760 kg di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico - sanitaria e attestante la provenienza. Ai tre sono state comminate sanzioni amministrative per mancanza di informazioni obbligatorie, per un importo pari a 4.500 euro, oltre al sequestro amministrativo del prodotto pescato. Nel prosieguo dell'attività, nella stessa zona, rinvenuti ulteriori sacchetti di vongole, corrispondenti a circa 80 kg, senza la prescritta obbligatoria documentazione di rintracciabilità e tracciabilità: sono stati posti sotto sequestro amministrativo. Il secondo intervento, è stato eseguito nel Porto di Senigallia, nei punti di sbarco delle vongole della locale marineria professionale, dai finanzieri del Roan e da personale della Capitaneria di Porto di Ancona, ha consentito di accertare che da alcune barche da pesca, appena rientrate in porto, erano state sbarcati, complessivamente 740 kg di vongole, prive di qualsivoglia documentazione attestante la provenienza, necessaria per l'immissione in commercio. Anche in questo caso il prodotto ittico è stato sequestrato e sono state contestate alle Società armatrici, sanzioni amministrative per un totale di 12mila. Il prodotto ittico sequestrato privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità

Sequestrati più di 1.500 chili di vongole nei porti di Ancona e Senigallia

Elevate sanzioni per oltre 16mila euro in seguito ai controlli svolti da Guardia di Finanza e Guardia Costiera. I controlli congiunti effettuati da Guardia di Finanza e Guardia Costiera hanno portato alla scoperta e al successivo sequestro di un'ingente quantità di vongole presso i porti di Ancona e Senigallia. Nel capoluogo l'intervento è avvenuto in zona Mandracchio, dove le Fiamme Gialle hanno notato la presenza di tre persone in possesso di circa 760 chilogrammi di vongole, del tutto privi di documenti che ne attestassero la provenienza e il rispetto degli standard igienico-sanitari. Il pescato è quindi stato sequestrato, mentre per i marittimi sono scattate sanzioni per 4.500 euro. Presso il **porto** di Senigallia, invece, sono stati scoperti all'incirca 740 chili di molluschi, appena scaricati da alcune imbarcazioni: anche in questo caso il prodotto in questione era sprovvisto di indicazioni riguardanti la provenienza, motivo per cui le vongole sono state poste sotto sequestro e gli armatori delle barche sono stati multati per.



Vongole non tracciate: la Finanza ne sequestra una tonnellata e mezza, migliaia di euro di multe

ANCONA - Sono oltre 1.500 kg le vongole che non finiranno nei menù natalizi: una tonnellata e mezzo di prodotto ittico è stata sequestrata dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Ancona in cooperazione con il personale della Capitaneria di Porto, in due distinti interventi, nelle aree portuali di Ancona e Senigallia. Multe per migliaia di euro per le vongole non tracciate.



Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Vongole pescate illegalmente: maxi sequestro al porto di Ancona e Senigallia

Sono oltre 1.500 kg le vongole sequestrate dai finanziari del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di **Ancona** in cooperazione con il personale della Capitaneria di **Porto**, in due distinti interventi, nelle aree portuali di **Ancona** e Senigallia. In particolare, nel corso del primo controllo, nella zona del Mandracchio del **porto di Ancona**, presso i punti di sbarco delle vongole, i finanziari hanno individuato tre soggetti operanti nel settore della pesca, in possesso di circa kg. 760 di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico - sanitaria e attestante la provenienza. Ai tre sono state elevate sanzioni amministrative per mancanza di informazioni obbligatorie, per un importo pari a 4.500 euro ed il sequestro amministrativo del prodotto pescato. Nel prosieguo dell'attività, sempre nella stessa zona, sono stati rinvenuti ulteriori sacchetti di vongole, corrispondenti a circa 80 chili, senza la prescritta obbligatoria documentazione relativa alla rintracciabilità e tracciabilità, che sono stati posti sotto sequestro amministrativo. Al secondo intervento, eseguito nel **Porto** di Senigallia, presso i punti di sbarco delle vongole della locale marineria professionale, dai finanziari del Reparto Operativo Aeronavale e dal personale della Capitaneria di **Porto di Ancona**, ha consentito di accertare che, da alcune barche da pesca, appena rientrate in **porto**, erano state sbarcate, complessivamente 740 chili di vongole, prive di qualunque documentazione attestante la provenienza, necessaria per l'immissione in commercio. Anche in questo caso, si è proceduto al sequestro del prodotto ittico e alla contestazione, in capo alle Società armatrici, di sanzioni amministrative per un ammontare complessivo pari a 12.000 euro. Tutto il prodotto ittico sequestrato privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, nonché delle informazioni previste dalla normativa vigente in materia di tutela del commercio al dettaglio veniva rigettato in mare, in quanto ancora in stato vitale. "I servizi, condotti in sinergia tra Guardia di Finanza e Guardia Costiera, sono di fondamentale importanza per la salvaguardia dell'integrità dell'ambiente marino e per la tutela della salute dei consumatori che, come in questo caso, potrebbe essere messa a rischio dal consumo di prodotti pescati in zone vietate, senza i previsti controlli sanitari e i documenti relativi alla loro tracciabilità" -afferma il Comando della Guardia di Finanza. Puoi commentare l'articolo su Vivere Senigallia.



12/10/2024 08:30 Giulia Mancinelli

Sono oltre 1.500 kg le vongole sequestrate dai finanziari del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Ancona in cooperazione con il personale della Capitaneria di Porto, in due distinti interventi, nelle aree portuali di Ancona e Senigallia. In particolare, nel corso del primo controllo, nella zona del Mandracchio del porto di Ancona, presso i punti di sbarco delle vongole, i finanziari hanno individuato tre soggetti operanti nel settore della pesca, in possesso di circa kg. 760 di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico - sanitaria e attestante la provenienza. Ai tre sono state elevate sanzioni amministrative per mancanza di informazioni obbligatorie, per un importo pari a 4.500 euro ed il sequestro amministrativo del prodotto pescato. Nel prosieguo dell'attività, sempre nella stessa zona, sono stati rinvenuti ulteriori sacchetti di vongole, corrispondenti a circa 80 chili, senza la prescritta obbligatoria documentazione relativa alla rintracciabilità e tracciabilità, che sono stati posti sotto sequestro amministrativo. Al secondo intervento, eseguito nel Porto di Senigallia, presso i punti di sbarco delle vongole della locale marineria professionale, dai finanziari del Reparto Operativo Aeronavale e dal personale della Capitaneria di Porto di Ancona, ha consentito di accertare che, da alcune barche da pesca, appena rientrate in porto, erano state sbarcate, complessivamente 740 chili di vongole, prive di qualunque documentazione attestante la provenienza, necessaria per l'immissione in commercio. Anche in questo caso, si è proceduto al sequestro del prodotto ittico e alla contestazione, in capo alle Società armatrici, di sanzioni amministrative per un ammontare complessivo pari a 12.000 euro. Tutto il prodotto ittico sequestrato privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, nonché delle informazioni previste dalla normativa

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Consegnata "Viking Vela"

Nella foto: Una delle nuove unità Viking. MONFALCONE - "Viking Vela", la prima di una nuova serie di navi da crociera che Fincantieri sta costruendo per l'armatore Viking, è stata consegnata con una bella cerimonia presso il cantiere di **Ancona**. L'unità appartiene al segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni. Ha una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, è dotata di 499 cabine ed è in grado di ospitare a bordo 998 passeggeri. "Viking Vela" è la tredicesima nave consegnata da Fincantieri all'armatore Viking, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Considerando le navi ordinate ad oggi e i contratti e le opzioni siglati negli ultimi mesi - soggetti a finanziamenti secondo la prassi del settore - la solida partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking comprende un totale di 26 navi. Le navi Viking - sottolinea Fincantieri - sono costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti, sono dotate di motori e sistemi ad alta efficienza che riducono al minimo l'inquinamento dei gas di scarico e soddisfano i più severi standard ambientali.



Sequestrate 1,5 tonnellate di vongole "prive di tracciabilità" ad Ancona: il video sul peschereccio

760 chili di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico-sanitaria e attestante la provenienza. Alla vigilia delle festività di Natale Oltre 1.500 kg le vongole sequestrate dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di **Ancona** in cooperazione con il personale della Capitaneria di **Porto**, in due distinti interventi, nelle aree portuali di **Ancona** e Senigallia. In particolare, nel corso del primo controllo, nella zona del Mandracchio del **porto** di **Ancona**, presso i punti di sbarco delle vongole, i finanzieri hanno individuato tre soggetti operanti nel settore della pesca, in possesso di circa kg. 760 di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico - sanitarie e attestante la provenienza. Ai tre soggetti sono state comminate sanzioni amministrative per mancanza di informazioni obbligatorie, per un importo pari a 4.500 ed il sequestro amministrativo del prodotto pescato. Nel prosieguo dell'attività, sempre nella stessa zona, sono stati rinvenuti ulteriori sacchetti di vongole, corrispondenti a circa kg. 80, senza la prescritta obbligatoria documentazione relativa alla rintracciabilità e tracciabilità, che sono stati posti sotto sequestro amministrativo. Il secondo intervento, eseguito nel **Porto** di Senigallia, presso i punti di sbarco delle vongole della locale marineria professionale, dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale e dal personale della Capitaneria di **Porto** di **Ancona**, ha consentito di accertare che, da alcune barche da pesca, appena rientrate in **porto**, erano state sbarcate, complessivamente kg.740 di vongole, prive di qualsivoglia documentazione attestante la provenienza, necessaria per l'immissione in commercio. Anche in questo caso, si è proceduto al sequestro del prodotto ittico e alla contestazione, in capo alle Società armatrici, di sanzioni amministrative per un ammontare complessivo pari a 12.000. Tutto il prodotto ittico sequestrato privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, nonché delle informazioni previste dalla normativa vigente in materia di tutela del commercio al dettaglio veniva rigettato in mare, in quanto ancora in stato vitale.



760 chili di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico-sanitaria e attestante la provenienza. Alla vigilia delle festività di Natale Oltre 1.500 kg le vongole sequestrate dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Ancona in cooperazione con il personale della Capitaneria di Porto, in due distinti interventi, nelle aree portuali di Ancona e Senigallia. In particolare, nel corso del primo controllo, nella zona del Mandracchio del porto di Ancona, presso i punti di sbarco delle vongole, i finanzieri hanno individuato tre soggetti operanti nel settore della pesca, in possesso di circa kg. 760 di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico - sanitarie e attestante la provenienza. Ai tre soggetti sono state comminate sanzioni amministrative per mancanza di informazioni obbligatorie, per un importo pari a € 4.500 ed il sequestro amministrativo del prodotto pescato. Nel prosieguo dell'attività, sempre nella stessa zona, sono stati rinvenuti ulteriori sacchetti di vongole, corrispondenti a circa kg. 80, senza la prescritta obbligatoria documentazione relativa alla rintracciabilità e tracciabilità, che sono stati posti sotto sequestro amministrativo. Il secondo intervento, eseguito nel Porto di Senigallia, presso i punti di sbarco delle vongole della locale marineria professionale, dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale e dal personale della Capitaneria di Porto di Ancona, ha consentito di accertare che, da alcune barche da pesca, appena rientrate in porto, erano state sbarcate, complessivamente kg.740 di vongole, prive di qualsivoglia documentazione attestante la provenienza, necessaria per l'immissione in commercio. Anche in questo caso, si è proceduto al sequestro del prodotto ittico e alla contestazione, in capo alle Società armatrici, di sanzioni amministrative per un

Sequestrata una tonnellata e mezza di vongole senza tracciabilità ad Ancona e Senigallia

Controlli di Guardia di finanza e Capitaneria nei porti. Elevate sanzioni per oltre 16mila euro. I molluschi ancora vivi, rigettati in mare. Una tonnellata e mezza di vongole senza etichettatura e tracciabilità sono state sequestrate nelle aree portuali di **Ancona** e Senigallia dal reparto operativo aeronavale Guardia di Finanza insieme con la Capitaneria di **Porto**. Durante un controllo al Mandracchio del **porto** di **Ancona**, sono state trovate tre persone, che operavano nel settore della pesca, in possesso di circa 760 kg di vongole, confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste di documentazione igienico - sanitaria e che attestava la provenienza. I tre sono stati sanzionati per un importo di 4.500 euro ed è stato sequestrato loro il prodotto pescato. Sempre nella stessa zona, sono stati trovati e sequestrati altri sacchetti di vongole, per circa 80 kg, senza documentazione di rintracciabilità e tracciabilità. Nel **Porto** di Senigallia, Guardia di finanza e Capitaneria di **Porto** hanno accertato che da alcune barche da pesca, appena rientrate in **porto**, erano stati sbarcati 740 kg di vongole, senza la documentazione attestante la provenienza, necessaria per l'immissione in commercio. Le vongole sono state sequestrate; le società armatrici sono state sanzionate per 12mila euro. I molluschi, ancora vivi, sono stati rigettato in mare.



Vitale: "Ancona, subito i dragaggi. E con il Blue agreement anticipiamo la norma sulla Co2"

Il comandante del porto: "Si farà anche un taglio di un centinaio di metri del vecchio molo sovraflutto: aumenterà la bocca interna dello scalo consentendo l'arrivo di navi più grandi" Ancona - Al porto di Ancona è arrivato da pochi mesi. Nel suo curriculum c'è anche un incarico svolto nello Yemen nel 2010 come consulente dell'ambasciatore d'Italia per il contrasto alla pirateria nell'Oceano indiano ed è stato l'investigatore per l'inchiesta tecnica di sicurezza sul naufragio di Costa Concordia, consegnata all'Imo nel maggio 2013. Una vita in giro per l'Italia e il mondo che gli fa dire ai giovani, per esperienza diretta, che lavorare sul mare può dare soddisfazioni e anche preparare a un incarico a terra. L'ammiraglio Vincenzo Vitale, direttore marittimo e comandante del porto di Ancona, 63 anni, racconta a Shipmag lo stato di salute e i lavori dello scalo, la firma del Blue agreement per ridurre le emissioni anticipando di sei mesi le regole Seca, sottoscritto da tutti gli armatori di linea dei settori traghetti e crociere, ma anche già da alcuni operatori dei container. E parla pure della crisi delle "vocazioni" nel settore marittimo che rende difficile trovare personale navigante. Il porto di Ancona come sta andando? "Sono arrivato qui a fine aprile e non ho gli elementi per un confronto con il passato sui traffici, ma vedo un porto vivace e con tante prospettive. Il piano di sviluppo strategico presentato nel 2023 dall'Adsp e votato dal Comitato portuale, avallato dall'amministrazione centrale, è molto significativo e dà respiro verso ovest a questo bacino con l'aumento del numero delle banchine dalla 26 a crescere e il rifacimento delle banchine 19, 20 e 21. Banchine che saranno flessibili dal punto di vista dell'utilizzo, con un privilegio del traffico ro-ro pax, in modo che si possa spostare dando respiro rispetto al porto storico". Quando inizieranno i dragaggi? "E' previsto un aumento delle quote dei fondali che sta per partire, perché ha completato l'iter procedurale amministrativo ed è finanziato. I lavori partono subito per arrivare a -14 metri, che vuol dire ricevere navi più grandi rispetto alle attuali. E si farà anche un taglio di un centinaio di metri del vecchio molo sovraflutto che aumenterà la bocca interna del porto, dando maggiore agio alle navi più grandi che riceveremo. Tutte cose cantierate". Il taglio del molo aumenterà anche la sicurezza per l'ingresso in porto? "Per le navi attuali siamo a posto. Oggi il limite è una nave da crociera di lunghezza di 275 metri. Il taglio è per dare più acqua alle navi più grandi che ci aspettiamo arrivino con l'aumento della profondità dei fondali". Come in altri porti anche qui avete firmato il Blue agreement per la riduzione delle emissioni di Co2 delle navi? "Un'iniziativa coesa, di Capitaneria e Adsp che ha coinvolto anche il Comune. Abbiamo aperto l'accordo immediatamente alle ro-ro pax e alle cruise: questo è un porto di traghetti passeggeri storico e molto importante con linee per Grecia,



Il comandante del porto: "Si farà anche un taglio di un centinaio di metri del vecchio molo sovraflutto: aumenterà la bocca interna dello scalo consentendo l'arrivo di navi più grandi" Ancona - Al porto di Ancona è arrivato da pochi mesi. Nel suo curriculum c'è anche un incarico svolto nello Yemen nel 2010 come consulente dell'ambasciatore d'Italia per il contrasto alla pirateria nell'Oceano indiano ed è stato l'investigatore per l'inchiesta tecnica di sicurezza sul naufragio di Costa Concordia, consegnata all'Imo nel maggio 2013. Una vita in giro per l'Italia e il mondo che gli fa dire ai giovani, per esperienza diretta, che lavorare sul mare può dare soddisfazioni e anche preparare a un incarico a terra. L'ammiraglio Vincenzo Vitale, direttore marittimo e comandante del porto di Ancona, 63 anni, racconta a Shipmag lo stato di salute e i lavori dello scalo, la firma del Blue agreement per ridurre le emissioni anticipando di sei mesi le regole Seca, sottoscritto da tutti gli armatori di linea dei settori traghetti e crociere, ma anche già da alcuni operatori dei container. E parla pure della crisi delle "vocazioni" nel settore marittimo che rende difficile trovare personale navigante. Il porto di Ancona come sta andando? "Sono arrivato qui a fine aprile e non ho gli elementi per un confronto con il passato sui traffici, ma vedo un porto vivace e con tante prospettive. Il piano di sviluppo strategico presentato nel 2023 dall'Adsp e votato dal Comitato portuale, avallato dall'amministrazione centrale, è molto significativo e dà respiro verso ovest a questo bacino con l'aumento del numero delle banchine dalla 26 a crescere e il rifacimento delle banchine 19, 20 e 21. Banchine che saranno flessibili dal punto di vista dell'utilizzo, con un privilegio del traffico ro-ro pax, in modo che si possa spostare dando respiro rispetto al porto storico". Quando inizieranno i dragaggi? "E' previsto un aumento delle quote dei fondali che sta per partire, perché ha completato l'iter procedurale amministrativo ed è finanziato. I lavori partono subito

Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Croazia, Albania, d'estate anche il Montenegro e anche più vettori sulle stesse linee per la Grecia. Ci sono giornate nel periodo estivo in cui abbiamo cinque navi all'ormeggio". Cosa prevede? "Anticipiamo la norma del primo maggio 2025, quando il Mediterraneo diventerà area Seca (Sulphur emission control area, ndr). Le navi non solo dovranno stare all'ormeggio con un carburante con un tenore massimo di zolfo dello 0,1%, come avviene già ora, ma dovranno usarlo già da sette miglia prima di entrare in porto e all'uscita fino a 7 miglia di distanza, mentre adesso il limite è lo 0,5%. E' importante soprattutto per le navi passeggeri che ormeggiano a 50/100 metri dalla città, mentre le portacontainer attraccano più lontano". Chi ha sottoscritto? "Tutte le navi da crociera e i traghetti passeggeri. Per quanto riguarda il cargo, in particolare i container, stanno arrivando adesioni, finora ne abbiamo due. Diremo nei prossimi giorni chi ha sottoscritto". A proposito di riduzione delle emissioni: si farà l'elettrificazione delle banchine? "L'elettrificazione di una parte delle banchine nel porto di Ancona fa parte del programma del 2023". La crisi delle vocazioni nel settore marittimo è stata al centro di un recente convegno proprio ad Ancona. Quale è la situazione? "La Capitaneria è per istituto la casa del marittimo che apre e chiude qui la sua matricola, partiamo dall'iscrizione e arriviamo fino alla cancellazione e il rilascio dei titoli professionali. Il convegno è nato dagli interrogativi del mondo marittimo: oggi c'è un calo notevole che interessa tutte le marinerie, ci sono difficoltà a trovare personale. E' una vita molto sacrificata, non più amata come un tempo quando molta gente si era vocata al mare per tradizione o necessità. E francamente il motivo principale per cui non è più ritenuta interessante è l'isolamento dalla rete. Ma non può esserlo. La nave ha la connessione internet per i suoi bisogni ma molti armatori si stanno già organizzando per far sì che anche il personale nelle ore in cui non è di servizio possa averla. Alcuni la danno come benefit, in modo che il personale di bordo possa stare più in contatto con la famiglia. Inoltre i periodi di imbarco stanno diminuendo a tre e in alcuni casi anche due mesi". Le previsioni? "Si continuano a costruire navi, anche grandi per massimizzare l'offerta di stiva. E servono equipaggi. Ci sono tante nuove costruzioni e le demolizioni non sono in linea, sono molto inferiori, quindi c'è una forte domanda di marittimi e si cominciano a vedere cali anche in nazioni che ne davano tantissimi, come i paesi in via di sviluppo, i paesi emergenti. Insomma, se un ragazzo intraprende questa strada non ha problemi di occupazione. Invece anche il Nautico oggi è una scuola come le altre: la percentuale di chi dopo il diploma si imbarca arriva al massimo al 30%". Lei consiglia di intraprendere le professioni del mare? "Assolutamente. Oggi anche l'Europa tende a dare questo messaggio. Ci sono anche molte possibilità di ricollocazione a terra una volta fatti sette/otto anni a bordo. Investire da giovani consente di portare a terra una professionalità notevole: è un sacrificio ma è un investimento. Il mio caso è uno dei tanti". Nel suo curriculum ci sono tante cose. Essere a capo di una direzione marittima è molto diverso, più o meno interessante rispetto alle altre attività che ha svolto? "Nel mio excursus professionale ci sono tante cose. Diciamo che nasco come ufficiale di marina mercantile e divento ufficiale di porto. Ma ufficiale di porto lo sono nel profondo

Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

perché i miei primi sei anni di carriera nelle Capitanerie l'ho fatto a Trapani e facevo il tecnico del porto. Quindi in effetti sono vissuto in banchina ad accogliere navi, a regolare gli ormeggi. E' un imprinting". Il cambiamento climatico preoccupa per i porti? Servirebbero azioni o infrastrutture particolari? "Oggi abbiamo porti che devono essere adeguati alle navi sempre più grandi: è un fatto tecnico, naturale. E i porti si stanno avvicinando a questo matching importante con il gigantismo navale. Dal punto di vista infrastrutturale fatto questo si è già fatto molto. Per quanto riguarda il cambiamento climatico, non l'ho notato nei porti, che sono abituati e preparati ad avere situazioni di picco. I servizi tecnico nautici - piloti, ormeggiatori e rimorchiatori - regolati dall'autorità marittima, sono affiatati e reagiscono prontamente alle situazioni improvvise. Il cambiamento climatico deve portare a fare riflessioni perché tutto può essere potenziabile e migliorabile, però di default c'è un'organizzazione che è pronta, è sempre sul posto, per cui basta una minima previsione per rispondere con la massima professionalità".

Vongole pescate illegalmente: maxi sequestro al porto di Ancona e Senigallia

Sono oltre 1.500 kg le vongole sequestrate dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Ancona in cooperazione con il personale della Capitaneria di **Porto**, in due distinti interventi, nelle aree portuali di Ancona e Senigallia. In particolare, nel corso del primo controllo, nella zona del Mandracchio del **porto** di Ancona, presso i punti di sbarco delle vongole, i finanzieri hanno individuato tre soggetti operanti nel settore della pesca, in possesso di circa kg. 760 di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico - sanitaria e attestante la provenienza. Ai tre sono state elevate sanzioni amministrative per mancanza di informazioni obbligatorie, per un importo pari a 4.500 euro ed il sequestro amministrativo del prodotto pescato. Nel prosieguo dell'attività, sempre nella stessa zona, sono stati rinvenuti ulteriori sacchetti di vongole, corrispondenti a circa 80 chili, senza la prescritta obbligatoria documentazione relativa alla rintracciabilità e tracciabilità, che sono stati posti sotto sequestro amministrativo. Il secondo intervento, eseguito nel **Porto** di Senigallia, presso i punti di sbarco delle vongole della locale marineria professionale, dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale e dal personale della Capitaneria di **Porto** di Ancona, ha consentito di accertare che, da alcune barche da pesca, appena rientrate in **porto**, erano state sbarcate, complessivamente 740 chili di vongole, prive di qualunque documentazione attestante la provenienza, necessaria per l'immissione in commercio. Anche in questo caso, si è proceduto al sequestro del prodotto ittico e alla contestazione, in capo alle Società armatrici, di sanzioni amministrative per un ammontare complessivo pari a 12.000 euro. Tutto il prodotto ittico sequestrato privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, nonché delle informazioni previste dalla normativa vigente in materia di tutela del commercio al dettaglio veniva rigettato in mare, in quanto ancora in stato vitale. "I servizi, condotti in sinergia tra Guardia di Finanza e Guardia Costiera, sono di fondamentale importanza per la salvaguardia dell'integrità dell'ambiente marino e per la tutela della salute dei consumatori che, come in questo caso, potrebbe essere messa a rischio dal consumo di prodotti pescati in zone vietate, senza i previsti controlli sanitari e i documenti relativi alla loro tracciabilità" -afferma il Comando della Guardia di Finanza. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un articolo pubblicato il 10-12-2024 alle 07:59 sul giornale del 11



12/10/2024 08:01

Sono oltre 1.500 kg le vongole sequestrate dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Ancona in cooperazione con il personale della Capitaneria di Porto, in due distinti interventi, nelle aree portuali di Ancona e Senigallia. In particolare, nel corso del primo controllo, nella zona del Mandracchio del porto di Ancona, presso i punti di sbarco delle vongole, i finanzieri hanno individuato tre soggetti operanti nel settore della pesca, in possesso di circa kg. 760 di vongole, già confezionate in sacchetti di plastica e pronte per essere commercializzate, ma sprovviste della necessaria documentazione igienico - sanitaria e attestante la provenienza. Ai tre sono state elevate sanzioni amministrative per mancanza di informazioni obbligatorie, per un importo pari a 4.500 euro ed il sequestro amministrativo del prodotto pescato. Nel prosieguo dell'attività, sempre nella stessa zona, sono stati rinvenuti ulteriori sacchetti di vongole, corrispondenti a circa 80 chili, senza la prescritta obbligatoria documentazione relativa alla rintracciabilità e tracciabilità, che sono stati posti sotto sequestro amministrativo. Il secondo intervento, eseguito nel Porto di Senigallia, presso i punti di sbarco delle vongole della locale marineria professionale, dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale e dal personale della Capitaneria di Porto di Ancona, ha consentito di accertare che, da alcune barche da pesca, appena rientrate in porto, erano state sbarcate, complessivamente 740 chili di vongole, prive di qualunque documentazione attestante la provenienza, necessaria per l'immissione in commercio. Anche in questo caso, si è proceduto al sequestro del prodotto ittico e alla contestazione, in capo alle Società armatrici, di sanzioni amministrative per un ammontare complessivo pari a 12.000 euro. Tutto il prodotto ittico sequestrato privo delle obbligatorie indicazioni relative all'etichettatura, tracciabilità e rintracciabilità, nonché delle informazioni previste

December 2024 0 letture Commenti.

Il nuovo prefetto di Ancona Valiante incontra il sindaco Silveti

Visita di cortesia al Sindaco Daniele Silveti del nuovo Prefetto Maurizio Valiante, la mattina di martedì 10 dicembre a Palazzo del Popolo. Il Prefetto ha comunicato la ferma volontà di assicurare una concreta collaborazione all'Amministrazione comunale, fornendo il supporto necessario nel governo del territorio. Interagire tra istituzioni- ha ribadito- è naturale e necessario per garantire sicurezza, tutela dei diritti e delle libertà civili. Si è quindi informato presso il Sindaco rispetto al contesto cittadino e alle diverse dinamiche socio-economiche che lo attraversano. Il Sindaco Silveti ha riferito di una realtà caratterizzata dalla presenza del porto e di una **Autorità portuale** di **Sistema** che genera un'importante movimentazione e che richiede attenzione rispetto all'impatto sull'ambiente e sulla salute dei cittadini. A riguardo, il primo cittadino ha ricordato il successo dell'evento G7 Salute e della pluralità di eventi informativi e divulgativi che lo hanno accompagnato; sul piano della Sicurezza ha menzionato la presenza del Ministro dell'Interno Matteo Piantedosi al penultimo incontro del Comitato provinciale per la Sicurezza e l'Ordine Pubblico, un organismo che vede collaborare fortemente le due istituzioni. Una partecipazione- aveva puntualizzato il Ministro- non legata a situazioni emergenziali ma per testimoniare la vicinanza delle istituzioni. Un altro elemento che può portare beneficio alla città è costituito dalla vicepresidenza vicaria dell'ANCI di recente assegnata. Ancora sul piano della Sicurezza, il Sindaco ha riferito in merito alle nuove assunzioni e dotazioni per la Polizia locale nell'ambito di una generale riorganizzazione; riguardo all'immigrazione il Sindaco ha riferito della presenza di un numero crescente di cittadini di svariate nazionalità, nella gran parte collocati nel tessuto lavorativo (il porto in particolare) e del dialogo costante con tutte le comunità e con tutte le culture. Tra gli altri argomenti accennati, l'invecchiamento della popolazione -connesso alla longevità attiva piuttosto che alla migrazione di residenti- l'attenzione al decoro urbano con l'impegno verso una gestione unica dei rifiuti, l'internalizzazione di una serie di servizi da parte del Comune, quale ad esempio il nuovo impianto di cremazione. L'incontro si è concluso con la consegna di un volume dedicato al territorio al Prefetto e la promessa di ritrovarsi per uno scambio augurale per le festività natalizie. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 10-12-2024 alle 15:52 sul giornale del 11 December 2024 0 letture Commenti.



12/10/2024 15:55

Visita di cortesia al Sindaco Daniele Silveti del nuovo Prefetto Maurizio Valiante, la mattina di martedì 10 dicembre a Palazzo del Popolo. Il Prefetto ha comunicato la ferma volontà di assicurare una concreta collaborazione all'Amministrazione comunale, fornendo il supporto necessario nel governo del territorio. Interagire tra istituzioni- ha ribadito- è naturale e necessario per garantire sicurezza, tutela dei diritti e delle libertà civili. Si è quindi informato presso il Sindaco rispetto al contesto cittadino e alle diverse dinamiche socio-economiche che lo attraversano. Il Sindaco Silveti ha riferito di una realtà caratterizzata dalla presenza del porto e di una Autorità portuale di Sistema che genera un'importante movimentazione e che richiede attenzione rispetto all'impatto sull'ambiente e sulla salute dei cittadini. A riguardo, il primo cittadino ha ricordato il successo dell'evento G7 Salute e della pluralità di eventi informativi e divulgativi che lo hanno accompagnato; sul piano della Sicurezza ha menzionato la presenza del Ministro dell'Interno Matteo Piantedosi al penultimo incontro del Comitato provinciale per la Sicurezza e l'Ordine Pubblico, un organismo che vede collaborare fortemente le due istituzioni. Una partecipazione- aveva puntualizzato il Ministro- non legata a situazioni emergenziali ma per testimoniare la vicinanza delle istituzioni. Un altro elemento che può portare beneficio alla città è costituito dalla vicepresidenza vicaria dell'ANCI di recente assegnata. Ancora sul piano della Sicurezza, il Sindaco ha riferito in merito alle nuove assunzioni e dotazioni per la Polizia locale nell'ambito di una generale riorganizzazione; riguardo all'immigrazione il Sindaco ha riferito della presenza di un numero crescente di cittadini di svariate nazionalità, nella gran parte collocati nel tessuto lavorativo (il porto in particolare) e del dialogo costante con tutte le comunità e con tutte le culture. Tra gli altri argomenti accennati, l'invecchiamento della popolazione -connesso alla longevità attiva piuttosto che alla migrazione di residenti- l'attenzione al decoro urbano con l'impegno verso una

Porta d'Italia prende forma: depositate due proposte di legge

Il sindaco di Fiumicino e promotore dell'iniziativa Mario Baccini soddisfatto per il passo in avanti in Parlamento grazie alle firme di Bicchielli, Romano e Battilocchio Daria Gaggi **CIVITAVECCHIA** - Ci eravamo lasciati a luglio scorso con Mario Baccini, sindaco di Fiumicino e promotore della nuova Provincia del litorale laziale, deciso a portare avanti il progetto nonostante le difficoltà iniziali. Nei giorni scorsi, precisamente il 29 novembre e il 5 dicembre, sono state depositate due proposte di legge per l'istituzione della Provincia Porta d'Italia, rispettivamente a firma dei deputati Bicchielli e Romano, e del deputato del territorio di Forza Italia Alessandro Battilocchio. Le proposte di legge convergono su un obiettivo chiaro: offrire autonomia amministrativa e decisionale ai comuni del litorale nord del Lazio, tra cui Fiumicino, Ladispoli, Santa Marinella, Tolfa, Cerveteri, Allumiere e **Civitavecchia**. Quest'ultima, pur avendo revocato l'adesione al progetto nei mesi scorsi, resta inclusa per collocazione geografica e importanza strategica, come specificato nei testi legislativi. Mario Baccini non nasconde la soddisfazione per i passi avanti compiuti: «Il nostro progetto è vivo e forte, con il sostegno di diverse forze politiche. La palla ora passa al Parlamento, ma continueremo a lavorare affinché questa nuova realtà prenda forma. Il nostro obiettivo è garantire ai cittadini un'amministrazione più vicina, più efficace, che possa rispondere meglio ai bisogni del territorio». Baccini sottolinea inoltre il carattere inclusivo e collaborativo dell'iniziativa: «Non stiamo lavorando contro qualcuno, ma per il bene comune. La nostra proposta è chiara: vogliamo autonomie e servizi migliori per tutti i cittadini, senza togliere nulla a nessuno. È una grande occasione per rilanciare il territorio, unendo le forze in una visione condivisa». Il sindaco di Fiumicino annuncia anche nuovi incontri per coinvolgere ulteriormente le comunità locali: «Nelle prossime settimane ospiteremo un'assemblea con i comitati - ha spiegato - stiamo ricevendo richieste di adesione e manifestazioni di interesse anche da altri territori. Questo dimostra quanto sia forte il desiderio di autonomia e quanto sia urgente migliorare la qualità dei servizi». Le due proposte delineano un percorso comune. Innanzitutto l'istituzione della Provincia Porta d'Italia, composta da sette comuni, con competenze su trasporti, tutela ambientale, politiche del mare, sviluppo culturale ed economico. L'uscita dalla Città Metropolitana di Roma: i comuni interessati cesserebbero di farne parte, trasferendo competenze e risorse al nuovo ente. La nomina di un commissario straordinario: entro sei mesi dall'approvazione della legge, un commissario garantirà l'avvio operativo della nuova Provincia, fino alle prime elezioni. Entrambe le proposte evidenziano il ruolo strategico delle infrastrutture locali, come il **porto** di **Civitavecchia** e l'aeroporto Leonardo da Vinci, che rappresentano veri e propri motori di sviluppo per l'intero territorio. Il sindaco Baccini ribadisce la necessità



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di una gestione autonoma: «Non si tratta di andare contro Roma, con cui abbiamo ottimi rapporti di collaborazione. Il problema è la vastità della Città Metropolitana, che non riesce a dare risposte tempestive e adeguate ai territori più periferici. La nostra stella polare resta il bene comune e l'autogoverno per migliorare i servizi e le opportunità». Il progetto, che punta a una governance vicina ai cittadini e a uno sviluppo sostenibile, raccoglie consensi trasversali anche tra i parlamentari. Alessandro Battilocchio, tra i firmatari, lo definisce "un laboratorio innovativo per valorizzare il nostro patrimonio culturale, turistico ed economico, garantendo pari dignità e autonomia a tutti i comuni coinvolti". Con il deposito delle proposte di legge, l'iter legislativo è ufficialmente avviato. Spetterà ora al Parlamento discutere e approvare il testo definitivo, che segnerà una svolta storica per il territorio. Se verrà quindi approvata, la legge darà il via alla creazione degli organi di governo della nuova Provincia, con l'elezione del Presidente e del Consiglio Provinciale, e al trasferimento delle competenze dalla Città Metropolitana. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porta d'Italia, Ddl del senatore Paganella. Giammusso: «Moltiplicatore per crescita»

Il consigliere metropolitano: «Questa è la strada giusta per il nostro territorio, puntando ad un modello di sviluppo sostenibile che possa fungere da volano per tutto il Lazio» Daria Geggi **CIVITAVECCHIA** - Anche la Lega sostiene con convinzione la necessità di istituire una nuova provincia del litorale nord laziale. Porta d'Italia, infatti, è al centro del Disegno di legge presentato dal senatore Andrea Paganella, che si va ad aggiungere alle proposte di legge dei deputati Battilocchio, Bicchielli e Romano. «La nuova area vasta tra le più omogenee d'Italia - scrive il senatore Paganella - si collocherà nel quadro di uno sviluppo sostenibile dei territori attraverso il ricorso ad una piena sussidiarietà in un contesto di centralità diffusa volto alla conservazione delle identità municipali evitando, al contempo, forme di marginalizzazione tipiche delle aree metropolitane in cui il protagonismo ed il gigantismo del comune principale, dominante, riduce le aree circostanti a mera periferia di servizio volta prevalentemente, se non unicamente, a soddisfare i macro bisogni del capoluogo metropolitano su cui peraltro, si concentra quasi esclusivamente ogni primaria attenzione politica». Soddisfazione è stata espressa dal consigliere metropolitano della Lega Antonio Giammusso che evidenzia come «l'istituzione della provincia del litorale nord del Lazio prevista da un ddl del senatore Andrea Paganella è una buona notizia che può dare ancora maggior risalto ad un territorio - ha sottolineato - al fine di definire meglio i suoi obiettivi e pianificare le sue attività con maggior forza ed efficacia. Sarà un moltiplicatore di crescita, sviluppo e investimenti produttivi nel rispetto della vocazione naturale di una realtà che negli anni si è consolidata attorno alle attività portuali di **Civitavecchia** e Fiumicino. Il nostro litorale ha bisogno di essere valorizzato e supportato, in un quadro di sviluppo che tenga conto delle sue prerogative e specificità. A partire dalle infrastrutture legate appunto alla politica del mare a cui questo governo sta dimostrando attenzione, come testimonia l'intervento del Mit con un finanziamento da 35 milioni per il **Porto** di **Civitavecchia**, ma anche altre misure previste per il futuro a Fiumicino. Crediamo che questa sia la strada giusta per permettere a questo litorale di uscire finalmente dall'isolamento a cui è stato relegato - ha concluso il consigliere Giammusso, ringraziando il senatore Paganella per la presentazione del Ddl - con l'intento di puntare ad un modello di sviluppo sostenibile che possa fungere da volano per tutto il Lazio».



12/10/2024 09:58

Daria Geggi

Il consigliere metropolitano: «Questa è la strada giusta per il nostro territorio, puntando ad un modello di sviluppo sostenibile che possa fungere da volano per tutto il Lazio» Daria Geggi **CIVITAVECCHIA** - Anche la Lega sostiene con convinzione la necessità di istituire una nuova provincia del litorale nord laziale. Porta d'Italia, infatti, è al centro del Disegno di legge presentato dal senatore Andrea Paganella, che si va ad aggiungere alle proposte di legge dei deputati Battilocchio, Bicchielli e Romano. «La nuova area vasta tra le più omogenee d'Italia - scrive il senatore Paganella - si collocherà nel quadro di uno sviluppo sostenibile dei territori attraverso il ricorso ad una piena sussidiarietà in un contesto di centralità diffusa volto alla conservazione delle identità municipali evitando, al contempo, forme di marginalizzazione tipiche delle aree metropolitane in cui il protagonismo ed il gigantismo del comune principale, dominante, riduce le aree circostanti a mera periferia di servizio volta prevalentemente, se non unicamente, a soddisfare i macro bisogni del capoluogo metropolitano su cui peraltro, si concentra quasi esclusivamente ogni primaria attenzione politica». Soddisfazione è stata espressa dal consigliere metropolitano della Lega Antonio Giammusso che evidenzia come «l'istituzione della provincia del litorale nord del Lazio prevista da un ddl del senatore Andrea Paganella è una buona notizia che può dare ancora maggior risalto ad un territorio - ha sottolineato - al fine di definire meglio i suoi obiettivi e pianificare le sue attività con maggior forza ed efficacia. Sarà un moltiplicatore di crescita, sviluppo e investimenti produttivi nel rispetto della vocazione naturale di una realtà che negli anni si è consolidata attorno alle attività portuali di Civitavecchia e Fiumicino. Il nostro litorale ha bisogno di essere valorizzato e supportato, in un quadro di sviluppo che tenga conto delle sue prerogative e specificità. A partire dalle infrastrutture legate appunto alla politica del mare a cui

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porta d'Italia prende forma: depositate due proposte di legge

CIVITAVECCHIA - Ci eravamo lasciati a luglio scorso con Mario Baccini, sindaco di Fiumicino e promotore della nuova Provincia del litorale laziale, deciso a portare avanti il progetto nonostante le difficoltà iniziali. Nei giorni scorsi, precisamente il 29 novembre e il 5 dicembre, sono state depositate due proposte di legge per l'istituzione della Provincia Porta d'Italia, rispettivamente a firma dei deputati Bicchielli e Romano, e del deputato del territorio di Forza Italia Alessandro Battilocchio. Le proposte di legge convergono su un obiettivo chiaro: offrire autonomia amministrativa e decisionale ai comuni del litorale nord del Lazio, tra cui Fiumicino, Ladispoli, Santa Marinella, Tolfa, Cerveteri, Allumiere e **Civitavecchia**. Quest'ultima, pur avendo revocato l'adesione al progetto nei mesi scorsi, resta inclusa per collocazione geografica e importanza strategica, come specificato nei testi legislativi. Mario Baccini non nasconde la soddisfazione per i passi avanti compiuti: «Il nostro progetto è vivo e forte, con il sostegno di diverse forze politiche. La palla ora passa al Parlamento, ma continueremo a lavorare affinché questa nuova realtà prenda forma. Il nostro obiettivo è garantire ai cittadini un'amministrazione più vicina, più efficace, che possa rispondere meglio ai bisogni del territorio». Baccini sottolinea inoltre il carattere inclusivo e collaborativo dell'iniziativa: «Non stiamo lavorando contro qualcuno, ma per il bene comune. La nostra proposta è chiara: vogliamo autonomie e servizi migliori per tutti i cittadini, senza togliere nulla a nessuno. È una grande occasione per rilanciare il territorio, unendo le forze in una visione condivisa». Il sindaco di Fiumicino annuncia anche nuovi incontri per coinvolgere ulteriormente le comunità locali: «Nelle prossime settimane ospiteremo un'assemblea con i comitati - ha spiegato - stiamo ricevendo richieste di adesione e manifestazioni di interesse anche da altri territori. Questo dimostra quanto sia forte il desiderio di autonomia e quanto sia urgente migliorare la qualità dei servizi». Le due proposte delineano un percorso comune. Innanzitutto l'istituzione della Provincia Porta d'Italia, composta da sette comuni, con competenze su trasporti, tutela ambientale, politiche del mare, sviluppo culturale ed economico. L'uscita dalla Città Metropolitana di Roma: i comuni interessati cesserebbero di farne parte, trasferendo competenze e risorse al nuovo ente. La nomina di un commissario straordinario: entro sei mesi dall'approvazione della legge, un commissario garantirà l'avvio operativo della nuova Provincia, fino alle prime elezioni. Entrambe le proposte evidenziano il ruolo strategico delle infrastrutture locali, come il **porto** di **Civitavecchia** e l'aeroporto Leonardo da Vinci, che rappresentano veri e propri motori di sviluppo per l'intero territorio. Il sindaco Baccini ribadisce la necessità di una gestione autonoma: «Non si tratta di andare contro Roma, con cui abbiamo ottimi rapporti di collaborazione. Il problema è la



CIVITAVECCHIA - Ci eravamo lasciati a luglio scorso con Mario Baccini, sindaco di Fiumicino e promotore della nuova Provincia del litorale laziale, deciso a portare avanti il progetto nonostante le difficoltà iniziali. Nei giorni scorsi, precisamente il 29 novembre e il 5 dicembre, sono state depositate due proposte di legge per l'istituzione della Provincia Porta d'Italia, rispettivamente a firma dei deputati Bicchielli e Romano, e del deputato del territorio di Forza Italia Alessandro Battilocchio. Le proposte di legge convergono su un obiettivo chiaro: offrire autonomia amministrativa e decisionale ai comuni del litorale nord del Lazio, tra cui Fiumicino, Ladispoli, Santa Marinella, Tolfa, Cerveteri, Allumiere e Civitavecchia. Quest'ultima, pur avendo revocato l'adesione al progetto nei mesi scorsi, resta inclusa per collocazione geografica e importanza strategica, come specificato nei testi legislativi. Mario Baccini non nasconde la soddisfazione per i passi avanti compiuti: «Il nostro progetto è vivo e forte, con il sostegno di diverse forze politiche. La palla ora passa al Parlamento, ma continueremo a lavorare affinché questa nuova realtà prenda forma. Il nostro obiettivo è garantire ai cittadini un'amministrazione più vicina, più efficace, che possa rispondere meglio ai bisogni del territorio». Baccini sottolinea inoltre il carattere inclusivo e collaborativo dell'iniziativa: «Non stiamo lavorando contro qualcuno, ma per il bene comune. La nostra proposta è chiara: vogliamo autonomie e servizi migliori per tutti i cittadini, senza togliere nulla a nessuno. È una grande occasione per rilanciare il territorio, unendo le forze in una visione condivisa». Il sindaco di Fiumicino annuncia anche nuovi incontri per coinvolgere ulteriormente le comunità locali: «Nelle prossime settimane ospiteremo un'assemblea con i comitati - ha spiegato - stiamo ricevendo richieste di adesione e manifestazioni di interesse anche da altri territori. Questo dimostra quanto sia forte il desiderio di autonomia e quanto sia urgente migliorare la qualità dei servizi». Le due proposte delineano un percorso comune. Innanzitutto

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

vastità della Città Metropolitana, che non riesce a dare risposte tempestive e adeguate ai territori più periferici. La nostra stella polare resta il bene comune e l'autogoverno per migliorare i servizi e le opportunità». Il progetto, che punta a una governance vicina ai cittadini e a uno sviluppo sostenibile, raccoglie consensi trasversali anche tra i parlamentari. Alessandro Battilocchio, tra i firmatari, lo definisce "un laboratorio innovativo per valorizzare il nostro patrimonio culturale, turistico ed economico, garantendo pari dignità e autonomia a tutti i comuni coinvolti". Con il deposito delle proposte di legge, l'iter legislativo è ufficialmente avviato. Spetterà ora al Parlamento discutere e approvare il testo definitivo, che segnerà una svolta storica per il territorio. Se verrà quindi approvata, la legge darà il via alla creazione degli organi di governo della nuova Provincia, con l'elezione del Presidente e del Consiglio Provinciale, e al trasferimento delle competenze dalla Città Metropolitana. ©RIPRODUZIONE RISERVATA
Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porta d'Italia, Ddl presentato dal senatore Andrea Paganella

CIVITAVECCHIA - Anche la Lega sostiene con convinzione la necessità di istituire una nuova provincia del litorale nord laziale. Porta d'Italia, infatti, è al centro del Disegno di legge presentato dal senatore Andrea Paganella, che si va ad aggiungere alle proposte di legge dei deputati Battilocchio, Bicchielli e Romano. «La nuova area vasta tra le più omogenee d'Italia - scrive il senatore Paganella - si collocherà nel quadro di uno sviluppo sostenibile dei territori attraverso il ricorso ad una piena sussidiarietà in un contesto di centralità diffusa volto alla conservazione delle identità municipali evitando, al contempo, forme di marginalizzazione tipiche delle aree metropolitane in cui il protagonismo ed il gigantismo del comune principale, dominante, riduce le aree circostanti a mera periferia di servizio volta prevalentemente, se non unicamente, a soddisfare i macro bisogni del capoluogo metropolitano su cui peraltro, si concentra quasi esclusivamente ogni primaria attenzione politica».

Soddisfazione è stata espressa dal consigliere metropolitano della Lega Antonio Giammusso che evidenzia come «l'istituzione della provincia del litorale nord del Lazio prevista da un ddl del senatore Andrea Paganella è una

buona notizia che può dare ancora maggior risalto ad un territorio - ha sottolineato - al fine di definire meglio i suoi obiettivi e pianificare le sue attività con maggior forza ed efficacia. Sarà un moltiplicatore di crescita, sviluppo e investimenti produttivi nel rispetto della vocazione naturale di una realtà che negli anni si è consolidata attorno alle attività portuali di **Civitavecchia** e Fiumicino. Il nostro litorale ha bisogno di essere valorizzato e supportato, in un quadro di sviluppo che tenga conto delle sue prerogative e specificità. A partire dalle infrastrutture legate appunto alla politica del mare a cui questo governo sta dimostrando attenzione, come testimonia l'intervento del Mit con un finanziamento da 35 milioni per il **Porto** di **Civitavecchia**, ma anche altre misure previste per il futuro a Fiumicino. Crediamo che questa sia la strada giusta per permettere a questo litorale di uscire finalmente dall'isolamento a cui è stato relegato - ha concluso il consigliere Giammusso, ringraziando il senatore Paganella per la presentazione del Ddl - con l'intento di puntare ad un modello di sviluppo sostenibile che possa fungere da volano per tutto il Lazio».

Commenti.



CIVITAVECCHIA - Anche la Lega sostiene con convinzione la necessità di istituire una nuova provincia del litorale nord laziale. Porta d'Italia, infatti, è al centro del Disegno di legge presentato dal senatore Andrea Paganella, che si va ad aggiungere alle proposte di legge dei deputati Battilocchio, Bicchielli e Romano. «La nuova area vasta tra le più omogenee d'Italia - scrive il senatore Paganella - si collocherà nel quadro di uno sviluppo sostenibile dei territori attraverso il ricorso ad una piena sussidiarietà in un contesto di centralità diffusa volto alla conservazione delle identità municipali evitando, al contempo, forme di marginalizzazione tipiche delle aree metropolitane in cui il protagonismo ed il gigantismo del comune principale, dominante, riduce le aree circostanti a mera periferia di servizio volta prevalentemente, se non unicamente, a soddisfare i macro bisogni del capoluogo metropolitano su cui peraltro, si concentra quasi esclusivamente ogni primaria attenzione politica». Soddisfazione è stata espressa dal consigliere metropolitano della Lega Antonio Giammusso che evidenzia come «l'istituzione della provincia del litorale nord del Lazio prevista da un ddl del senatore Andrea Paganella è una buona notizia che può dare ancora maggior risalto ad un territorio - ha sottolineato - al fine di definire meglio i suoi obiettivi e pianificare le sue attività con maggior forza ed efficacia. Sarà un moltiplicatore di crescita, sviluppo e investimenti produttivi nel rispetto della vocazione naturale di una realtà che negli anni si è consolidata attorno alle attività portuali di Civitavecchia e Fiumicino. Il nostro litorale ha bisogno di essere valorizzato e supportato, in un quadro di sviluppo che tenga conto delle sue prerogative e specificità. A partire dalle infrastrutture legate appunto alla politica del mare a cui questo governo sta dimostrando attenzione, come testimonia l'intervento del Mit con un finanziamento da 35 milioni per il Porto di Civitavecchia, ma anche altre misure previste per il futuro a Fiumicino. Crediamo che questa sia la strada giusta per permettere a questo litorale di uscire finalmente

GNV Polaris arrivata al porto di Napoli. Predisposta per cold ironing

(FERPRESS) **Napoli**, 10 DIC GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, annuncia l'arrivo in Italia al **porto** di **Napoli** di GNV Polaris, la prima di quattro navi di nuova costruzione che daranno un forte impulso al piano di rinnovamento della flotta. Partita il 30 Ottobre dal cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina, ha attraversato due oceani e percorso circa 14.000 miglia per giungere nel Mediterraneo dove entrerà in servizio a gennaio 2025 sulla tratta Genova-Palermo. GNV Polaris ha una stazza lorda di circa 46.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e può raggiungere una velocità massima di 25 nodi. È dotata di 239 cabine e ha una capacità di carico di 1.500 passeggeri e 3.100 metri lineari. Così come le altre tre unità attualmente in costruzione, è dotata di tutte le predisposizioni per il cold ironing consentendo un importante abbattimento delle emissioni, nonché un miglioramento della qualità dell'aria e acustico a livello locale. Vanta, inoltre, sistemi di pulizia dei gas di scarico (EGCS), riduzione catalitica selettiva (SCR) e tecnologie di riciclaggio del calore per soddisfare i requisiti IMO Tier III e EEDI Fase II.

FerPress

GNV Polaris arrivata al porto di Napoli. Predisposta per cold ironing



12/10/2024 10:04

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. Sei abbonato? [Accedi >>](#) L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Informatore Navale

Napoli

"LA MIA ROTTA" IL PROGETTO DELL'UNIONE INDUSTRIALI NAPOLI PER ORIENTARE GLI STUDENTI VERSO IL FUTURO

Una bussola per orientare giovani studenti verso il proprio futuro, accompagnandoli in un percorso di crescita personale e di scoperta delle proprie potenzialità, con particolare attenzione alle opportunità offerte dal mondo dell'impresa. L'apertura l'11 dicembre presso l'Istituto Comprensivo F.lli Mercogliano - C. Guadagni di Cimitile (Na). L'Unione Industriale di **Napoli** lancia "La mia Rotta", l'iniziativa organizzata dal Gruppo Piccola Industria per l'orientamento scolastico e la promozione della cultura d'impresa rivolta agli studenti delle scuole medie. Il progetto partirà domani 11 dicembre con una plenaria di apertura, alle ore 10, presso l'Istituto Comprensivo Statale F.lli Mercogliano - C. Guadagni di Cimitile (Na). "La mia Rotta" è rivolto ad alunni di scuola media (terza classe come focus principale, seconda classe per specifici laboratori di orientamento). In seguito, il programma prevede tre moduli formativi per le terze classi e tre laboratori pratici per le seconde classi, che terranno impegnati gli studenti fino a maggio 2025. Attraverso un'analisi delle realtà aziendali del territorio, gli studenti potranno esplorare le professioni più richieste e le competenze necessarie per costruire il proprio futuro lavorativo. Il programma si propone di sviluppare nei giovani la cultura d'impresa e la consapevolezza delle opportunità offerte dal tessuto imprenditoriale locale. Al termine del progetto, gli alunni realizzeranno un project work per la creazione di una start up con relativo Business Plan, con una particolare attenzione ai temi della sostenibilità. La classe vincitrice verrà insignita di un premio in occasione della cerimonia finale che si terrà a maggio. "La mia Rotta" coinvolge direttamente gli imprenditori, esperti del mondo bancario, recruiter e orientatori. All'evento dell'11 dicembre intervengono: Guido Bourelly, Presidente del Gruppo Piccola Industria dell'Unione Industriale **Napoli**; Giancarlo Fimiani, Vicepresidente Valorizzazione del capitale umano dell'Unione Industriale di **Napoli**; Andrea Ricciardiello, Consigliere Gruppo Piccola Industria con delega all'Education dell'Unione Industriale di **Napoli**; Angela Orabona, Ufficio Scolastico per la Campania; Antonietta Bianca Ferrara, Dirigente scolastico dell'Istituto Comprensivo F.lli Mercogliano - C. Guadagni di Cimitile e le aziende associate in qualità di Brand Ambassador, quali Banca Popolare Commerciale S.p.A., Ar.Ter S.r.l., Elevateur S.r.l., Ellebi S.a.s., Grania S.r.l., Hismos S.r.l., Nolanplastica S.p.A. e Time Vision Scarl. «Il progetto "La mia Rotta" conferma l'impegno dell'Unione Industriale di **Napoli** verso le future generazioni - afferma Guido Bourelly - L'obiettivo è di contrastare la fuga di cervelli dal nostro Paese, indirizzando già dalle scuole medie il percorso di studi verso il mondo del lavoro in maniera solida e coerente, ampliando le proprie competenze tecniche e trasversali, riconoscendo le proprie e quelle maggiormente richieste dalle imprese. Il tutto senza mai perdere di vista il benessere dei ragazzi e lo sviluppo



Informatore Navale

Napoli

della propria cultura».

Informatore Navale

Napoli

NEXT GEOSOLUTIONS AMPLIA LA FLOTTA CON L'ACQUISTO DELLA QUARTA NAVE OFFSHORE DENOMINATA NG EXPLORER

Next Geosolutions Europe S.p.A. annuncia l'ampliamento della propria flotta offshore con l'acquisto della nave "Sea Admiral", IMO No. 9581150 dalla società norvegese Beitveit Holding A.S. La nuova nave sarà operativa dal primo trimestre 2025 **Napoli**, 10 dicembre 2024 - Rinominata "NG EXPLORER", la nave sarà impiegata per attività di indagini di tipo geofisico, geotecnico, ambientale ed UXO. La NG EXPLORER rappresenta un altro asset strategico per NextGeo ed un ulteriore potenziamento della propria offerta di servizi nell'ambito delle geoscienze marine. Infatti, grazie a questa nuova unità navale, di elevata flessibilità operativa, la Società riuscirà ad eseguire progetti già inseriti nel portafoglio ordini in continua crescita ed a generare nuove opportunità di business in un settore in forte espansione. Giovanni Ranieri, CEO di NextGeo, ha così commentato: "Alla luce della crescita della società, l'acquisto di questa nuovo asset navale rappresenta un'importante opportunità per il Gruppo e si inserisce nei progetti di crescita volti ad ampliare la flotta di proprietà, con navi che svolgono attività specifiche di pertinenza del Gruppo NextGeo. L'operazione rientra nella strategia di crescita e sviluppo che abbiamo dichiarato in fase di IPO e ci permette di ampliare l'offerta dei nostri servizi sul mercato. Con questa acquisizione, portiamo a quattro il numero di navi offshore di proprietà, includendo la già comunicata acquisizione della nave "Deep Helder", che si perfezionerà a Gennaio 2025, mantenendo un sano equilibrio tra la flotta propria e quella a noleggio, a conferma del nostro modello di business asset-light". La NG EXPLORER, con una lunghezza di 58 metri e larghezza di 14 metri è una Multi Purpose Survey Vessel (MPSV) costruita nel 2010, dotata di un sistema di Dynamic Positioning Class II (DP2) e di una propulsione diesel-elettrica che innalzerà bandiera italiana e sarà operativa a partire dal primo trimestre 2025. Il prezzo di acquisto della "NG EXPLORER" ammonta a 6.750.000,00, finanziato attraverso l'utilizzo di mezzi propri. La nave sarà oggetto di lavori di refitting, con un investimento aggiuntivo stimato tra i 3 e i 5 milioni di euro, al fine di renderla ancora più efficiente e funzionale alle attività altamente tecnologiche a cui è destinata. Foto: Marius Vassnes.



12/10/2024 18:56 Marius Vassnes

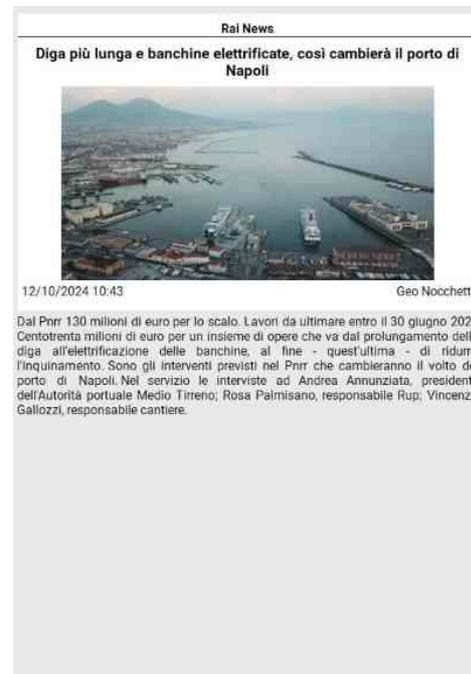
Next Geosolutions Europe S.p.A. annuncia l'ampliamento della propria flotta offshore con l'acquisto della nave "Sea Admiral", IMO No. 9581150 dalla società norvegese Beitveit Holding A.S. La nuova nave sarà operativa dal primo trimestre 2025 Napoli, 10 dicembre 2024 - Rinominata "NG EXPLORER", la nave sarà impiegata per attività di indagini di tipo geofisico, geotecnico, ambientale ed UXO. La NG EXPLORER rappresenta un altro asset strategico per NextGeo ed un ulteriore potenziamento della propria offerta di servizi nell'ambito delle geoscienze marine. Infatti, grazie a questa nuova unità navale, di elevata flessibilità operativa, la Società riuscirà ad eseguire progetti già inseriti nel portafoglio ordini in continua crescita ed a generare nuove opportunità di business in un settore in forte espansione. Giovanni Ranieri, CEO di NextGeo, ha così commentato: "Alla luce della crescita della società, l'acquisto di questa nuovo asset navale rappresenta un'importante opportunità per il Gruppo e si inserisce nei progetti di crescita volti ad ampliare la flotta di proprietà, con navi che svolgono attività specifiche di pertinenza del Gruppo NextGeo. L'operazione rientra nella strategia di crescita e sviluppo che abbiamo dichiarato in fase di IPO e ci permette di ampliare l'offerta dei nostri servizi sul mercato. Con questa acquisizione, portiamo a quattro il numero di navi offshore di proprietà, includendo la già comunicata acquisizione della nave "Deep Helder", che si perfezionerà a Gennaio 2025, mantenendo un sano equilibrio tra la flotta propria e quella a noleggio, a conferma del nostro modello di business asset-light". La NG EXPLORER, con una lunghezza di 58 metri e larghezza di 14 metri è una Multi Purpose Survey Vessel (MPSV) costruita nel 2010, dotata di un sistema di Dynamic Positioning Class II (DP2) e di una propulsione diesel-elettrica che innalzerà bandiera italiana e sarà operativa a partire dal primo trimestre 2025. Il prezzo di acquisto della "NG EXPLORER" ammonta a € 6.750.000,00, finanziato

Rai News

Napoli

Diga più lunga e banchine elettrificate, così cambierà il porto di Napoli

Dal Pnrr 130 milioni di euro per lo scalo. Lavori da ultimare entro il 30 giugno 2026 Centotrenta milioni di euro per un insieme di opere che va dal prolungamento della diga all'elettrificazione delle banchine, al fine - quest'ultima - di ridurre l'inquinamento. Sono gli interventi previsti nel Pnrr che cambieranno il volto del porto di Napoli. Nel servizio le interviste ad Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità portuale Medio Tirreno; Rosa Palmisano, responsabile Rup; Vincenzo Gallozzi, responsabile cantiere.



Shipping Italy

Bari

Nuovi vertici per Raccomar Puglia Gruppo Giovani

Al termine dell'assemblea per il rinnovo delle cariche del consiglio direttivo di Raccomar Puglia Gruppo Giovani, l'associazione di categoria dei raccomandatari e mediatori marittimi della regione, il tarantino Luca Piliago è stato eletto nuovo presidente, affiancato da Viviana Prencipe di Manfredonia nel ruolo di vicepresidente. I nuovi consiglieri eletti sono Marco Rubino (Bari), Giovanni Danese (Taranto), Antonello Pentassuglia (Taranto) e Daniele Pentassuglia (Taranto). "Siamo contenti di aver formato una squadra coesa e motivata. La chiarezza degli obiettivi e la partecipazione sono fondamentali per remare tutti nella stessa direzione. Abbiamo già definito su cosa lavorare e ci impegneremo su temi centrali come l'analisi dei problemi del settore e lo studio delle realtà economiche e produttive, sia a livello nazionale che internazionale. La divulgazione del nostro settore, coinvolgendo l'università e la scuola sono un obiettivo, come la crescita professionale ed imprenditoriale dei singoli associati; cresce il singolo, cresce la categoria. I progetti sono diversi, alcuni a breve scadenza altri a medio lungo termine. Inoltre, siamo lieti di accogliere nuovi membri, soprattutto dai porti di Bari e Brindisi, il che testimonia una crescente partecipazione e interesse associativo" ha commentato Piliago. "Durante l'Assemblea Pubblica dei Soci tenutasi il 5 Dicembre presso la stazione marittima di Bari, il panel dei relatori ha stimolato numerose ed interessanti riflessioni sul ruolo dell'agente marittimo. L'obiettivo che il team della presidenza si pone è quello di continuare a stimolare il dibattito sul ruolo anche culturale dell'agente marittimo quale sentinella dei porti e del loro stato di salute. Spesso il porto è troppo distante dalla cittadinanza (e viceversa). Ciò può causare una disattenzione rispetto alle possibilità economiche ed occupazionali che genera l'indotto portuale. Il nostro ruolo è quello di tenere sempre l'attenzione alta su queste tematiche e sugli investimenti pubblici e privati connessi" ha aggiunto Prencipe.



Politica&Associazioni L'assemblea dell'associazione che rappresenta i giovani agenti marittimi ha eletto Luca Piliago alla presidenza, affiancato dalla vice Viviana Prencipe di REDAZIONE SHIPPING ITALY Al termine dell'assemblea per il rinnovo delle cariche del consiglio direttivo di Raccomar Puglia Gruppo Giovani, l'associazione di categoria dei raccomandatari e mediatori marittimi della regione, il tarantino Luca Piliago è stato eletto nuovo presidente, affiancato da Viviana Prencipe di Manfredonia nel ruolo di vicepresidente. I nuovi consiglieri eletti sono Marco Rubino (Bari), Giovanni Danese (Taranto), Antonello Pentassuglia (Taranto) e Daniele Pentassuglia (Taranto). "Siamo contenti di aver formato una squadra coesa e motivata. La chiarezza degli obiettivi e la partecipazione sono fondamentali per remare tutti nella stessa direzione. Abbiamo già definito su cosa lavorare e ci impegneremo su temi centrali come l'analisi dei problemi del settore e lo studio delle realtà economiche e produttive, sia a livello nazionale che internazionale. La divulgazione del nostro settore, coinvolgendo l'università e la scuola sono un obiettivo, come la crescita professionale ed imprenditoriale dei singoli associati; cresce il singolo, cresce la categoria. I progetti sono diversi, alcuni a breve scadenza altri a medio lungo termine. Inoltre, siamo lieti di accogliere nuovi membri, soprattutto dai porti di Bari e Brindisi, il che testimonia una crescente partecipazione e interesse associativo" ha commentato Piliago. "Durante l'Assemblea Pubblica dei Soci tenutasi il 5 Dicembre presso la stazione marittima di Bari, il panel dei relatori ha stimolato numerose ed interessanti riflessioni sul ruolo dell'agente marittimo. L'obiettivo che il team della presidenza si pone è quello di continuare a stimolare il dibattito sul ruolo anche culturale dell'agente marittimo quale sentinella dei porti e del loro stato di salute. Spesso il porto è troppo distante dalla cittadinanza (e viceversa). Ciò può causare una disattenzione rispetto alle possibilità economiche ed occupazionali che genera l'indotto portuale. Il nostro

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Manovre ferroviarie in autoproduzione a Gioia Tauro

Porti Deserta anche la seconda gara indetta dall'Adsp: Mercitalia, Medlog e Medway non interessate, i terminalisti autorizzati al servizio in house di REDAZIONE SHIPPING ITALY Nuova fumata nera nella ricerca del gestore delle manovre ferroviarie del porto di Gioia Tauro. Dopo l'insuccesso della prima edizione, l'Autorità di sistema portuale del porto calabrese aveva proceduto con una procedura negoziata senza pubblicazione di bando, con invito a tre operatori: Mercitalia shunting and terminals del Gruppo Fs, Medlog Italia e Medway Italia, entrambe quest'ultime del gruppo Msc così come il Medcenter Container Terminal (Mct), principale hub di transshipment italiano e primario operatore del porto. Nessuno dei tre ha però presentato offerta per il bando, che, come quello precedente, prevedeva una concessione quinquennale valutata in 4,5 milioni di euro. "A questo punto - ha spiegato il presidente dell'Adsp Andrea Agostinelli - le manovre saranno effettuate in autoproduzione, come stabilisce il Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria". Il servizio sarà cioè direttamente prestato dai terminalisti. 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.



(Sito) Ansa**Olbia Golfo Aranci****Valorizzazione beni pubblici 'obiettivo strategico Regione'**

È stato approvato oggi dalla giunta regionale, su proposta dell'assessore degli Enti locali, finanze e urbanistica Francesco Spanedda, lo schema di Accordo di collaborazione per l'attuazione di iniziative di razionalizzazione, valorizzazione, riqualificazione e rigenerazione del patrimonio immobiliare pubblico della città di Cagliari. L'accordo coinvolge Regione, Agenzia del Demanio, Università di Cagliari, Autorità del Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Città Metropolitana di Cagliari e Comune. "Questa iniziativa - afferma l'assessore Spanedda - rappresenta un'occasione estremamente rilevante per la città. E' un'opportunità per fare sistema e dare nuova vita a un patrimonio di cui la comunità merita di fruire. La valorizzazione dei beni pubblici è per questa amministrazione regionale elemento sociale ed etico, catalizzatore di nuove attività propulsive per il loro corretto impiego per servizi di qualità e di eccellenza. Per questo, la gestione e la valorizzazione del patrimonio immobiliare di proprietà regionale e del demanio regionale costituiscono un obiettivo strategico del programma dell'esecutivo. Vogliamo rispondere - conclude Spanedda - alle esigenze dell'amministrazione e degli enti del sistema Regione, così come alle necessità degli enti territoriali e della collettività in generale, in un'ottica di razionalizzazione e ottimizzazione. Questo importante accordo con l'Agenzia del Demanio dello Stato rappresenta un'opportunità strategica per ottimizzare l'uso degli immobili pubblici, promuovendo interventi che possano contribuire allo sviluppo sostenibile e alla valorizzazione del territorio". "Le iniziative previste nell'accordo mirano a trasformare gli spazi pubblici in luoghi funzionali e accessibili, favorendo la crescita economica e sociale della comunità", conclude l'assessore.



Agenparl

Olbia Golfo Aranci

CAGLIARI: FIRMA DEL PIANO CITTÀ DEGLI IMMOBILI PUBBLICI

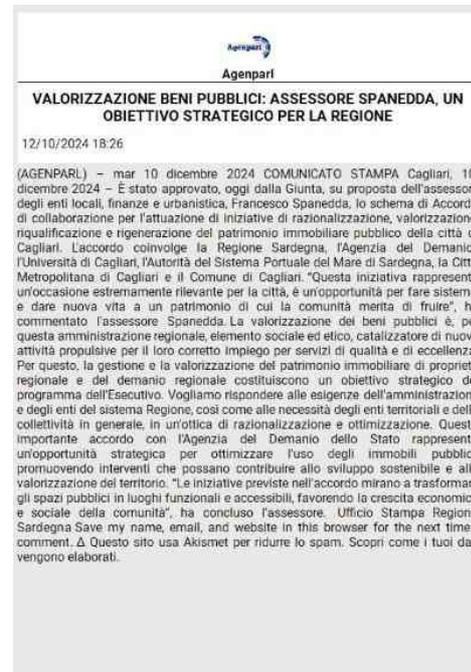
(AGENPARL) - mar 10 dicembre 2024 COMUNICATO STAMPA Cagliari 10 dicembre 2024 - Domani, mercoledì 11 dicembre alle 15.30 nella sala Emilio Lussu di Villa Devoto a Cagliari, si svolgerà l'incontro per la firma dell'accordo relativo alla valorizzazione e rigenerazione del patrimonio immobiliare pubblico della città di Cagliari. Questo importante passo è in linea con il piano di sviluppo comunale e tiene conto dei fabbisogni dei cittadini e delle esigenze logistiche delle Istituzioni. Sarà un'occasione per approfondire le strategie e le azioni previste per il futuro del patrimonio immobiliare pubblico, con la partecipazione delle autorità locali e degli esperti del settore. Saranno presenti alla firma dell'accordo la presidente della Regione, Alessandra Todde; il sindaco di Cagliari e della Città Metropolitana, **Massimo** Zedda; il direttore dell'Agenzia del Demanio, Alessandra Dal Verme; il rettore dell'Università degli Studi di Cagliari, Francesco Mola; e il presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mare di Sardegna, **Massimo Deiana**. INGRESSO STAMPA - I giornalisti, i fotografi e gli operatori televisivi dovranno accedere alla sede dell'incontro tra le 14.30 e le 15.00 . Ufficio Stampa Regione Sardegna 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.



The screenshot shows a news article from the website 'Agenparl'. The article title is 'CAGLIARI: FIRMA DEL PIANO CITTÀ DEGLI IMMOBILI PUBBLICI' and it is dated '12/10/2024 10:05'. The text of the article is identical to the main text on the page, detailing the signing of an agreement for the valorisation and regeneration of public real estate in Cagliari on December 11, 2024, at 15:30 in the Emilio Lussu hall of Villa Devoto. It lists the attendees: President Alessandra Todde, Mayor Massimo Zedda, Director Alessandra Dal Verme, Rector Francesco Mola, and President Massimo Deiana. It also includes a note for journalists and photographers to arrive between 14:30 and 15:00, and a footer with a spam filter notice: 'Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.'

VALORIZZAZIONE BENI PUBBLICI: ASSESSORE SPANEDDA, UN OBIETTIVO STRATEGICO PER LA REGIONE

(AGENPARL) - mar 10 dicembre 2024 COMUNICATO STAMPA Cagliari, 10 dicembre 2024 - È stato approvato, oggi dalla Giunta, su proposta dell'assessore degli enti locali, finanze e urbanistica, Francesco Spanedda, lo schema di Accordo di collaborazione per l'attuazione di iniziative di razionalizzazione, valorizzazione, riqualificazione e rigenerazione del patrimonio immobiliare pubblico della città di Cagliari. L'accordo coinvolge la Regione Sardegna, l'Agenzia del Demanio, l'Università di Cagliari, l'Autorità del Sistema Portuale del Mare di Sardegna, la Città Metropolitana di Cagliari e il Comune di Cagliari. "Questa iniziativa rappresenta un'occasione estremamente rilevante per la città, è un'opportunità per fare sistema e dare nuova vita a un patrimonio di cui la comunità merita di fruire", ha commentato l'assessore Spanedda. La valorizzazione dei beni pubblici è, per questa amministrazione regionale, elemento sociale ed etico, catalizzatore di nuove attività propulsive per il loro corretto impiego per servizi di qualità e di eccellenza. Per questo, la gestione e la valorizzazione del patrimonio immobiliare di proprietà regionale e del demanio regionale costituiscono un obiettivo strategico del programma dell'Esecutivo. Vogliamo rispondere alle esigenze dell'amministrazione e degli enti del sistema Regione, così come alle necessità degli enti territoriali e della collettività in generale, in un'ottica di razionalizzazione e ottimizzazione. Questo importante accordo con l'Agenzia del Demanio dello Stato rappresenta un'opportunità strategica per ottimizzare l'uso degli immobili pubblici, promuovendo interventi che possano contribuire allo sviluppo sostenibile e alla valorizzazione del territorio. "Le iniziative previste nell'accordo mirano a trasformare gli spazi pubblici in luoghi funzionali e accessibili, favorendo la crescita economica e sociale della comunità", ha concluso l'assessore. Ufficio Stampa Regione Sardegna 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.



Affari Italiani

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Siria, al-Jawlani: "Mondo non ha nulla da temere". Il monito di Israele

(Adnkronos) - Il mondo "non ha nulla da temere" dalla nuova Siria. Il messaggio rassicurante arriva da leader del gruppo Hayat Tahrir al Sham (Hts), Mohammed al Jawlani, che dopo il crollo del regime di Assad appare intenzionato ad aprire una nuova era di dialogo. "Le paure sono inutili, se Dio vuole. La paura derivava dalla presenza del regime di Assad", dice Jawlani, intervistato da Sky News. La nuova Siria si colloca in un quadro profondamente cambiato negli ultimi mesi: "La fonte delle nostre paure proveniva dalle milizie iraniane, da Hezbollah e dal regime che ha commesso i massacri a cui stiamo assistendo oggi". Ma "non verrà permesso un ritorno al panico", garantisce. Il leader della rivolta che ha portato alla deposizione di Assad assicura che "la Siria verrà ricostruita. Il Paese si sta muovendo verso lo sviluppo e la ricostruzione. Sta andando verso la stabilità. La gente è esausta per la guerra. Quindi il Paese non è pronto per un'altra guerra e non ci entrerà", aggiunge. Il paese vive giorni complessi ed è alla ricerca di un precario equilibrio. Promette "calma e stabilità" il primo ministro ad interim, Mohammed al-Bashir, chiamato a favorire la transizione verso la svolta piena.

Nel corso della prima intervista rilasciata dopo la nomina, all'emittente al-Jazeera, afferma che dopo 13 anni di guerra "adesso è il momento che il popolo goda di calma e stabilità". Il "governo di transizione avrà una durata di tre mesi", fino al prossimo marzo, ha annunciato lui stesso in un video diffuso dall'opposizione siriana dopo aver spiegato di aver incontrato i membri dell'ex governo di Bashar al-Assad per organizzare "la fase di transizione dei prossimi due mesi" fino a quando non avremo "un ordine costituzionale al servizio del popolo siriano". "Abbiamo invitato i membri del vecchio governo e alcuni direttori dell'amministrazione di Idlib e delle aree circostanti per facilitare tutti i lavori necessari per i prossimi due mesi, finché non avremo un sistema costituzionale in grado di servire il popolo siriano", dice al-Bashir. E mentre Mosca conferma che Assad è in Russia ("E' al sicuro e questo dimostra che la Russia agisce come necessario in queste situazioni straordinarie", ha affermato il vice ministro degli Esteri russo Sergei Ryabkov), Israele fissa paletti precisi: "Chiunque segua le orme (del presidente depresso Bashar, ndr) al-Assad finirà come lui". "Non permetteremo a un'entità terroristica islamica estremista di agire contro Israele da oltre i suoi confini. Faremo di tutto per rimuovere la minaccia", è il monito rivolto alle nuove autorità siriane dal ministro israeliano della Difesa, Israel Katz. A stretto giro arrivano anche le parole del premier Benjamin Netanyahu, più distensive: "Israele vuole relazioni diplomatiche con il nuovo regime in Siria". Ma, in un videomessaggio condiviso sui social, anche il primo ministro avverte: "Se questo regime consente all'Iran di stabilirsi in Siria e di trasferire le armi, pagherà un prezzo elevato". L'esercito israeliano negli ultimi giorni ha condotto circa 480 attacchi aerei in



Affari Italiani

Siria, al-Jawlani: "Mondo non ha nulla da temere". Il monito di Israele

12/11/2024 00:23

(Adnkronos) - Il mondo "non ha nulla da temere" dalla nuova Siria. Il messaggio rassicurante arriva da leader del gruppo Hayat Tahrir al Sham (Hts), Mohammed al Jawlani, che dopo il crollo del regime di Assad appare intenzionato ad aprire una nuova era di dialogo. "Le paure sono inutili, se Dio vuole. La paura derivava dalla presenza del regime di Assad", dice Jawlani, intervistato da Sky News. La nuova Siria si colloca in un quadro profondamente cambiato negli ultimi mesi: "La fonte delle nostre paure proveniva dalle milizie iraniane, da Hezbollah e dal regime che ha commesso i massacri a cui stiamo assistendo oggi". Ma "non verrà permesso un ritorno al panico", garantisce. Il leader della rivolta che ha portato alla deposizione di Assad assicura che "la Siria verrà ricostruita. Il Paese si sta muovendo verso lo sviluppo e la ricostruzione. Sta andando verso la stabilità. La gente è esausta per la guerra. Quindi il Paese non è pronto per un'altra guerra e non ci entrerà", aggiunge. Il paese vive giorni complessi ed è alla ricerca di un precario equilibrio. Promette "calma e stabilità" il primo ministro ad interim, Mohammed al-Bashir, chiamato a favorire la transizione verso la svolta piena. Nel corso della prima intervista rilasciata dopo la nomina, all'emittente al-Jazeera, afferma che dopo 13 anni di guerra "adesso è il momento che il popolo goda di calma e stabilità". Il "governo di transizione avrà una durata di tre mesi", fino al prossimo marzo, ha annunciato lui stesso in un video diffuso dall'opposizione siriana dopo aver spiegato di aver incontrato i membri dell'ex governo di Bashar al-Assad per organizzare "la fase di transizione dei prossimi due mesi" fino a quando non avremo "un ordine costituzionale al servizio del popolo siriano". "Abbiamo invitato i membri del vecchio governo e alcuni direttori dell'amministrazione di Idlib e delle aree circostanti per facilitare tutti i lavori necessari per i prossimi due mesi, finché non avremo un sistema costituzionale in grado di servire il popolo siriano", dice al-Bashir. E mentre Mosca conferma che Assad è in Russia ("E' al sicuro e questo dimostra che la Russia agisce come necessario in queste situazioni straordinarie", ha affermato il vice ministro degli Esteri russo Sergei Ryabkov), Israele fissa paletti precisi: "Chiunque segua le orme (del presidente depresso Bashar, ndr) al-Assad finirà come lui". "Non permetteremo a un'entità terroristica islamica estremista di agire contro Israele da oltre i suoi confini. Faremo di tutto per rimuovere la minaccia", è il monito rivolto alle nuove autorità siriane dal ministro israeliano della Difesa, Israel Katz. A stretto giro arrivano anche le parole del premier Benjamin Netanyahu, più distensive: "Israele vuole relazioni diplomatiche con il nuovo regime in Siria". Ma, in un videomessaggio condiviso sui social, anche il primo ministro

Affari Italiani

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

48 ore contro obiettivi militari strategici in Siria: "L'Idf ha colpito la maggior parte delle riserve di armi strategiche in Siria, impedendo che cadessero nelle mani di elementi terroristici", la nota dell'esercito. Tra gli obiettivi c'erano 15 navi militari, batterie antiaeree e siti di produzione di armi in diverse città. "Le Idf hanno operato in Siria negli ultimi giorni per colpire e distruggere capacità strategiche che minacciano lo Stato di Israele. La Marina ha operato con grande successo per distruggere la flotta siriana", le informazioni diffuse da Katz, durante una visita alla base nave di Haifa all'indomani dei raid che hanno preso di mira il porto siriano di Latakia. Sullo sfondo, il ruolo degli Stati Uniti, tra la disponibilità mostrata dal presidente uscente Joe Biden a collaborare con la nuova leadership siriana e la posizione più defilata di Donald Trump, convinto che gli Usa non debbano farsi trascinare in una 'battaglia' che non li riguarda. Per ora, le truppe americane presenti in Siria non si muoveranno, dice il vice consigliere per la sicurezza nazionale degli Stati Uniti Jon Finer. "Quelle truppe sono lì per una ragione molto specifica e importante, non come una sorta di merce di scambio", spiega Finer. Le truppe statunitensi "sono lì ormai da quasi un decennio o più per combattere l'Isis" e "siamo ancora impegnati in quella missione". Secondo Politico, nell'Amministrazione Biden c'è un dibattito acceso sulla possibilità che Hayat Tahrir al-Sham (Hts) venga rimosso dalla lista delle organizzazioni terroristiche. La testata Usa cita quattro funzionari statunitensi, alcuni dei quali non più in carica, che hanno accettato di parlare della questione a condizione di anonimato. "C'è un'enorme concitazione per vedere se, come e quando possiamo togliere dalla lista Hts", ha dichiarato uno dei funzionari in carica. In base alla legge statunitense, il segretario di Stato può designare gruppi come Organizzazioni terroristiche straniere (Fto) se si impegnano in attività terroristiche e minacciano la sicurezza degli Stati Uniti. La designazione 'Fto' espone il gruppo e i suoi sostenitori attivi a sanzioni e procedimenti penali. Il processo contrario, ossia il 'delisting', arriva solo dopo lunghe deliberazioni interne tra funzionari della sicurezza nazionale, spiega Politico, secondo cui inoltre nessun presidente vuole essere visto come qualcuno che dà carta bianca ai terroristi revocando prematuramente la sua designazione Fto. Nessuno a Washington piange la caduta di Assad, prosegue Politico, ma ci si interroga se il leader di Hts, Abu Mohammad al-Jawalni, sia il vero leader moderato che dice di essere o un lupo travestito da agnello. Intanto ieri il Dipartimento di Stato ha chiarito che al momento non è in corso una revisione specifica dello status di Hts come Organizzazione terroristica straniera. Tuttavia, ha spiegato che tali designazioni sono costantemente sottoposte a revisione e che ciò non vieta ai funzionari statunitensi di dialogare con il gruppo.

La Gazzetta Marittima

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"Onde Sonore" sullo stretto di Messina

Nella foto: La presentazione. **MESSINA** - Onde Sonore, la tradizionale rassegna artistica che si svolge a cavallo delle festività di fine anno a bordo delle navi di Caronte & Tourist in navigazione nello Stretto, festeggia - tra spettacoli e solidarietà - i suoi primi dieci anni. Un primo importante compleanno che anticipa di poco quello del 2025, anno in cui C&T celebrerà i sessant'anni dalla prima navigazione sullo Stretto. Verso i Sessanta è - non a caso - il claim scelto per questa edizione di Onde Sonore. Ad aprire la rassegna artistica, il 18 dicembre a bordo della Elio, saranno le calde note dell'ensemble d'archi Dionisio String Quartet, seguite dal cantautorato italiano de Gli Aventi (A20). Doppio appuntamento anche il 23 dicembre con il Kilombo Trio del pluripremiato fisarmonicista Antonio Grosso e, a seguire, lo swing dei The Walkin' Mood. A concludere in bellezza la rassegna concertistica, il 30 dicembre, i Blue in Blues, capitanati dallo stesso Max Garrubba, in uno spettacolo che mescola blues, spettacolo e cabaret. Immancabili le feste dedicate ai più piccoli a bordo della nave Telepass, che si trasformerà in un luogo magico per due intere giornate. Il 22 dicembre, i bambini potranno vivere l'emozione di incontrare Babbo Natale, mentre il 6 gennaio, sarà la Befana a fermarsi a bordo per la gioia dei più piccoli. Da un format pensato per accogliere i passeggeri in navigazione nel periodo di Natale, Onde Sonore negli anni si è naturalmente trasformata in una piattaforma di solidarietà matura e pronta a sostenere progetti sempre più ambiziosi. Dieci anni sono infatti anche quelli di impegno solidale, quest'anno rinnovato da un nuovo e importante obiettivo. Il ricavato dalla vendita dei biglietti sarà come sempre raddoppiato da C&T e sosterrà il progetto di informazione sessuale e prevenzione delle IST (Infezioni Sessualmente Trasmissibili) promosso da Arcigay **Messina** in collaborazione con l'Università di **Messina** e il dipartimento di Malattie Infettive del Policlinico di **Messina**, promotori dell'innovativo progetto "S.a.f.e.U."



Pilotaggio in VHF a Messina

MESSINA Prendiamo atto che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici. Con queste parole Caronte & Tourist ha commentato la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Capitaneria di **Porto di Messina**, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di **Messina**. Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di **Messina** e per l'entrata nel **porto di Messina** in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. L'appello va () accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati (). Così hanno scritto i giudici e in Caronte & Tourist non nascondono una moderata soddisfazione per una sentenza che certo non pone fine a una querelle ormai annosa ma che rimette metaforicamente la palla al centro mantenendo accesi i riflettori su una questione quella del servizio di pilotaggio obbligatorio con uomo a bordo negli ultimi anni sollevata da numerose altre compagnie di navigazione e più d'una volta citata nella giurisprudenza amministrativa.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ore di attesa, aliscafi soppressi e lavori: così i pendolari chiedono il Ponte sullo Stretto. La testimonianza

Ponte sullo Stretto, la testimonianza dell'Architetto pendolare Clarastella Vicari Aversa: oggi ancora disagi, sospensioni, lavori Il Ponte sullo Stretto è importante per tanti motivi. Il primo è la continuità territoriale, per garantire a milioni di persone di poter attraversare i 3 chilometri di mare senza disagi, attese, imprevisti dell'ultim'ora. Perché oggi è così, al netto della narrazione propagandistica di chi porta avanti tesi e ideologie alimentando solo clamorose bufale, puntualmente smentite. I Ponti hanno sempre unito e nel 2024, in uno dei paesi più sviluppati dell'Europa e del mondo, è assurdo che ancora non sia in piedi un collegamento stabile che permetta alla Sicilia di unirsi al resto d'Italia. A chiederlo sono anche e soprattutto quei pendolari che ogni giorno attraversano lo Stretto, per studio o lavoro. Necessità di vita, insomma. Gente che quotidianamente attende ai moli al freddo di gennaio o al caldo di luglio, sorbendosi scioperi, ritardi, disagi, caos, mare mosso, pioggia, sole cocente. Tutto. Sono loro a chiedere in primis il Ponte, non di certo chi lo Stretto non lo ha mai attraversato in 50 anni, non di certo chi questo territorio non lo conosce e non ci vive. Clarastella Vicari Aversa: "col Ponte non si toglieranno passeggiate ed arancini" C'è una testimonianza eloquente, di queste ore, postata da una pendolare sui social. "Continui disagi per i pendolari dello Stretto di Messina. In orario di punta un'ora di attesa di aliscafo perché la corsa delle 8:15 viene soppressa (succede troppo spesso) e primo orario utile 8:40. Non c'è terminal di attesa per lavori in corso e poche panchine sul molo per i primi fortunati. Il Ponte sullo Stretto di Messina non serve solo a chi viene in vacanza e vuol fare lenta passeggiata sullo Stretto! Col Ponte non si toglieranno passeggiate ed arancini a nessuno ma non togliete a chi ne ha diritto (soprattutto per lavorare) la possibilità di collegamenti come nel resto del mondo". La pendolare in questione è Clarastella Vicari Aversa, Architetto messinese conosciuto anche per aver dato il via alle indagini del caso "Magnifica" all'Università Mediterranea di qualche anno fa. Vicari Aversa per lavoro viaggia continuamente, attraversando lo Stretto dalla sua Messina a Reggio Calabria e viceversa. Di giorno, di sera, in ogni stagione, e non lo fa certo per divertimento. Il suo appello è pubblico; lei si fa portavoce di tanti altri nella sua stessa situazione. Silenti, sì, ma non per questo meno importanti di quei pochi, invece, che ideologicamente pensano di poter stravolgere tutto con un po' di rumore e continue fake news. Chissà a quante imprecazioni si lascerebbero andare, questi No Ponte, se si dovessero ritrovare con un cartello del genere affisso alla vetrata della biglietteria del **Porto**. E non è di certo un caso, oggi. L'ha postato proprio l'Architetto, accompagnato al post.



Ponte sullo Stretto, la testimonianza dell'Architetto pendolare Clarastella Vicari Aversa: oggi ancora disagi, sospensioni, lavori Il Ponte sullo Stretto è importante per tanti motivi. Il primo è la continuità territoriale, per garantire a milioni di persone di poter attraversare i 3 chilometri di mare senza disagi, attese, imprevisti dell'ultim'ora. Perché oggi è così, al netto della narrazione propagandistica di chi porta avanti tesi e ideologie alimentando solo clamorose bufale, puntualmente smentite. I Ponti hanno sempre unito e nel 2024, in uno dei paesi più sviluppati dell'Europa e del mondo, è assurdo che ancora non sia in piedi un collegamento stabile che permetta alla Sicilia di unirsi al resto d'Italia. A chiederlo sono anche e soprattutto quei pendolari che ogni giorno attraversano lo Stretto, per studio o lavoro. Necessità di vita, insomma. Gente che quotidianamente attende ai moli al freddo di gennaio o al caldo di luglio, sorbendosi scioperi, ritardi, disagi, caos, mare mosso, pioggia, sole cocente. Tutto. Sono loro a chiedere in primis il Ponte, non di certo chi lo Stretto non lo ha mai attraversato in 50 anni, non di certo chi questo territorio non lo conosce e non ci vive. Clarastella Vicari Aversa: "col Ponte non si toglieranno passeggiate ed arancini" C'è una testimonianza eloquente, di queste ore, postata da una pendolare sui social. "Continui disagi per i pendolari dello Stretto di Messina. In orario di punta un'ora di attesa di aliscafo perché la corsa delle 8:15 viene soppressa (succede troppo spesso) e primo orario utile 8:40. Non c'è terminal di attesa per lavori in corso e poche panchine sul molo per i primi fortunati. Il Ponte sullo Stretto di Messina non serve solo a chi viene in vacanza e vuol fare lenta passeggiata sullo Stretto! Col Ponte non si toglieranno passeggiate ed arancini a nessuno ma non togliete a chi ne ha diritto (soprattutto per lavorare) la possibilità di collegamenti come nel resto del mondo". La pendolare in questione è Clarastella Vicari Aversa, Architetto messinese conosciuto anche per aver dato il via alle indagini del caso "Magnifica" all'Università Mediterranea di qualche anno fa. Vicari Aversa per lavoro viaggia continuamente, attraversando lo Stretto dalla sua Messina a Reggio Calabria e viceversa. Di giorno, di sera, in ogni stagione, e non lo fa certo per divertimento. Il suo appello è pubblico; lei si fa portavoce di tanti altri nella sua stessa situazione. Silenti, sì, ma non per questo meno importanti di quei pochi, invece, che ideologicamente pensano di poter stravolgere tutto con un po' di rumore e continue fake news. Chissà a quante imprecazioni si lascerebbero andare, questi No Ponte, se si dovessero ritrovare con un cartello del genere affisso alla vetrata della biglietteria del **Porto**. E non è di certo un caso, oggi. L'ha postato proprio l'Architetto, accompagnato al post.

I porti di Messina e Reggio Calabria si confermano i più trafficati dell'Unione Europea. Tutti i DATI

Messina e Reggio Calabria sono infatti in cima alla lista con nell'ordine un totale di 11,3 e 11,1 milioni di passeggeri movimentati complessivamente durante l'anno I porti passeggeri dello Stretto , si confermano anche nel , i più trafficati dell' Unione Europea. In generale, l' Italia , con i suoi porti, è in cima alla classifica europea per numero di passeggeri del trasporto marittimo per il 2023. Lo certifica Eurostat , indicando come gli scali della Penisola abbiano movimentato lo scorso anno 85,4 milioni di persone. Al secondo posto si colloca la Grecia , con complessivi 75 milioni di passeggeri. La terza posizione è della Danimarca , con 41,2 milioni di passeggeri. I dati dei porti di **Messina** e Reggio **Messina** e Reggio Calabria sono ai primi due posti con un totale di e 11,1 milioni di passeggeri movimentati complessivamente durante l'anno. Il terzo posto è invece del Pireo , in Grecia , con 9,6 milioni di passeggeri. Rispetto al 2019, solo 3 dei primi 10 porti dell'UE hanno registrato un aumento del numero di passeggeri: Palma di Maiorca +0,4 milioni Reggio Calabria e Pireo +0,2 milioni ciascuno).



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, Monti: "sarà asset importante per la Sicilia"

Le parole di Pasqualino Monti, presidente uscente dall'**Autorità** di **Sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, sul Ponte sullo Stretto "Il ponte sullo Stretto è un'infrastruttura straordinariamente importante, perché se collegata all'anello ferroviario, infrastrutture chiamano infrastrutture, più le realizzazioni più si migliora la qualità dei cittadini da un lato e dall'altro la velocità nello scambio delle merci. L'elemento logistico si basa sulla capacità di realizzare infrastrutture. Il nostro Paese ne ha bisogno. Il ponte è uno di quegli asset che darà la possibilità alla Sicilia di avere una connessione diversa rispetto a quella che ha oggi". Così Pasqualino Monti, presidente uscente dall'**Autorità** di **Sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, parlando a margine della sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo', organizzato dall'Adsp del Mare di Sicilia Occidentale al Marina Yachting di Palermo.



Catania, il "dossier" dell'ampliamento del Porto approda al Senato

CATANIA - Il dossier dell'ampliamento del **Porto** di **Catania** approda al Senato. E lo fa con una interrogazione presentata dal napoletano Giuseppe De Cristofaro (Avs). Che ha presentato - il 4 dicembre scorso - una interrogazione ai ministri delle Infrastrutture e dell'Ambiente. L'interrogazione sul **Porto** di **Catania** "Si chiede di sapere - dice - se i Ministri in indirizzo non ritengano necessario respingere la richiesta di ampliamento dell'area portuale a sud, lungo il torrente Acquicella, in considerazione dei vincoli normativi vigenti, nonché della tutela ambientale e paesaggistica garantita dalle direttive europee Habitat e Uccelli". "Se non ritengano opportuno - continua - negare l'ampliamento verso nord, nell'area della scogliera Armisi, al fine di preservare un ecosistema costiero di pregio unico e garantire ai cittadini catanesi la fruizione di uno degli ultimi accessi liberi al mare in pieno centro storico". Il senatore intende inoltre sapere "quali alternative siano state valutate per soddisfare le esigenze portuali e turistiche dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, evitando un'espansione che comporti la distruzione irreversibile di aree naturali e paesaggistiche di rilevante interesse". "E quali misure - chiede ancora - intendano adottare per garantire una pianificazione portuale rispettosa del territorio e delle normative ambientali. In coerenza con gli obiettivi di tutela paesaggistica e conservazione degli habitat unici della costa catanese". Le problematiche esposte da De Cristofaro fanno il paio con le analisi di Lipu e di Volere la Luna. Leggi qui tutte le notizie di **Catania**.

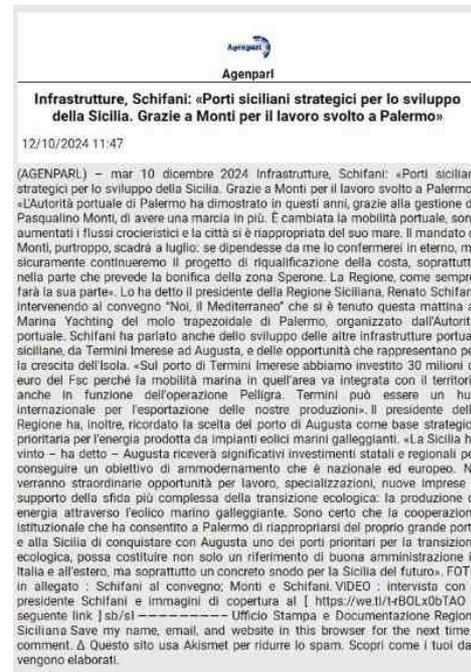


Agenparl

Augusta

Infrastrutture, Schifani: «Porti siciliani strategici per lo sviluppo della Sicilia. Grazie a Monti per il lavoro svolto a Palermo»

(AGENPARL) - mar 10 dicembre 2024 Infrastrutture, Schifani: «Porti siciliani strategici per lo sviluppo della Sicilia. Grazie a Monti per il lavoro svolto a Palermo» «L'Autorità portuale di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti, di avere una marcia in più. È cambiata la mobilità portuale, sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare. Il mandato di Monti, purtroppo, scadrà a luglio: se dependesse da me lo confermerei in eterno, ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa, soprattutto nella parte che prevede la bonifica della zona Sperone. La Regione, come sempre, farà la sua parte». Lo ha detto il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, intervenendo al convegno "Noi, il Mediterraneo" che si è tenuto questa mattina al Marina Yachting del molo trapezoidale di Palermo, organizzato dall'Autorità portuale. Schifani ha parlato anche dello sviluppo delle altre infrastrutture portuali siciliane, da Termini Imerese ad **Augusta**, e delle opportunità che rappresentano per la crescita dell'Isola. «Sul **porto** di Termini Imerese abbiamo investito 30 milioni di euro del Fsc perché la mobilità marina in quell'area va integrata con il territorio anche in funzione dell'operazione Pelligra. Termini può essere un hub internazionale per l'esportazione delle nostre produzioni». Il presidente della Regione ha, inoltre, ricordato la scelta del **porto** di **Augusta** come base strategica prioritaria per l'energia prodotta da impianti eolici marini galleggianti. «La Sicilia ha vinto - ha detto - **Augusta** riceverà significativi investimenti statali e regionali per conseguire un obiettivo di ammodernamento che è nazionale ed europeo. Ne verranno straordinarie opportunità per lavoro, specializzazioni, nuove imprese a supporto della sfida più complessa della transizione ecologica: la produzione di energia attraverso l'eolico marino galleggiante. Sono certo che la cooperazione istituzionale che ha consentito a Palermo di riappropriarsi del proprio grande **porto** e alla Sicilia di conquistare con **Augusta** uno dei porti prioritari per la transizione ecologica, possa costituire non solo un riferimento di buona amministrazione in Italia e all'estero, ma soprattutto un concreto snodo per la Sicilia del futuro». FOTO in allegato : Schifani al convegno; Monti e Schifani. VIDEO : intervista con il presidente Schifani e immagini di copertura al [<https://we.tl/t-rBOLx0bTAO> | seguente link] sb/sl ----- Ufficio Stampa e Documentazione Regione Siciliana 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.



Schifani "I porti sono strategici per lo sviluppo della Sicilia"

PALERMO (ITALPRESS) - "L'Autorità portuale di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti, di avere una marcia in più. E' cambiata la mobilità portuale, sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare. Il mandato di Monti, purtroppo, scadrà a luglio: se dipendesse da me lo confermerei in eterno, ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa, soprattutto nella parte che prevede la bonifica della zona Sperone. La Regione, come sempre, farà la sua parte". Lo ha detto il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, intervenendo al convegno "Noi, il Mediterraneo", al Marina Yachting del molo trapezoidale di Palermo, organizzato dall'Autorità portuale. Schifani ha parlato anche dello sviluppo delle altre infrastrutture portuali siciliane, da Termini Imerese ad **Augusta**, e delle opportunità che rappresentano per la crescita dell'Isola. "Sul **porto** di Termini Imerese abbiamo investito 30 milioni di euro del Fsc perchè la mobilità marina in quell'area va integrata con il territorio anche in funzione dell'operazione Pelligra. Termini può essere un hub internazionale per l'esportazione delle nostre produzioni". Il presidente della Regione ha, inoltre, ricordato la scelta del **porto** di **Augusta** come base strategica prioritaria per l'energia prodotta da impianti eolici marini galleggianti. "La Sicilia ha vinto - ha detto - **Augusta** riceverà significativi investimenti statali e regionali per conseguire un obiettivo di ammodernamento che è nazionale ed europeo. Ne verranno straordinarie opportunità per lavoro, specializzazioni, nuove imprese a supporto della sfida più complessa della transizione ecologica: la produzione di energia attraverso l'eolico marino galleggiante. Sono certo che la cooperazione istituzionale che ha consentito a Palermo di riappropriarsi del proprio grande **porto** e alla Sicilia di conquistare con **Augusta** uno dei porti prioritari per la transizione ecologica, possa costituire non solo un riferimento di buona amministrazione in Italia e all'estero, ma soprattutto un concreto snodo per la Sicilia del futuro". - foto ufficio stampa Regione Siciliana - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



PALERMO (ITALPRESS) - "L'Autorità portuale di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti, di avere una marcia in più. E' cambiata la mobilità portuale, sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare. Il mandato di Monti, purtroppo, scadrà a luglio: se dipendesse da me lo confermerei in eterno, ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa, soprattutto nella parte che prevede la bonifica della zona Sperone. La Regione, come sempre, farà la sua parte". Lo ha detto il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, intervenendo al convegno "Noi, il Mediterraneo", al Marina Yachting del molo trapezoidale di Palermo, organizzato dall'Autorità portuale. Schifani ha parlato anche dello sviluppo delle altre infrastrutture portuali siciliane, da Termini Imerese ad Augusta, e delle opportunità che rappresentano per la crescita dell'Isola. "Sul porto di Termini Imerese abbiamo investito 30 milioni di euro del Fsc perchè la mobilità marina in quell'area va integrata con il territorio anche in funzione dell'operazione Pelligra. Termini può essere un hub internazionale per l'esportazione delle nostre produzioni". Il presidente della Regione ha, inoltre, ricordato la scelta del porto di Augusta come base strategica prioritaria per l'energia prodotta da impianti eolici marini galleggianti. "La Sicilia ha vinto - ha detto - Augusta riceverà significativi investimenti statali e regionali per conseguire un obiettivo di ammodernamento che è nazionale ed europeo. Ne verranno straordinarie opportunità per lavoro, specializzazioni, nuove imprese a supporto della sfida più complessa della transizione ecologica: la produzione di energia attraverso l'eolico marino galleggiante. Sono certo che la cooperazione istituzionale che ha consentito a

Schifani: "Il porto di Augusta conseguirà importanti obiettivi europei"

PALERMO - " Il governo regionale ha inteso sostenere l'intero sistema portuale regionale per la candidatura del porto di Augusta indetta dal ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica (Mase) quale base strategica prioritaria per l'energia prodotta da impianti eolici marini galleggianti". Così il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, parlando nel corso della sesta edizione di "Noi, il Mediterraneo", organizzata al Marina Yachting di Palermo. "Sono passati diversi mesi dalla prima riunione tenuta a Palazzo d'Orleans , abbiamo lavorato e fatto sistema, la Sicilia ha vinto. Augusta riceverà simbolici investimenti statali e regionali per conseguire un obiettivo di ammodernamento che è nazionale ed europeo - aggiunge - Ciò testimonia il valore di un dialogo costruttivo e dell'importanza della collaborazione istituzionale". "Il mio governo - prosegue - ha pensato di puntare, d'intesa con le autorità di sistema portuale, su una sola destinazione, individuando Augusta come la candidata ideale e questa intuizione, accompagnata da un costante confronto istituzionale, è stata coronata da successo". "Ne verranno straordinarie opportunità per lavoro, specializzazioni, nuove imprese a supporto della sfida più complessa della transizione ecologica: la produzione di energia attraverso l'eolico marino galleggiante", conclude Schifani.



Schifani: "Autorità portuale ha avuto una marcia in più"

PALERMO - "L'Autorità portuale di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti, di avere una marcia in più", lo ha dichiarato il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, intervenendo al convegno "Noi, il Mediterraneo" che si è tenuto questa mattina al Marina Yachting del molo trapezoidale di Palermo, organizzato dall'Autorità portuale. "È cambiata la mobilità portuale, e sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare". Il governatore si è detto anche dispiaciuto per l'addio di Pasqualino Monti che guida l'autorità portuale che si "consumerà" a luglio dopo la scadenza del mandato, "se dipendesse da me lo confermerei in eterno, ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa, soprattutto nella parte che prevede la bonifica della zona Sperone La Regione, come sempre, farà la sua parte". Schifani ha parlato anche dello sviluppo delle altre infrastrutture portuali siciliane da Termini Imerese ad Augusta, e delle opportunità che rappresentano per la crescita dell'Isola. "Sul porto di Termini Imerese abbiamo investito 30 milioni di euro del Fsc perché la mobilità marina in quell'area va integrata con il territorio anche in funzione dell'operazione Pelligra. Termini può essere un hub internazionale per l'esportazione delle nostre produzioni". "Augusta riceverà significativi investimenti statali e regionali per conseguire un obiettivo di ammodernamento che è nazionale ed europeo. Ne verranno straordinarie opportunità per lavoro, specializzazioni, nuove imprese a supporto della sfida più complessa della transizione ecologica: la produzione di energia attraverso l'eolico marino galleggiante. Sono certo che la cooperazione istituzionale che ha consentito a Palermo di riappropriarsi del proprio grande porto e alla Sicilia di conquistare con Augusta uno dei porti prioritari per la transizione ecologica, possa costituire non solo un riferimento di buona amministrazione in Italia e all'estero - ha concluso Schifani -, ma soprattutto un concreto snodo per la Sicilia del futuro". Monti: "Ricostruito un'infrastruttura e migliorato il Più". "Abbiamo ricostruito un'infrastruttura, lo abbiamo fatto partendo dalle opere di grande infrastrutturazione, alla ricostruzione delle strutture ricettive, quindi i terminal. Abbiamo costruito cinque terminal in quattro porti. A Palermo abbiamo realizzato il terminal aliscafi, crociere, il molo Trapezoidale, che è un molo che oggi può ospitare 14 mega yacht di dimensioni molto importanti" Sono le dichiarazioni di Pasqualino Monti, presidente uscente dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, parlando del bilancio da lui tracciato nel corso della sua amministrazione. Secondo dati forniti dell'Adsp del Mare di Sicilia Occidentale, il Pil dell'Autorità è cresciuto di 45 volte in sette anni, ossia la durata della carica di Monti, che si è insediato nel 2017. "Abbiamo - prosegue - ricostruito la filiera della cantieristica, da quella maggiore a quella minore. Abbiamo creato un sistema che,



12/10/2024 12:17

PALERMO - "L'Autorità portuale di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti, di avere una marcia in più", lo ha dichiarato il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, intervenendo al convegno "Noi, il Mediterraneo" che si è tenuto questa mattina al Marina Yachting del molo trapezoidale di Palermo, organizzato dall'Autorità portuale. "È cambiata la mobilità portuale, e sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare". Il governatore si è detto anche dispiaciuto per l'addio di Pasqualino Monti che guida l'autorità portuale che si "consumerà" a luglio dopo la scadenza del mandato, "se dipendesse da me lo confermerei in eterno, ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa, soprattutto nella parte che prevede la bonifica della zona Sperone La Regione, come sempre, farà la sua parte". Schifani ha parlato anche dello sviluppo delle altre infrastrutture portuali siciliane da Termini Imerese ad Augusta, e delle opportunità che rappresentano per la crescita dell'Isola. "Sul porto di Termini Imerese abbiamo investito 30 milioni di euro del Fsc perché la mobilità marina in quell'area va integrata con il territorio anche in funzione dell'operazione Pelligra. Termini può essere un hub internazionale per l'esportazione delle nostre produzioni". "Augusta riceverà significativi investimenti statali e regionali per conseguire un obiettivo di ammodernamento che è nazionale ed europeo. Ne verranno straordinarie opportunità per lavoro, specializzazioni, nuove imprese a supporto della sfida più complessa della transizione ecologica: la produzione di energia attraverso l'eolico marino galleggiante. Sono certo che la cooperazione istituzionale che ha consentito a Palermo di riappropriarsi del proprio grande porto e alla Sicilia di conquistare con Augusta uno dei porti prioritari per la transizione ecologica, possa costituire non solo un riferimento di buona amministrazione in Italia e all'estero - ha concluso Schifani -, ma soprattutto un concreto snodo per la Sicilia del futuro". Monti:

LiveSicilia

Augusta

da un lato ci ha consentito di raggiungere numeri importantissimi per la crescita del Pil, da un altro lato invece ci ha consentito di incrementare un'occupazione a dismisura. A questo si aggiunge un terzo risultato importante, cioè, nei porti del nostro network finalmente si respira aria di città: non sono più luoghi chiusi alla città ma aperti, quindi riqualificati, ristrutturati, che hanno ricucito quella ferita con le città che hanno la fortuna di ospitarli". "Questo luogo - il Marina Yachting all'interno del molo Trapezoidale - è stata un'opera molto importante, della quale noi andiamo molto fieri. Io, in particolare, sono orgoglioso di aver guidato una squadra che ha unito ai risultati numerici, anche una grande capacità di innamorarsi del progetto, che è stato realizzato in tempi molto ridotti, con una passione e dedizione che di solito non si trovano facilmente e che ha prodotto importanti risultati numerici". Il presidente dell'Autorità portuale ha fatto un "tuffo" nel passato: "Ieri ho visto la conferenza stampa che feci nel novembre 2017 quando si tenne la prima edizione di 'Noi, il Mediterraneo' e devo dire che quelle slide che all'epoca rappresentavano dei render di come sarebbe stato il porto di Palermo mi hanno reso molto soddisfatto perché la maggior parte di quelle cose sono state realizzate. Penso che alla fine il consuntivo sia molto molto positivo: abbiamo lavorato tanto e abbiamo lavorato bene. Penso che il risultato più importante è che ci sia un traffico che è cresciuto costantemente a doppia cifra, il prodotto interno lordo del nostro scalo si è incrementato con numeri che per me erano davvero inaspettati. Sono davvero molto soddisfatto e questo è il lavoro di una squadra fatta da siciliani, da palermitani a cui va il mio ringraziamento". "Bisogna finire l'interfaccia porto-città - prosegue - bisogna concludere i lavori del bacino per far costruire le navi, sono cantieri oramai in corso e si devono solo concludere. Le aziende stanno lavorando e lo stanno facendo in maniera rapida e veloce, la struttura è abituata a seguire i lavori con un metodo che è stato quello che ci ha consentito di mettere a terra tutte le infrastrutture che abbiamo realizzato. Sono convinto che su Palermo la gran parte del lavoro è stata fatta". "Il ponte sullo Stretto è un'infrastruttura straordinariamente importante, perché se collegata all'anello ferroviario, infrastrutture chiamano infrastrutture, più le realizza più si migliora la qualità dei cittadini da un lato e dall'altro la velocità nello scambio delle merci", ha continuato Monti. "L'elemento logistico si basa sulla capacità di realizzare infrastrutture. Il nostro Paese ne ha bisogno. Il ponte è uno di quegli asset che darà la possibilità alla Sicilia di avere una connessione diversa rispetto a quella che ha oggi". Lagalla: "Entro il 2025 i lavori per la passerella" "Ogni anno misuriamo in maniera crescente la distanza che ci separa dall'anno precedente. Abbiamo segnato alcuni punti importanti e un nuovo rapporto con il mare. Un'integrazione sempre più completa tra autorità cittadina e autorità portuale in un quadro complessivo di rigenerazione non solo portuale ma anche urbana. Vi è una prospettiva di ulteriore collaborazione per il completamento dell'intero waterfront di Palermo". Così il sindaco di Palermo Roberto Lagalla, parlando a margine della sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo', al Marina Yachting. "Credo siano tutti obiettivi che servono a sottolineare la necessità sempre più forte di una collaborazione istituzionale e di una integrazione delle risorse.

LiveSicilia

Augusta

Lagalla ha parlato anche della passerella che attraverserà via Crispi: "I tempi per la realizzazione della passerella sono quelli legati all'avvio delle procedure. Noi siamo già in possesso delle risorse Fsc e quindi sulla base di una convenzione già esistente li trasferiremo all'Autorità portuale per un avvio dei lavori che mi auguro possa già essere realizzato per la prima metà del 2025.

New Sicilia

Augusta

Schifani sulle infrastrutture portuali dell'Isola: "La gestione del porto di Palermo ha una marcia in più"

PALERMO - " L' Autorità portuale di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti , di avere una marcia in più ". Lo ha detto il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani , intervenendo al convegno " Noi, il Mediterraneo " che si è tenuto questa mattina al Marina Yachting del molo trapezoidale di Palermo , organizzato dall'Autorità portuale. "La gestione del **porto** di Palermo ha una marcia in più" " È cambiata la mobilità portuale - continua Schifani- sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare . Il mandato di Monti, purtroppo, scadrà a luglio: se dipendesse da me lo confermerei in eterno , ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa , soprattutto nella parte che prevede la bonifica della zona Sperone. La Regione, come sempre, farà la sua parte ". "Sul **porto** di Termini Imerese 30 milioni di euro" Il presidente ha parlato anche dello sviluppo delle altre infrastrutture portuali siciliane , da Termini Imerese ad **Augusta** , e delle opportunità che rappresentano per la crescita dell'Isola. " Sul **porto** di Termini Imerese abbiamo investito 30 milioni di euro del Fsc perché la mobilità marina in quell'area va integrata con il territorio anche in funzione dell'operazione Pelligra . Termini può essere un hub internazionale per l'esportazione delle nostre produzioni ". Schifani: "**Augusta** riceverà investimenti" Il presidente della Regione ha, inoltre, ricordato la scelta del **porto** di **Augusta** come base strategica prioritaria per l'energia prodotta da impianti eolici marini galleggianti. " La Sicilia ha vinto - ha detto - **Augusta** riceverà significativi investimenti statali e regionali per conseguire un obiettivo di ammodernamento che è nazionale ed europeo ". " Ne verranno straordinarie opportunità per lavoro specializzazioni nuove imprese a supporto della sfida più complessa della transizione ecologica: la produzione di energia attraverso l'eolico marino galleggiante . Sono certo che la cooperazione istituzionale che ha consentito a Palermo di riappropriarsi del proprio grande **porto** e alla Sicilia di conquistare con **Augusta** uno dei porti prioritari per la transizione ecologica, possa costituire non solo un riferimento di buona amministrazione in Italia e all'estero, ma soprattutto un concreto snodo per la Sicilia del futuro ".



12/10/2024 16:16

PALERMO - " L' Autorità portuale di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti , di avere una marcia in più ". Lo ha detto il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani , intervenendo al convegno " Noi, il Mediterraneo " che si è tenuto questa mattina al Marina Yachting del molo trapezoidale di Palermo , organizzato dall'Autorità portuale. "La gestione del porto di Palermo ha una marcia in più" " È cambiata la mobilità portuale - continua Schifani- sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare - Il mandato di Monti, purtroppo, scadrà a luglio: se dipendesse da me lo confermerei in eterno , ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa , soprattutto nella parte che prevede la bonifica della zona Sperone. La Regione, come sempre, farà la sua parte ". "Sul porto di Termini Imerese 30 milioni di euro" Il presidente ha parlato anche dello sviluppo delle altre infrastrutture portuali siciliane , da Termini Imerese ad Augusta , e delle opportunità che rappresentano per la crescita dell'Isola." Sul porto di Termini Imerese abbiamo investito 30 milioni di euro del Fsc perché la mobilità marina in quell'area va integrata con il territorio anche in funzione dell'operazione Pelligra . Termini può essere un hub internazionale per l'esportazione delle nostre produzioni ". Schifani: "Augusta riceverà investimenti" Il presidente della Regione ha, inoltre, ricordato la scelta del porto di Augusta come base strategica prioritaria per l'energia prodotta da impianti eolici marini galleggianti. " La Sicilia ha vinto - ha detto - Augusta riceverà significativi investimenti statali e regionali per conseguire un obiettivo di ammodernamento che è nazionale ed europeo ". " Ne verranno straordinarie opportunità per lavoro specializzazioni nuove imprese a supporto della sfida più complessa della transizione ecologica: la produzione di energia attraverso l'eolico marino galleggiante . Sono certo che la cooperazione istituzionale che ha

Infrastrutture, Schifani: "Porti siciliani strategici per lo sviluppo della Sicilia"

«L'Autorità portuale di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti, di avere una marcia in più. È cambiata la mobilità portuale, sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare. Il mandato di Monti, purtroppo, scadrà a luglio: se dipendesse da me lo confermerei in eterno, ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa, soprattutto nella parte che prevede la bonifica della zona Sperone. La Regione, come sempre, farà la sua parte». Lo ha detto il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, intervenendo al convegno "Noi, il Mediterraneo" che si è tenuto questa mattina al Marina Yachting del molo trapezoidale di Palermo, organizzato dall'Autorità portuale. Schifani ha parlato anche dello sviluppo delle altre infrastrutture portuali siciliane, da Termini Imerese ad **Augusta**, e delle opportunità che rappresentano per la crescita dell'Isola. «Sul **porto** di Termini Imerese abbiamo investito 30 milioni di euro del Fsc perché la mobilità marina in quell'area va integrata con il territorio anche in funzione dell'operazione Pelligra. Termini può essere un hub internazionale per l'esportazione delle nostre produzioni». Il presidente della Regione ha, inoltre, ricordato la scelta del **porto** di **Augusta** come base strategica prioritaria per l'energia prodotta da impianti eolici marini galleggianti. «La Sicilia ha vinto - ha detto - **Augusta** riceverà significativi investimenti statali e regionali per conseguire un obiettivo di ammodernamento che è nazionale ed europeo. Ne verranno straordinarie opportunità per lavoro, specializzazioni, nuove imprese a supporto della sfida più complessa della transizione ecologica: la produzione di energia attraverso l'eolico marino galleggiante. Sono certo che la cooperazione istituzionale che ha consentito a Palermo di riappropriarsi del proprio grande **porto** e alla Sicilia di conquistare con **Augusta** uno dei porti prioritari per la transizione ecologica, possa costituire non solo un riferimento di buona amministrazione in Italia e all'estero, ma soprattutto un concreto snodo per la Sicilia del futuro».



(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

Monti: "Da 2017 pil Adsp Sicilia occidentale cresciuto di 45 volte"

"Bisogna finire l'interfaccia porto-città e bisogna concludere i lavori del bacino per far costruire le navi" 10 dicembre 2024 | 11.49 LETTURA: 2 minuti "Ieri ho visto la conferenza stampa che feci nel novembre 2017 quando si tenne la prima edizione di 'Noi, il Mediterraneo' e devo dire che quelle slide, che all'epoca rappresentavano dei render di come sarebbe stato il porto di Palermo, mi hanno reso molto soddisfatto perché la maggior parte di quelle cose sono state realizzate. Penso che il consuntivo sia molto molto positivo: abbiamo lavorato tanto e abbiamo lavorato bene e, al netto della costruzione delle infrastrutture e della riqualificazione del porto, penso che il risultato più importante che abbiamo ottenuto è un traffico che è cresciuto costantemente a doppia cifra e il prodotto interno lordo del nostro scalo che si è incrementato di 45 volte rispetto a quello del 2017: numeri che per me erano davvero inaspettati. Sono davvero molto soddisfatto e questo è il lavoro di una squadra fatta da siciliani, da palermitani a cui va il mio ringraziamento". Così il presidente dell'Autorità del Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale Pasqualino Monti, a margine della sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo' al Palermo Marina Yachting. Monti - il cui mandato scadrà a luglio - ha anche parlato dei lavori che ancora sono da completare. "Bisogna finire l'interfaccia porto-città e bisogna concludere i lavori del bacino per far costruire le navi - ha detto - Sono cantieri ormai in corso e si devono solo concludere. Le aziende stanno lavorando e lo stanno facendo in maniera rapida e veloce, la struttura è abituata a seguire i lavori con un metodo che è stato quello che ci ha consentito di realizzare tutte le infrastrutture che abbiamo realizzato. Su Palermo la gran parte del lavoro è stata fatta ma penso che si debba sempre tenere alta l'asticella, continuare a lavorare, e sono convinto che chi verrà dopo di me proseguirà il lavoro perché si troverà una squadra collaudata e pronta a proseguire".



"Bisogna finire l'interfaccia porto-città e bisogna concludere i lavori del bacino per far costruire le navi" 10 dicembre 2024 | 11.49 LETTURA: 2 minuti "Ieri ho visto la conferenza stampa che feci nel novembre 2017 quando si tenne la prima edizione di 'Noi, il Mediterraneo' e devo dire che quelle slide, che all'epoca rappresentavano dei render di come sarebbe stato il porto di Palermo, mi hanno reso molto soddisfatto perché la maggior parte di quelle cose sono state realizzate. Penso che il consuntivo sia molto molto positivo: abbiamo lavorato tanto e abbiamo lavorato bene e, al netto della costruzione delle infrastrutture e della riqualificazione del porto, penso che il risultato più importante che abbiamo ottenuto è un traffico che è cresciuto costantemente a doppia cifra e il prodotto interno lordo del nostro scalo che si è incrementato di 45 volte rispetto a quello del 2017: numeri che per me erano davvero inaspettati. Sono davvero molto soddisfatto e questo è il lavoro di una squadra fatta da siciliani, da palermitani a cui va il mio ringraziamento". Così il presidente dell'Autorità del Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale Pasqualino Monti, a margine della sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo' al Palermo Marina Yachting. Monti - il cui mandato scadrà a luglio - ha anche parlato dei lavori che ancora sono da completare. "Bisogna finire l'interfaccia porto-città e bisogna concludere i lavori del bacino per far costruire le navi - ha detto - Sono cantieri ormai in corso e si devono solo concludere. Le aziende stanno lavorando e lo stanno facendo in maniera rapida e veloce, la struttura è abituata a seguire i lavori con un metodo che è stato quello che ci ha consentito di realizzare tutte le infrastrutture che abbiamo realizzato. Su Palermo la gran parte del lavoro è stata fatta ma penso che si debba sempre tenere alta l'asticella, continuare a lavorare, e sono convinto che chi verrà dopo di me proseguirà il lavoro perché si troverà una squadra collaudata e pronta a proseguire".

(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

Palermo, Adsp Mare di Sicilia occidentale realizzerà passerella via Crispi

Ad annunciarlo è stato il presidente dell'Autorità **Pasqualino Monti** 10 dicembre 2024 | 11.49 LETTURA: 1 minuti L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è stata identificata dal Comune come soggetto attuatore della passerella che consentirà di decongestionare il traffico su via Crispi. Ad annunciarlo è stato il presidente dell'**Adsp** del Mare di Sicilia occidentale **Pasqualino Monti** a margine della sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo' organizzato dal **Palermo** Marina Yatching. "In sinergia con la città dobbiamo pensare a una viabilità migliore, riappropriarci delle aree che ci mancano e che ci consentiranno di evitare il traffico sulla via Crispi - ha spiegato **Monti** - Il Comune ci ha identificato come soggetto attuatore anche per questo importante lavoro: realizzare la passerella che attraversa la via Crispi e atterra a sette metri e 50 alla radice della via Amari". Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

12/10/2024 11:51

Ad annunciarlo è stato il presidente dell'Autorità Pasqualino Monti 10 dicembre 2024 | 11.49 LETTURA: 1 minuti L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è stata identificata dal Comune come soggetto attuatore della passerella che consentirà di decongestionare il traffico su via Crispi. Ad annunciarlo è stato il presidente dell'Adsp del Mare di Sicilia occidentale Pasqualino Monti a margine della sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo' organizzato dal Palermo Marina Yatching. "In sinergia con la città dobbiamo pensare a una viabilità migliore, riappropriarci delle aree che ci mancano e che ci consentiranno di evitare il traffico sulla via Crispi - ha spiegato Monti - Il Comune ci ha identificato come soggetto attuatore anche per questo importante lavoro: realizzare la passerella che attraversa la via Crispi e atterra a sette metri e 50 alla radice della via Amari". Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

Porti, Monti (Adsp Sicilia occidentale): "Palermo farà due milioni di traffico"

"Non serve ennesima riforma ma vera riforma. Ogni infrastruttura è fondamentale" 10 dicembre 2024 | 16.45 LETTURA: 2 minuti "Questo è un porto che farà due milioni di traffico". Lo ha detto **Pasqualino Monti**, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, chiudendo la sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo' al **Palermo** Marina Yachting. "Io spero che questa realtà possa andare nelle mani giuste e proseguire la sua corsa, perché è un treno in corsa che non va fermato - ha aggiunto il presidente il cui mandato scade a luglio 2025 - Questo asset ha ancora delle potenzialità inesprese incredibili. Quando il mercato cresce e l'offerta dimostra di soddisfare la domanda, e non il contrario, significa che il mercato vuole di più. Io sono convinto che ci sia ancora tanta domanda da soddisfare e quindi bisogna continuare a lavorare sull'offerta. L'Autorità è in grado di farlo, così come tutto il resto delle Istituzioni siciliane. Penso che questa sia una grande sfida per questa terra e sono convinto che guardare al Sud faccia molto bene". **Monti** ha poi aggiunto: "Non penso che in Italia serva l'ennesima riforma del sistema portuale ma che serva la vera riforma. Una riforma che guardi all'asse intermodale. Creare un'azienda pubblica ti consente di creare una realtà che ha la fotografia del sistema Paese e non di 16 realtà diverse". "Il Ponte sullo Stretto è un'infrastruttura e come ogni infrastruttura è fondamentale se non altro perché appena ci sarà la posa della prima pietra, quando si comincerà a vedere la costruzione del Ponte, questa regione si renderà conto che si dovrà correre sull'anello ferroviario e sull'anello autostradale. Non altri aeroporti, non altre infrastrutture. Quelle che ci sono, migliorate e rese adeguate rispetto a un sistema che certamente si muoverà con grande velocità. Io sono convinto che la Sicilia abbia grandi margini di miglioramento e di crescita" ha precisato, per poi concludere: "Ho sempre pensato che Barcellona dovesse essere il modello di portualità. Ho visto creare economia in luoghi dove era impossibile anche solo pensare di portare economia. Una capacità incredibile di rigenerare. Qui (a **Palermo** ndr) il nostro obiettivo è creare economia, riqualificare e riannettere il porto alla città". Doctor's Life, formazione continua per i medici Il primo canale televisivo di formazione e divulgazione scientifica dedicato a Medici di Medicina Generale, Medici Specialisti e Odontoiatri e Farmacisti. Disponibile on demand su SKY.



(Sito) Ansa

Palermo, Termini Imerese

Monti, in 7 anni grandi risultati per AdSP Sicilia Occidentale

"Abbiamo ricostruito un'infrastruttura, lo abbiamo fatto partendo dalle opere di grande infrastrutturazione, alla ricostruzione delle strutture ricettive, quindi i terminal. Abbiamo costruito cinque terminal in quattro porti. A Palermo abbiamo realizzato il terminal aliscafi, crociere, il molo Trapezoidale, che è un molo che oggi può ospitare 14 mega yacht di dimensioni molto importanti". Così **Pasqualino Monti**, presidente uscente dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, parlando del bilancio da lui tracciato nel corso della sua amministrazione. Secondo dati forniti dell'Adsp del Mare di Sicilia Occidentale, il Pil dell'Autorità è cresciuto di 45 volte in sette anni, ossia la durata della carica di **Monti**, che si è insediato nel 2017. "Abbiamo - prosegue - ricostruito la filiera della cantieristica, da quella maggiore a quella minore. Abbiamo creato un sistema che, da un lato ci ha consentito di raggiungere numeri importantissimi per la crescita del Pil, da un altro lato invece ci ha consentito di incrementare un'occupazione a dismisura. A questo si aggiunge un terzo risultato importante, cioè, nei porti del nostro network finalmente si respira aria di città: non sono più luoghi chiusi alla città ma aperti, quindi riqualificati, ristrutturati, che hanno ricucito quella ferita con le città che hanno la fortuna di ospitarli". "Questo luogo - il Marina Yachting all'interno del molo Trapezoidale - è stata un'opera molto importante, della quale noi andiamo molto fieri. Io, in particolare, sono orgoglioso di aver guidato una squadra che ha unito ai risultati numerici, anche una grande capacità di innamorarsi del progetto, che è stato realizzato in tempi molto ridotti, con una passione e dedizione che di solito non si trovano facilmente e che ha prodotto importanti risultati numerici", conclude **Monti**.



(Sito) Ansa

Palermo, Termini Imerese

Schifani, "Porto Termini Imerese mira a diventare grande hub"

"Sul ponte di Termini Imerese noi guardiamo alla mobilità del anche perché l'operazione Pelligra, di salvataggio di quell'indotto, pone l'esigenza di una mobilità marina di import ed export. Quindi il porto di Termini imprese mira ad essere una hub per l'esportazione. Noi su questo faremo la nostra parte". Così il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani parlando a margine della sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo', organizzato dall'**Autorità** di Sistema **portuale** del Mare di Sicilia Occidentale al Marina Yachting di **Palermo**. "L'**autorità portuale** di **Palermo** ha dimostrato in questi anni con la gestione di **Pasqualino Monti** di avere un passo in più - ha detto il governatore - Siamo cresciuti moltissimo e lo dobbiamo moltissimo a lui, il cui mandato scade purtroppo a luglio. Se dipendesse da me, cambierei la legge per rinnovarlo in eterno". "E' cambiata - ha proseguito Schifani - la mobilità marina del nostro sistema. E' cambiata una parte della città. Continueremo con la bonifica di un'altra parte della città, la zona Sperone. C'è un progetto che è pronto per essere utilizzato. La Regione è pronta fare la sua parte affinché il percorso di restituzione del Mare di **Pasqualino Monti** non si fermi".



(Sito) Ansa

Palermo, Termini Imerese

Schifani, "Economia blu sarà occasione per Sicilia del futuro"

"Quella che viene definita l'economia blu, l'economia del mare, costituisce il retaggio della nostra storia, la certezza di un presente che vede crescere occupati ed investimenti, ma soprattutto un'occasione per guardare ad un futuro di sviluppo e lavoro. Pesca, turismo balneare, portualità commerciale e turistica, cantieristica, grandi cavi sottomarini per digitale ed energia, eolico marino galleggiante, sono alcune tra le grandi opportunità che offre il mare all'economia della Sicilia, consentendo di sviluppare filiere produttive, catene di indotto, specializzazioni intelligenti in settori avanzati nei quali possiamo competere sfruttando condizioni geo-strategiche che non hanno eguali". Così il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, parlando nel corso della sesta edizione di "Noi, il Mediterraneo", organizzato al Marina Yachting di Palermo. "Sono certo - prosegue - che la cooperazione istituzionale che ha consentito di a Palermo di riappropriarsi del proprio grande porto, alla Sicilia di conquistare con Augusta uno dei **porti** prioritari per la transizione ecologica, possa costituire non solo un riferimento di buona amministrazione in Italia ed all'estero, ma soprattutto un concreto snodo per la Sicilia del futuro".



Affari Italiani

Palermo, Termini Imerese

Porti, Monti (Adsp Sicilia occidentale): "Palermo farà due milioni di traffico"

Palermo, 10 dic. (Adnkronos) - "Questo è un **porto** che farà due milioni di traffico". Lo ha detto Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, chiudendo la sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo' al Palermo Marina Yachting. "Io spero che questa realtà possa andare nelle mani giuste e proseguire la sua corsa, perché è un treno in corsa che non va fermato - ha aggiunto il presidente il cui mandato scade a luglio 2025 - Questo asset ha ancora delle potenzialità inesprese incredibili. Quando il mercato cresce e l'offerta dimostra di soddisfare la domanda, e non il contrario, significa che il mercato vuole di più. Io sono convinto che ci sia ancora tanta domanda da soddisfare e quindi bisogna continuare a lavorare sull'offerta. L'Autorità è in grado di farlo, così come tutto il resto delle Istituzioni siciliane. Penso che questa sia una grande sfida per questa terra e sono convinto che guardare al Sud faccia molto bene". Monti ha poi aggiunto: "Non penso che in Italia serva l'ennesima riforma del sistema portuale ma che serva la vera riforma. Una riforma che guardi all'asse intermodale. Creare un'azienda pubblica ti consente di creare una realtà che ha la fotografia del sistema Paese e non di 16 realtà diverse". "Il Ponte sullo Stretto è un'infrastruttura e come ogni infrastruttura è fondamentale se non altro perché appena ci sarà la posa della prima pietra, quando si comincerà a vedere la costruzione del Ponte, questa regione si renderà conto che si dovrà correre sull'anello ferroviario e sull'anello autostradale. Non altri aeroporti, non altre infrastrutture. Quelle che ci sono, migliorate e rese adeguate rispetto a un sistema che certamente si muoverà con grande velocità. Io sono convinto che la Sicilia abbia grandi margini di miglioramento e di crescita" ha precisato, per poi concludere: "Ho sempre pensato che Barcellona dovesse essere il modello di portualità. Ho visto creare economia in luoghi dove era impossibile anche solo pensare di portare economia. Una capacità incredibile di rigenerare. Qui (a Palermo ndr) il nostro obiettivo è creare economia, riqualificare e riannettere il **porto** alla città".



Agenparl

Palermo, Termini Imerese

Porti, passa all'Autorità di sistema la gestione degli scali di Sciacca e Termini. Savarino: «Opportunità per renderli moderni, efficienti e competitivi»

(AGENPARL) - mar 10 dicembre 2024 **Porti**, passa all'Autorità di sistema la gestione degli scali di Sciacca e Termini. Savarino: «Opportunità per renderli moderni, efficienti e competitivi» Passa all'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale la gestione dei **porti** di Sciacca, nell'Agrigentino, e di Termini Imerese, in provincia di Palermo. Oggi, l'assessore regionale al Territorio e ambiente, Giusi Savarino, ha firmato i relativi protocolli d'intesa con il commissario dell'ente portuale, Pasqualino Monti. «È un'opportunità di crescita per i **porti** di Termini e Sciacca. Per questo - ha detto l'assessore Savarino - affidarne la gestione a chi possiede il know how per renderli moderni, efficienti e competitivi, è il modo per cogliere tutte le potenzialità, trasformandoli in volano di sviluppo, in raccordo con le vocazioni economiche dei rispettivi territori. Lo scalo di Termini Imerese sarà lo sfogo di un'area industriale per il cui rilancio i governi Schifani e Meloni hanno investito in modo convinto. Sciacca potrà diventare non solo un riferimento per la marineria, ma anche un gioiello e un punto di riferimento per il turismo da diporto per l'intera costa meridionale della Sicilia». Secondo le intese per la consegna delle aree demaniali marittime sottoscritte oggi, la Regione ne manterrà la piena titolarità, mentre saranno a carico dell'Autorità portuale le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria. sl/as FOTO in allegato ----- Ufficio Stampa e Documentazione Regione Siciliana 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.



Informatore Navale

Palermo, Termini Imerese

Il porto lancia la "formula Palermo" per la rigenerazione sociale e urbana

La "formula Palermo": questa in sintesi la sfida del recupero sociale delle comunità portuali, superando quindi lo schema del recupero a uso urbano, spesso nella formula di parchi di divertimento, che ha caratterizzato molti interventi attuati in altre città portuali europee. Il Palermo Marina Yachting, un anno dopo, è parte integrante della città; il lavoro è stato radicale. Sull'area dell'ex molo Trapezoidale sono stati: Demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti Effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l'ingresso in porto delle grandi navi da crociera. Abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l'operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il "nuovo centro urbano" di Palermo. 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo porto di Palermo. Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle, Gela e Licata. Realizzati un modernissimo terminal crociere e un terminal per aliscafi. Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto: Un incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest'anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi. Aumento dell'occupazione. Al di là dei numeri, quella compiuta a Palermo, è oggetto di un primo consuntivo oggi in occasione del consueto appuntamento "Noi, il Mediterraneo", caratterizza un'operazione di rigenerazione urbana, sociale e inclusiva destinata a segnare una svolta storica nel rapporto porto-città in Mediterraneo. "Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo - ha affermato Pasqualino Monti, Presidente della Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale - una parola d'ordine: riordinare. Creare spazi precisi e percepibili immediatamente per le differenti attività del porto, facendo del porto stesso una parte integrante della città, in ciò trasformando un'industria complessa in un sistema che fosse, come accaduto, vissuto e avvertito come parte integrante della comunità cittadina". "Oggi a Palermo il Waterfront è un luogo polifunzionale - spiega Monti - dove il lavoro incontra il tempo libero, l'architettura celebra l'ambiente e la tecnologia abbraccia la sostenibilità. È uno spazio vivo, che cresce con la città e la sua comunità. La trasformazione del porto di Palermo non è solo un progetto infrastrutturale, ma una nuova idea di città: aperta, dinamica e pronta a dialogare con il Mediterraneo e con il mondo. È quello che abbiamo fatto lo scorso anno trasformando il molo Trapezoidale nel moderno Palermo Marina Yachting, un'area degradata in un'opportunità di sviluppo. La capacità competitiva dei territori è in



12/10/2024 17:59

La "formula Palermo": questa in sintesi la sfida del recupero sociale delle comunità portuali, superando quindi lo schema del recupero a uso urbano, spesso nella formula di parchi di divertimento, che ha caratterizzato molti interventi attuati in altre città portuali europee. Il Palermo Marina Yachting, un anno dopo, è parte integrante della città; il lavoro è stato radicale. Sull'area dell'ex molo Trapezoidale sono stati: Demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti Effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l'ingresso in porto delle grandi navi da crociera. Abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l'operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il "nuovo centro urbano" di Palermo. 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo porto di Palermo. Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle, Gela e Licata. Realizzati un modernissimo terminal crociere e un terminal per aliscafi. Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto: Un incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest'anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi. Aumento dell'occupazione. Al di là dei numeri, quella compiuta a Palermo, è oggetto di un primo consuntivo oggi in occasione del consueto appuntamento "Noi, il Mediterraneo...", caratterizza un'operazione di rigenerazione urbana, sociale e inclusiva destinata a segnare una svolta storica nel rapporto porto-città in Mediterraneo. "Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo - ha affermato Pasqualino Monti, Presidente della

Informatore Navale

Palermo, Termini Imerese

chiara relazione con la modernizzazione della dotazione infrastrutturale degli stessi e dei servizi offerti. Così anche il molo, da accozzaglia di cemento e di funzioni, è cambiato, acquisendo destinazioni d'uso del tutto nuove che hanno a che fare con la riqualificazione culturale e l'accoglienza turistica. Quelle realizzate sul molo Trapezoidale, oggi Palermo Marina Yachting, sono modifiche di assetti funzionali che conferiscono un carattere indelebile ai paesaggi, enfatizzano simboli e valori legati alle vicende storiche e proiettano il visitatore - sia esso un residente o un turista - all'interno del mondo dei flussi e delle emozioni che le città portuali sanno produrre e suscitare. Su quest'area si muovono annualmente circa due milioni di persone quindi possiamo affermare che il raccordo tra porto e centro storico è ormai assicurato e l'obiettivo di ritrovare nel mare un elemento di identità è stato sostanzialmente realizzato. Adesso i simboli e i valori di questo spazio sono diventati la cultura, la fantasia, il gioco, il loisir, la difesa del mare, l'esposizione delle eccellenze del Made in Sicily, attorno al motore del luogo, ovvero il Castello a Mare, valorizzato e pronto a incrementare l'offerta culturale cittadina". Un bel salto di qualità, trattandosi non solo di un cambiamento sull'area a mare, ma soprattutto di una vera e innovativa idea di città a forte impatto, con spazi aperti che consentono di immergersi completamente nell'esperienza marittima. Un nuovo quartiere d'acqua. I risultati, dopo un anno, sono positivi, con un afflusso al di sopra di ogni aspettativa. Riprende Monti: "Gli esercenti, che hanno investito in questo luogo, sono soddisfatti del loro "condominio" che offre dallo street food al sushi, dalla gioielleria alla SPA. Nel porto di Palermo, nel 2024, supereremo il milione di crocieristi, numero che crescerà ancora nel 2025: Palermo in passato ne faceva 450 mila, siamo arrivati in pochi anni a raddoppiare il dato. Abbiamo investito quasi 600 milioni perché il porto divenisse quello che è oggi, ma il lavoro continua, i margini di miglioramento sono ancora tanti. Abbiamo altre opere in corso di realizzazione, come l'interfaccia città-porto, il cui primo lotto inaugureremo nella prossima primavera, che miglioreranno la funzionalità portuale e la connessione con la città". C'è anche la sistemazione del Molo Sud per completare la riqualificazione attorno alla Cala, l'antico porticciolo. "Sì, il Molo verrà ampliato - continua Monti - crederemo nuovi percorsi ciclo-pedonali, i vecchi edifici saranno sostituiti da altri di pregio e dati in concessione alle attività già esistenti; sulla banchina esterna prevediamo la realizzazione di nuovi ormeggi turistici per navi e mega yacht". Oggi si è anche parlato di yachting: "L'attenzione al lusso non è solo una scelta di prestigio, ma un'opportunità economica concreta. Al PMY abbiamo già attracchi per quattordici mega yacht: il percorso è ancora all'inizio ma nell'importante processo di modernizzazione abbiamo adeguato la nostra offerta alle esigenze delle grandi imbarcazioni da diporto. Questi mesi sono stati di consolidazione, nel 2025 avremo il vero e proprio PMY con una programmazione ordinata, puntando sulla sua posizione strategica di Palermo al centro del Mediterraneo, sulla bellezza del suo patrimonio culturale e su un'offerta turistica sempre più sofisticata. Le richieste sono tantissime e questo ci fa ben sperare. Il lusso può essere non solo un privilegio, ma anche una risorsa economica condivisa. Penso al refitting, elemento chiave per l'economia di un porto. Gli armatori

Informatore Navale

Palermo, Termini Imerese

di super yacht possono trovare a Palermo un'alternativa competitiva rispetto ad altri poli mediterranei, grazie alla combinazione di alta qualità e costi più contenuti". Conclude il Presidente: "Questa attività genera un indotto significativo per il territorio, coinvolgendo ingegneri navali, artigiani, tecnici e fornitori locali. Inoltre, la presenza di yacht di lusso nel porto di Palermo non si traduce solo in vantaggi diretti per l'industria nautica, ma stimola anche l'economia locale. Gli armatori, gli equipaggi e i loro ospiti, che scelgono Palermo come punto di partenza per esplorare la Sicilia, contribuiscono, infatti, alla crescita del settore turistico". A partire dagli anni 90 le principali città-porto in Europa, in forte ritardo rispetto alle esperienze americane, si sono poste il problema di "abbattere le mura del porto" e creare una sinergia fra il tessuto urbano e le aree portuali che per decenni erano state isolate dal contesto delle città. Le esperienze di Barcellona e successivamente quella di **Genova**, guidata dall'architetto Renzo Piano, in occasione delle celebrazioni colombiane del 1992, hanno fatto per anni scuola generando un'alternativa europea, e specialmente mediterranea, alla formula americana perseguita, ad esempio, da New York, San Francisco (con il PIER 69) e da San Diego. Oggi si assiste, e Palermo ne è uno dei principali testimoni, a un vero e proprio New Deal del rapporto tra porto e città: l'abbattimento delle mura della cinta portuale e la riappropriazione delle aree sul mare, di cui la città era stata privata, diventa una chiave di lettura di recupero sociale di una coesione delle comunità cittadine, in funzione di una lotta all'emarginazione di interi quartieri e all'insegna del recupero più autentico di un identikit delle città di mare. Se Montecarlo ha compiuto questa scelta con il progetto terra-mare in chiave però molto elitaria, Barcellona, ora Palermo, e a seguire il Waterfront Project di **Genova**, segnano l'ingresso in una nuova era che non è prioritariamente urbanistica e architettonica, ma che punta con forza alla lotta al degrado urbano e alla costruzione di una comunità inclusiva in grado di affrontare le sfide presenti e future di realtà urbane, e quindi di comunità in profonda e costante evoluzione, smussando i motivi di attrito e costruendo grandi punti di aggregazione.

Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Rigenerazione sociale e urbana del porto di Palermo, il bilancio nel convegno "Noi, il Mediterraneo..."

Per Pasqualino Monti, presidente della Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale, la parola d'ordine è: riordinare. Un bilancio dei radicali interventi per la realizzazione del **Palermo** Marina Yachting, è stato fatto in occasione del consueto convegno "Noi, il Mediterraneo...". "Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo - ha affermato Pasqualino Monti, presidente della Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale - una parola d'ordine: riordinare. Creare spazi precisi e percepibili immediatamente per le differenti attività del **porto**, facendo del **porto** stesso una parte integrante della città, in ciò trasformando un'industria complessa in un sistema che fosse, come accaduto, vissuto e avvertito come parte integrante della comunità cittadina". Sull'area dell'ex molo Trapezoidale sono stati: Demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti Effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l'ingresso in **porto** delle grandi navi da crociera Abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l'operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il "nuovo centro urbano" di **Palermo** 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo **porto** di **Palermo** Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, **Porto** Empedocle, Gela e Licata Realizzati un modernissimo terminal crociere e un terminal per aliscafi Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto: Un incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest'anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi Aumento dell'occupazione Condividi Tag porti **palermo** convegni Articoli correlati.



12/10/2024 15:42

Per Pasqualino Monti, presidente della Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale, la parola d'ordine è: riordinare. Un bilancio dei radicali interventi per la realizzazione del Palermo Marina Yachting, è stato fatto in occasione del consueto convegno "Noi, il Mediterraneo...". "Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo - ha affermato Pasqualino Monti, presidente della Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale - una parola d'ordine: riordinare. Creare spazi precisi e percepibili immediatamente per le differenti attività del porto, facendo del porto stesso una parte integrante della città, in ciò trasformando un'industria complessa in un sistema che fosse, come accaduto, vissuto e avvertito come parte integrante della comunità cittadina". Sull'area dell'ex molo Trapezoidale sono stati: Demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti Effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l'ingresso in porto delle grandi navi da crociera Abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l'operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il "nuovo centro urbano" di Palermo 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo porto di Palermo Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle, Gela e Licata Realizzati un modernissimo terminal crociere e un terminal per aliscafi Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto: Un incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest'anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi Aumento

Al Palermo Marina Yachting istituzioni a confronto sul ruolo nel Mediterraneo

PALERMO (ITALPRESS) - I passi avanti nel rapporto tra Palermo e Mediterraneo in una riflessione che impegna le istituzioni del territorio e guarda al futuro, specialmente sul piano infrastrutturale: cornice di tale confronto, intitolato "Noi, il Mediterraneo 12 mesi all'anno", è il Palermo Marina Yachting, struttura simbolo del ruolo prioritario che il mare ha assunto nell'agenda cittadina. All'appuntamento hanno preso parte, tra gli altri, il presidente della Regione Renato Schifani, il sindaco di Palermo Roberto Lagalla e il presidente dell'autorità portuale per la Sicilia occidentale **Pasqualino Monti**. Schifani si concentra sul ruolo dell'economia del mare, che "costituisce il retaggio della nostra storia, la certezza di un presente che vede crescere occupati e investimenti, ma soprattutto un'occasione per guardare a un futuro di sviluppo e lavoro. Pesca, turismo balneare, portualità commerciale e turistica, cantieristica, grandi cavi sottomarini per digitale ed energia, eolico marino galleggiante, sono alcune tra le grandi opportunità che offre il mare all'economia della Sicilia, consentendo di sviluppare filiere produttive, catene di indotto, specializzazioni intelligenti in settori avanzati nei quali possiamo competere sfruttando condizioni geo-strategiche che non hanno uguali". Il governatore regionale si dice poi certo che "la cooperazione istituzionale che ha consentito a Palermo di riappropriarsi del proprio grande porto, alla Sicilia di conquistare con Augusta uno dei porti prioritari per la transizione ecologica, possa costituire non solo un riferimento di buona amministrazione in Italia ed all'estero, ma soprattutto un concreto snodo per la Sicilia del futuro". Lagalla si sofferma sia sul ruolo del mare per la città sia sui lavori da completare per rendere la dimensione urbana ancora più attrattiva: "Palermo ha segnato un nuovo rapporto con il mare e un'integrazione sempre più completa tra autorità cittadina e autorità portuale, in un quadro complessivo di rigenerazione sia portuale sia urbana: ci sono ottime prospettive di collaborazione per il completamento e il miglioramento del waterfront di Palermo. Per i lavori in via Amari siamo già in possesso delle risorse stanziare con i fondi Fsc: trasferiremo la procedura dei lavori all'autorità portuale e mi auguro che l'avvio possa realizzarsi nella prima metà del 2025". **Monti** mostra soddisfazione nel vedere come "molti degli obiettivi programmatici che ci eravamo dati nel 2017 sono stati realizzati: abbiamo lavorato bene e penso che, al netto della costruzione di infrastrutture e della riqualificazione del porto, la cosa più importante è che c'è un traffico che è cresciuto costantemente e un Pil del nostro scalo che ha avuto un incremento davvero inaspettato". Prima della scadenza del mandato, prevista a luglio 2025, il Presidente dell'autorità portuale sottolinea l'urgenza di "finire l'interfaccia porto-città e i lavori nel bacino per far costruire le navi: i cantieri sono ormai in corso e le aziende stanno lavorando in maniera rapida. In sinergia



12/10/2024 13:10

PALERMO (ITALPRESS) - I passi avanti nel rapporto tra Palermo e Mediterraneo in una riflessione che impegna le istituzioni del territorio e guarda al futuro, specialmente sul piano infrastrutturale: cornice di tale confronto, intitolato "Noi, il Mediterraneo... 12 mesi all'anno", è il Palermo Marina Yachting, struttura simbolo del ruolo prioritario che il mare ha assunto nell'agenda cittadina. All'appuntamento hanno preso parte, tra gli altri, il presidente della Regione Renato Schifani, il sindaco di Palermo Roberto Lagalla e il presidente dell'autorità portuale per la Sicilia occidentale Pasqualino Monti. Schifani si concentra sul ruolo dell'economia del mare, che "costituisce il retaggio della nostra storia, la certezza di un presente che vede crescere occupati e investimenti, ma soprattutto un'occasione per guardare a un futuro di sviluppo e lavoro. Pesca, turismo balneare, portualità commerciale e turistica, cantieristica, grandi cavi sottomarini per digitale ed energia, eolico marino galleggiante, sono alcune tra le grandi opportunità che offre il mare all'economia della Sicilia, consentendo di sviluppare filiere produttive, catene di indotto, specializzazioni intelligenti in settori avanzati nei quali possiamo competere sfruttando condizioni geo-strategiche che non hanno uguali". Il governatore regionale si dice poi certo che "la cooperazione istituzionale che ha consentito a Palermo di riappropriarsi del proprio grande porto, alla Sicilia di conquistare con Augusta uno dei porti prioritari per la transizione ecologica, possa costituire non solo un riferimento di buona amministrazione in Italia ed all'estero, ma soprattutto un concreto snodo per la Sicilia del futuro". Lagalla si sofferma sia sul ruolo del mare per la città sia sui lavori da completare per rendere la dimensione urbana

Italpress

Palermo, Termini Imerese

con la città dobbiamo pensare a una viabilità migliore, riappropriarci di quelle aree che ci consentirebbero di evitare il traffico su via Crispi, realizzare la passerella che attraversando via Crispi ci permetterebbe di collegare il porto a via Amari, dare più ordine in via dell'Arsenale: l'asticella va sempre tenuta alta e sono convinto che chi verrà dopo di me continuerà a fare un buon lavoro". - foto xd8 Italpress - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Monti "Chi verrà dopo di me continuerà a fare un buon lavoro"

PALERMO (ITALPRESS) - "Molti degli obiettivi programmatici che ci eravamo dati nel 2017 sono stati realizzati: abbiamo lavorato bene e penso che, al netto della costruzione di infrastrutture e della riqualificazione del porto, la cosa più importante è che c'è un traffico che è cresciuto costantemente e un Pil del nostro scalo che ha avuto un incremento davvero inaspettato". Così il presidente dell'Autorità portuale per la Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**, a margine di un incontro al Palermo Marina Yachting. Prima della scadenza del mandato, prevista a luglio 2025, il Presidente **Monti** sottolinea l'urgenza di "finire l'interfaccia porto-città e i lavori nel bacino per far costruire le navi: i cantieri sono ormai in corso e le aziende stanno lavorando in maniera rapida. In sinergia con la città dobbiamo pensare a una viabilità migliore, riappropriarci di quelle aree che ci consentirebbero di evitare il traffico su via Crispi, realizzare la passerella che attraversando via Crispi ci permetterebbe di collegare il porto a via Amari, dare più ordine in via dell'Arsenale: l'asticella va sempre tenuta alta e sono convinto che chi verrà dopo di me continuerà a fare un buon lavoro". xd8/vbo/gtr.



Porti, Schifani "Monti ha fatto un gran lavoro per Palermo"

PALERMO (ITALPRESS) - "L'Autorità portuale di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti, di avere una marcia in più. È cambiata la mobilità portuale, sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare. Il mandato di Monti, purtroppo, scadrà a luglio: se dipendesse da me lo confermerei in eterno, ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa, soprattutto nella parte che prevede la bonifica della zona Sperone. La Regione, come sempre, farà la sua parte". Lo ha detto il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, intervenendo al convegno "Noi, il Mediterraneo", al Marina Yachting del molo trapezoidale di Palermo, organizzato dall'Autorità portuale. xd8/vbo/gtr.



Porti, Monti (Adsp Sicilia occidentale): "Palermo farà due milioni di traffico"

Palermo, 10 dic. "Questo è un porto che farà due milioni di traffico". Lo ha detto Pasqualino Monti, presidente dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, chiudendo la sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo' al Palermo Marina Yachting. "Io spero che questa realtà possa andare nelle mani giuste e proseguire la sua corsa, perché è un treno in corsa che non va fermato - ha aggiunto il presidente il cui mandato scade a luglio 2025 - Questo asset ha ancora delle potenzialità inesprese incredibili. Quando il mercato cresce e l'offerta dimostra di soddisfare la domanda, e non il contrario, significa che il mercato vuole di più. Io sono convinto che ci sia ancora tanta domanda da soddisfare e quindi bisogna continuare a lavorare sull'offerta. L'**Autorità** è in grado di farlo, così come tutto il resto delle Istituzioni siciliane. Penso che questa sia una grande sfida per questa terra e sono convinto che guardare al Sud faccia molto bene". Monti ha poi aggiunto: "Non penso che in Italia serva l'ennesima riforma del **sistema portuale** ma che serva la vera riforma. Una riforma che guardi all'asse intermodale. Creare un'azienda pubblica ti consente di creare una realtà che ha la fotografia del **sistema** Paese e non di 16 realtà diverse". "Il Ponte sullo Stretto è un'infrastruttura e come ogni infrastruttura è fondamentale se non altro perché appena ci sarà la posa della prima pietra, quando si comincerà a vedere la costruzione del Ponte, questa regione si renderà conto che si dovrà correre sull'anello ferroviario e sull'anello autostradale. Non altri aeroporti, non altre infrastrutture. Quelle che ci sono, migliorate e rese adeguate rispetto a un **sistema** che certamente si muoverà con grande velocità. Io sono convinto che la Sicilia abbia grandi margini di miglioramento e di crescita" ha precisato, per poi concludere: "Ho sempre pensato che Barcellona dovesse essere il modello di portualità. Ho visto creare economia in luoghi dove era impossibile anche solo pensare di portare economia. Una capacità incredibile di rigenerare. Qui (a Palermo ndr) il nostro obiettivo è creare economia, riqualificare e riannettere il porto alla città".

COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Schifani: "Prevarrà il senso di responsabilità dell'aula sulla Finanziaria"

PALERMO - "L'ok della commissione Bilancio dell'Ars alla legge finanziaria è un passo avanti molto importante", a dichiararlo è il governatore Renato Schifani, all'indomani dell'ok per la legge di Bilancio da parte della commissione Bilancio, parlando a margine della sesta edizione di 'Noi, il Mediterraneo', organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale al Marina Yachting di Palermo. "Si è lavorato in un clima costruttivo tra maggioranza e opposizione", ha aggiunto Schifani che ieri ha visto arrivare i voti favorevoli da parte dei partiti del centrodestra, ad opporsi invece Movimento cinque stelle e Partito democratico (con i dem che hanno abbandonato i lavori) e è astenuto Sud chiama Nord, movimento fondato da Cateno De Luca "È evidente che in Aula non mancheranno le dialettiche, ma sono convinto che anche stavolta il senso di responsabilità prevarrà nelle opposizioni per evitare che alla Sicilia l'esercizio provvisorio. Sono fiducioso".



'Formula Palermo': esempio di recupero sociale delle comunità portuali

Redazione

PALERMO Formula Palermo. Si potrebbe sintetizzare così la sfida del recupero sociale delle comunità portuali, superando quindi lo schema del recupero a uso urbano, spesso nella formula di parchi di divertimento, che ha caratterizzato molti interventi attuati in altre città portuali europee. Se ne è parlato stamani al Palermo Marina Yachting, in occasione del consueto appuntamento Noi, il Mediterraneo Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo una parola d'ordine: riordinare. Così ha sottolineato Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. Creare spazi precisi e percepibili immediatamente per le differenti attività del porto, facendo del porto stesso una parte integrante della città, in ciò trasformando un'industria complessa in un sistema che fosse, come accaduto, vissuto e avvertito come parte integrante della comunità cittadina. Oggi a Palermo il Waterfront è un luogo polifunzionale - spiega - dove il lavoro incontra il tempo libero, l'architettura celebra l'ambiente e la tecnologia abbraccia la sostenibilità. La trasformazione del porto non è solo un progetto infrastrutturale, ma una nuova idea di città: aperta, dinamica e pronta a dialogare con il Mediterraneo e con il mondo. L'esempio del Palermo Marina Yachting Lo scorso anno la trasformazione del molo Trapezoidale nel moderno Palermo Marina Yachting, un'area degradata in un'opportunità di sviluppo: La capacità competitiva dei territori è in chiara relazione con la modernizzazione della dotazione infrastrutturale degli stessi e dei servizi offerti. Così anche il molpalermo marina yachting, da accozzaglia di cemento e di funzioni, è cambiato, acquisendo destinazioni d'uso del tutto nuove che hanno a che fare con la riqualificazione culturale e l'accoglienza turistica spiega il presidente. I risultati, dopo un anno, sono positivi, con un afflusso al di sopra di ogni aspettativa: su quest'area si muovono annualmente circa due milioni di persone. Gli esercenti, che hanno investito in questo luogo, sono soddisfatti del loro condominio che offre dallo street food al sushi, dalla gioielleria alla SPA. Nel porto di Palermo, nel 2024, supereremo il milione di crocieristi, numero che crescerà ancora nel 2025: Palermo in passato ne faceva 450 mila, siamo arrivati in pochi anni a raddoppiare il dato. Abbiamo investito quasi 600 milioni perché il porto divenisse quello che è oggi, ma il lavoro continua, i margini di miglioramento sono ancora tanti. C'è anche la sistemazione del Molo Sud per completare la riqualificazione attorno alla Cala, l'antico porticciolo. Il Molo verrà ampliato con nuovi percorsi ciclo-pedonali, i vecchi edifici saranno sostituiti da altri di pregio e dati in concessione alle attività già esistenti; sulla banchina esterna saranno realizzati nuovi ormeggi turistici per navi e mega yacht. Nautica e yacht L'evento di oggi si è focalizzato anche sullo yachting: L'attenzione al lusso non è solo una scelta



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

di prestigio, ma un'opportunità economica concreta. Al PMY abbiamo già attracchi per quattordici mega yacht: il percorso è ancora all'inizio ma nell'importante processo di modernizzazione abbiamo adeguato la nostra offerta alle esigenze delle grandi imbarcazioni da diporto. Il lusso -continua Monti- può essere non solo un privilegio, ma anche una risorsa economica condivisa. Penso al refitting, elemento chiave per l'economia di un porto. Gli armatori di super yacht possono trovare a Palermo un'alternativa competitiva rispetto ad altri poli mediterranei, grazie alla combinazione di alta qualità e costi più contenuti. Gli interventi sull'ex molo Trapezoidale della formula Palermo Demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti Effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l'ingresso in porto delle grandi navi da crociera Abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l'operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il nuovo centro urbano di Palermo 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo porto di Palermo Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle, Gela e Licata Realizzati un modernissimo terminal crociere e un terminal per aliscafi Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto un incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest'anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi con un importante aumento dell'occupazione.

Porti di Sciacca e Termini Imerese: gestione all'AdSp del Mar di Sicilia Occidentale

Andrea Puccini

PALERMO Nuovo impulso per i porti di Sciacca e Termini Imerese. La gestione degli scali passa ufficialmente all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, grazie ai protocolli d'intesa firmati dall'assessore regionale al Territorio e Ambiente, Giusi Savarino, e dal commissario dell'ente portuale, Pasqualino Monti. Questa è un'opportunità di crescita per entrambi gli scali», ha dichiarato l'assessore Savarino. «Affidarli a chi possiede le competenze necessarie per renderli moderni, efficienti e competitivi significa massimizzarne le potenzialità, trasformandoli in volani di sviluppo in armonia con le peculiarità economiche dei territori. L'assessore ha sottolineato il ruolo strategico dei due porti: Termini Imerese fungerà da sbocco per un'area industriale che beneficia di significativi investimenti da parte dei governi regionale e nazionale; Sciacca, invece, mira a diventare un punto di riferimento per la marineria e per il turismo da diporto, valorizzando la costa meridionale della Sicilia. I protocolli stabiliscono che la Regione Siciliana manterrà la piena titolarità delle aree demaniali marittime, mentre l'Autorità portuale si farà carico delle spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria. La firma degli accordi rappresenta un passo cruciale per rilanciare gli scali siciliani e rafforzarne il ruolo nei settori della logistica, dell'industria e del turismo. Grazie alla sinergia tra istituzioni e all'esperienza dell'Autorità portuale, Sciacca e Termini Imerese si preparano a scrivere un nuovo capitolo nella loro storia, puntando su innovazione e competitività per diventare motori di sviluppo economico per tutta la regione.



Schifani: "Porti siciliani strategici per il futuro dell'isola"

Andrea Puccini

PALERMO I porti siciliani sono al centro dello sviluppo economico e infrastrutturale dell'isola, come ribadito dal presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, durante il convegno Noi, il Mediterraneo al Marina Yachting del porto di Palermo. L'evento, organizzato dall'Autorità Portuale, è stato l'occasione per fare il punto sulle potenzialità della rete portuale siciliana e sui progetti in corso. Schifani ha quindi elogiato il lavoro di Pasqualino Monti, presidente dell'AdSp della Sicilia Occidentale, il cui mandato terminerà a luglio. Grazie alla sua gestione, Palermo ha cambiato volto: la mobilità portuale è migliorata, i flussi crocieristici sono cresciuti e la città si è riappropriata del suo mare. Se dipendesse da me, lo confermerei in eterno, ha dichiarato il presidente. Schifani ha confermato il sostegno regionale ai progetti di riqualificazione costiera, con particolare attenzione alla bonifica della zona dello Sperone, sottolineando che la Regione continuerà a fare la sua parte. Un focus è stato dedicato al porto di Termini Imerese, per il quale sono stati stanziati 30 milioni di euro dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC). L'obiettivo è integrare la mobilità marittima con le necessità del

territorio, anche in relazione al progetto di rilancio industriale guidato dal gruppo Pelligra. Termini può diventare un hub internazionale per l'export delle produzioni siciliane, ha affermato Schifani. Un altro pilastro dello sviluppo infrastrutturale siciliano è il porto di Augusta, scelto come base strategica per l'energia rinnovabile prodotta dagli impianti eolici marini galleggianti. La Sicilia ha vinto questa sfida, ha dichiarato Schifani, annunciando significativi investimenti statali e regionali per modernizzare il porto. Augusta diventerà un punto di riferimento per il settore delle energie rinnovabili, generando opportunità occupazionali e industriali legate alla transizione ecologica. Il presidente ha concluso sottolineando come la cooperazione istituzionale sia stata determinante per il rilancio dei porti siciliani. Palermo e Augusta dimostrano che una buona amministrazione può trasformare sfide complesse in opportunità. Questo è il modello che vogliamo esportare, per fare dei porti siciliani non solo motori di sviluppo regionale, ma anche riferimenti strategici a livello nazionale ed europeo, ha dichiarato Schifani. Con investimenti mirati e una visione strategica, i porti siciliani si candidano a diventare protagonisti del Mediterraneo, consolidando il ruolo dell'isola come ponte tra Europa, Nord Africa e Medio Oriente.



Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Schifani saluta Pasqualino Monti: "Grazie a lui Palermo si è riappropriata dal suo mare"

Il presidente della Regione è intervenuto durante un convegno organizzato dall'**Autorità portuale**: "A luglio andrà via, io lo confermerei in eterno alla guida dell'ente. Proseguiremo sulla strada che ha tracciato, soprattutto per il recupero dello Sperone e per il potenziamento dell'hub di Termini Imerese" "L'**Autorità portuale** di Palermo ha dimostrato in questi anni, grazie alla gestione di Pasqualino Monti, di avere una marcia in più. È cambiata la mobilità **portuale**, sono aumentati i flussi crocieristici e la città si è riappropriata del suo mare. Il mandato di Monti, purtroppo, scadrà a luglio: se dipendesse da me lo confermerei in eterno, ma sicuramente continueremo il progetto di riqualificazione della costa, soprattutto nella parte che prevede la bonifica dello Sperone. La Regione, come sempre, farà la sua parte". Sono le parole del presidente della Regione, Renato Schifani, intervenendo al convegno "Noi, il Mediterraneo" che si è tenuto stamattina al Marina Yachting di Palermo, organizzato dalla stessa **Autorità portuale**. Schifani ha parlato anche dello sviluppo delle altre infrastrutture portuali siciliane, da Termini Imerese ad Augusta, e delle opportunità che rappresentano per la crescita dell'Isola: "Sul porto di Termini Imerese abbiamo investito 30 milioni del Fsc perché la mobilità marina in quell'area va integrata con il territorio anche in funzione dell'operazione Pelligra. Termini può essere un hub internazionale per l'esportazione delle nostre produzioni".



Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

La rinascita del porto con Pasqualino Monti, in 7 anni investiti 600 milioni: "Più che raddoppiati i crocieristi"

Erano 400 mila nel 2017, arriveranno a 1,1 milioni a fine anno. Il bilancio del presidente uscente: "Il Pil dell'Authority è cresciuto di 45 volte e lo scorso anno abbiamo generato un utile di 27 milioni su 700 milioni di volume d'affari". Ricucita la ferita con la città: "Oggi lo scalo marittimo non è più un luogo chiuso" "Abbiamo ricostruito un'infrastruttura, lo abbiamo fatto partendo dalle opere di grande infrastrutturazione, alla ricostruzione delle strutture ricettive, quindi i terminal. Abbiamo costruito cinque terminal in quattro porti. A Palermo abbiamo realizzato il terminal aliscafi, crociere, il molo trapezoidale, che oggi può ospitare 14 mega yacht di dimensioni molto importanti. Abbiamo ricostruito la filiera della cantieristica e creato un **sistema** che ci ha consentito di raggiungere numeri importantissimi per la crescita del Pil e per l'occupazione a dismisura". Il bilancio tracciato oggi da Pasqualino Monti, in occasione del tradizionale appuntamento "Noi, il Mediterraneo...", certifica la rinascita del porto. Dal 2017, da quando cioè Monti è presidente dell'Autorità di **sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale (incarico che adesso si appresta a lasciare), il volto dello scalo marittimo è cambiato. "Finalmente -

sottolinea il manager che ha messo d'accordo tutti, da Leoluca Orlando a Renato Schifani, passando per Roberto Lagalla - si respira aria di città: non sono più luoghi chiusi alla città ma aperti, quindi riqualificati, ristrutturati, che hanno ricucito quella ferita con le città che hanno la fortuna di ospitarli". "Questo luogo - il Marina Yachting all'interno del molo trapezoidale - è stata un'opera molto importante, della quale noi andiamo molto fieri. Io, in particolare, sono orgoglioso di aver guidato una squadra che ha unito ai risultati numerici, anche una grande capacità di innamorarsi del progetto, che è stato realizzato in tempi molto ridotti, con una passione e dedizione che di solito non di trovano facilmente e che ha prodotto importanti risultati numerici". Già, i numeri. Eccone altri. In questi sette anni di gestione Monti il Pil dell'Authority è cresciuto di 45 volte e l'utile è andato al galoppo: 27 milioni lo scorso anno su 700 milioni di volume d'affari, anche meglio quest'anno in base ai primi dati preliminari. È cresciuto il traffico merci e quello passeggeri, in particolare quello delle crociere: erano 400 mila i crocieristi nel 2017, arriveranno a 1,1 milioni a fine anno. Monti si spinge oltre: "Questo è un porto che farà due milioni di traffico. Io spero che questa realtà possa andare nelle mani giuste e proseguire la sua corsa, perché è un treno in corsa che non va fermato. Questo asset ha ancora delle potenzialità inesprese incredibili. Quando il mercato cresce e l'offerta dimostra di soddisfare la domanda, e non il contrario, significa che il mercato vuole di più lo sono convinto che ci sia ancora tanta domanda da soddisfare e quindi bisogna continuare a lavorare sull'offerta è in grado di farlo, così come tutto il resto delle Istituzioni siciliane.



Erano 400 mila nel 2017, arriveranno a 1,1 milioni a fine anno. Il bilancio del presidente uscente: "Il Pil dell'Authority è cresciuto di 45 volte e lo scorso anno abbiamo generato un utile di 27 milioni su 700 milioni di volume d'affari". Ricucita la ferita con la città: "Oggi lo scalo marittimo non è più un luogo chiuso" "Abbiamo ricostruito un'infrastruttura, lo abbiamo fatto partendo dalle opere di grande infrastrutturazione, alla ricostruzione delle strutture ricettive, quindi i terminal. Abbiamo costruito cinque terminal in quattro porti. A Palermo abbiamo realizzato il terminal aliscafi, crociere, il molo trapezoidale, che oggi può ospitare 14 mega yacht di dimensioni molto importanti. Abbiamo ricostruito la filiera della cantieristica e creato un sistema che ci ha consentito di raggiungere numeri importantissimi per la crescita del Pil e per l'occupazione a dismisura". Il bilancio tracciato oggi da Pasqualino Monti, in occasione del tradizionale appuntamento "Noi, il Mediterraneo...", certifica la rinascita del porto. Dal 2017, da quando cioè Monti è presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale (incarico che adesso si appresta a lasciare), il volto dello scalo marittimo è cambiato. "Finalmente - sottolinea il manager che ha messo d'accordo tutti, da Leoluca Orlando a Renato Schifani, passando per Roberto Lagalla - si respira aria di città: non sono più luoghi chiusi alla città ma aperti, quindi riqualificati, ristrutturati, che hanno ricucito quella ferita con le città che hanno la fortuna di ospitarli". "Questo luogo - il Marina Yachting all'interno del molo trapezoidale - è stata un'opera molto importante, della quale noi andiamo molto fieri. Io, in particolare, sono orgoglioso di aver guidato una squadra che ha unito ai risultati numerici, anche una grande

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Penso che questa sia una grande sfida per questa terra e sono convinto che guardare al Sud faccia molto bene". Certo, è stato investito oltre un miliardo, di cui 600 milioni a Palermo per cambiare il volto dei porti delle coste occidentali della Sicilia. Sono stati demoliti 30 mila metri cubi di edifici fatiscenti, effettuati dragaggi per oltre 30 milioni e recuperati 50 mila metri quadri di aree. "Oggi a Palermo il waterfront è un luogo polifunzionale - spiega Monti - dove il lavoro incontra il tempo libero, l'architettura celebra l'ambiente e la tecnologia abbraccia la sostenibilità. È uno spazio vivo, che cresce con la città e la sua comunità. La trasformazione del porto di Palermo non è solo un progetto infrastrutturale, ma una nuova idea di città: aperta, dinamica e pronta a dialogare con il Mediterraneo e con il mondo. È quello che abbiamo fatto lo scorso anno trasformando il molo Trapezoidale nel moderno Palermo Marina Yachting, un'area degradata in un'opportunità di sviluppo". C'è anche la sistemazione del Molo Sud per completare la riqualificazione attorno alla Cala, l'antico porticciolo. "Sì, il Molo verrà ampliato - conclude Monti - creeremo nuovi percorsi ciclo-pedonali, i vecchi edifici saranno sostituiti da altri di pregio e dati in concessione alle attività già esistenti; sulla banchina esterna prevediamo la realizzazione di nuovi ormeggi turistici per navi e mega yacht". Per Maurizio Carta, assessore comunale alla Pianificazione urbanistica, "le aree portuali e costiere devono tornare a essere propulsore della città". Come? "Dobbiamo cominciare a guardare a tutta la costa palermitana come a una grande dorsale di rigenerazione e non soltanto come un limite, un margine oppure come un meraviglioso balcone a cui affacciarsi. Lungo quest'asse si stanno sprigionando delle forze economiche strepitose, il porto è una di queste, ma pensiamo anche alle attività turistiche delle borgate, alle grandi aree di rigenerazione come l'Arenella a nord e a sud il Foro Italico e la Bandita".

Il porto lancia "Formula Palermo" progetto di rigenerazione urbana e sociale

Dic 10, 2024 La "formula **Palermo**": questa in sintesi la sfida del recupero sociale delle comunità portuali, superando quindi lo schema del recupero a uso urbano, spesso nella formula di parchi di divertimento, che ha caratterizzato molti interventi attuati in altre città portuali europee. Il **Palermo** Marina Yachting, un anno dopo, è parte integrante della città; il lavoro è stato radicale. Sull'area dell'ex molo Trapezoidale sono stati: Demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti Effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l'ingresso in **porto** delle grandi navi da crociera Abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l'operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il "nuovo centro urbano" di **Palermo** 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo **porto** di **Palermo** Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, **Porto** Empedocle, Gela e Licata Realizzati un modernissimo terminal crociere e un terminal per aliscafi Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto: Un incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest'anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi Aumento dell'occupazione Al di là dei numeri, quella compiuta a **Palermo**, e oggetto di un primo consuntivo oggi in occasione del consueto appuntamento "Noi, il Mediterraneo", caratterizza un'operazione di rigenerazione urbana, sociale e inclusiva destinata a segnare una svolta storica nel rapporto **porto**-città in Mediterraneo. "Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo - ha affermato Pasqualino Monti, Presidente della Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale - una parola d'ordine: riordinare. Creare spazi precisi e percepibili immediatamente per le differenti attività del **porto**, facendo del **porto** stesso una parte integrante della città, in ciò trasformando un'industria complessa in un sistema che fosse, come accaduto, vissuto e avvertito come parte integrante della comunità cittadina". "Oggi a **Palermo** il Waterfront è un luogo polifunzionale - spiega Monti - dove il lavoro incontra il tempo libero, l'architettura celebra l'ambiente e la tecnologia abbraccia la sostenibilità. È uno spazio vivo, che cresce con la città e la sua comunità. La trasformazione del **porto** di **Palermo** non è solo un progetto infrastrutturale, ma una nuova idea di città: aperta, dinamica e pronta a dialogare con il Mediterraneo e con il mondo. È quello che abbiamo fatto lo scorso anno trasformando il molo Trapezoidale nel moderno **Palermo**



Dic 10, 2024 La "formula Palermo" questa in sintesi la sfida del recupero sociale delle comunità portuali, superando quindi lo schema del recupero a uso urbano, spesso nella formula di parchi di divertimento, che ha caratterizzato molti interventi attuati in altre città portuali europee. Il Palermo Marina Yachting, un anno dopo, è parte integrante della città; il lavoro è stato radicale. Sull'area dell'ex molo Trapezoidale sono stati: Demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti Effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l'ingresso in porto delle grandi navi da crociera. Abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l'operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il "nuovo centro urbano" di Palermo 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo porto di Palermo Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle, Gela e Licata Realizzati un modernissimo terminal crociere e un terminal per aliscafi. Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto: Un incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest'anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi. Aumento dell'occupazione. Al di là dei numeri, quella compiuta a Palermo, e oggetto di un primo consuntivo oggi in occasione del consueto appuntamento "Noi, il Mediterraneo...", caratterizza un'operazione di rigenerazione urbana, sociale e inclusiva destinata a segnare una svolta storica nel rapporto porto-città in Mediterraneo. "Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo - ha affermato Pasqualino Monti, Presidente della

Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

Marina Yachting, un'area degradata in un'opportunità di sviluppo. La capacità competitiva dei territori è in chiara relazione con la modernizzazione della dotazione infrastrutturale degli stessi e dei servizi offerti. Così anche il molo, da accozzaglia di cemento e di funzioni, è cambiato, acquisendo destinazioni d'uso del tutto nuove che hanno a che fare con la riqualificazione culturale e l'accoglienza turistica. Quelle realizzate sul molo Trapezoidale, oggi **Palermo** Marina Yachting, sono modifiche di assetti funzionali che conferiscono un carattere indelebile ai paesaggi, enfatizzano simboli e valori legati alle vicende storiche e proiettano il visitatore - sia esso un residente o un turista - all'interno del mondo dei flussi e delle emozioni che le città portuali sanno produrre e suscitare. Su quest'area si muovono annualmente circa due milioni di persone quindi possiamo affermare che il raccordo tra **porto** e centro storico è ormai assicurato e l'obiettivo di ritrovare nel mare un elemento di identità è stato sostanzialmente realizzato. Adesso i simboli e i valori di questo spazio sono diventati la cultura, la fantasia, il gioco, il loisir, la difesa del mare, l'esposizione delle eccellenze del Made in Sicily, attorno al motore del luogo, ovvero il Castello a Mare, valorizzato e pronto a incrementare l'offerta culturale cittadina". Un bel salto di qualità, trattandosi non solo di un cambiamento sull'area a mare, ma soprattutto di una vera e innovativa idea di città a forte impatto, con spazi aperti che consentono di immergersi completamente nell'esperienza marittima. Un nuovo quartiere d'acqua. I risultati, dopo un anno, sono positivi, con un afflusso al di sopra di ogni aspettativa. Riprende Monti: "Gli esercenti, che hanno investito in questo luogo, sono soddisfatti del loro "condominio" che offre dallo street food al sushi, dalla gioielleria alla SPA. Nel **porto** di **Palermo**, nel 2024, supereremo il milione di crocieristi, numero che crescerà ancora nel 2025: **Palermo** in passato ne faceva 450 mila, siamo arrivati in pochi anni a raddoppiare il dato. Abbiamo investito quasi 600 milioni perché il **porto** divenisse quello che è oggi, ma il lavoro continua, i margini di miglioramento sono ancora tanti. Abbiamo altre opere in corso di realizzazione, come l'interfaccia città-**porto**, il cui primo lotto inaugureremo nella prossima primavera, che miglioreranno la funzionalità portuale e la connessione con la città". C'è anche la sistemazione del Molo Sud per completare la riqualificazione attorno alla Cala, l'antico porticciolo. "Sì, il Molo verrà ampliato - continua Monti - creeremo nuovi percorsi ciclo-pedonali, i vecchi edifici saranno sostituiti da altri di pregio e dati in concessione alle attività già esistenti; sulla banchina esterna prevediamo la realizzazione di nuovi ormeggi turistici per navi e mega yacht". Oggi si è anche parlato di yachting: "L'attenzione al lusso non è solo una scelta di prestigio, ma un'opportunità economica concreta. Al PMY abbiamo già attracchi per quattordici mega yacht: il percorso è ancora all'inizio ma nell'importante processo di modernizzazione abbiamo adeguato la nostra offerta alle esigenze delle grandi imbarcazioni da diporto. Questi mesi sono stati di consolidazione, nel 2025 avremo il vero e proprio PMY con una programmazione ordinata, puntando sulla sua posizione strategica di **Palermo** al centro del Mediterraneo, sulla bellezza del suo patrimonio culturale e su un'offerta turistica sempre più sofisticata. Le richieste sono tantissime e questo ci fa ben sperare. Il lusso

Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

può essere non solo un privilegio, ma anche una risorsa economica condivisa. Penso al refitting, elemento chiave per l'economia di un porto. Gli armatori di super yacht possono trovare a Palermo un'alternativa competitiva rispetto ad altri poli mediterranei, grazie alla combinazione di alta qualità e costi più contenuti". Conclude il Presidente: "Questa attività genera un indotto significativo per il territorio, coinvolgendo ingegneri navali, artigiani, tecnici e fornitori locali. Inoltre, la presenza di yacht di lusso nel porto di Palermo non si traduce solo in vantaggi diretti per l'industria nautica, ma stimola anche l'economia locale. Gli armatori, gli equipaggi e i loro ospiti, che scelgono Palermo come punto di partenza per esplorare la Sicilia, contribuiscono, infatti, alla crescita del settore turistico". A partire dagli anni 90 le principali città-porto in Europa, in forte ritardo rispetto alle esperienze americane, si sono poste il problema di "abbattere le mura del porto" e creare una sinergia fra il tessuto urbano e le aree portuali che per decenni erano state isolate dal contesto delle città. Le esperienze di Barcellona e successivamente quella di Genova, guidata dall'architetto Renzo Piano, in occasione delle celebrazioni colombiane del 1992, hanno fatto per anni scuola generando un'alternativa europea, e specialmente mediterranea, alla formula americana perseguita, ad esempio, da New York, San Francisco (con il PIER 69) e da San Diego. Oggi si assiste, e Palermo ne è uno dei principali testimoni, a un vero e proprio New Deal del rapporto tra porto e città: l'abbattimento delle mura della cinta portuale e la riappropriazione delle aree sul mare, di cui la città era stata privata, diventa una chiave di lettura di recupero sociale di una coesione delle comunità cittadine, in funzione di una lotta all'emarginazione di interi quartieri e all'insegna del recupero più autentico di un identikit delle città di mare. Se Montecarlo ha compiuto questa scelta con il progetto terra-mare in chiave però molto elitaria, Barcellona, ora Palermo, e a seguire il Waterfront Project di Genova, segnano l'ingresso in una nuova era che non è prioritariamente urbanistica e architettonica, ma che punta con forza alla lotta al degrado urbano e alla costruzione di una comunità inclusiva in grado di affrontare le sfide presenti e future di realtà urbane, e quindi di comunità in profonda e costante evoluzione, smussando i motivi di attrito e costruendo grandi punti di aggregazione.

The Medi Telegraph

Palermo, Termini Imerese

Il nuovo waterfront di Palermo e l'esempio di Barcellona: "Così i vecchi porti diventano il cuore della blue economy"

Progetti a confronto al convegno 'Noi Mediterraneo'. Il precedente catalano: "Evitare i conflitti con la città e puntare sull'innovazione" Palermo - Un miliardo e 300 milioni di investimenti, di cui 650 milioni già spesi e 600 destinati alla riqualificazione di una filiera incredibilmente dimenticata per anni: quella del turismo, che in una grande capitale del Mediterraneo come Palermo significa crociere, traghetti, nautica da diporto, aree destinate al tempo libero. E poi: il 90% delle opere del Pnrr già appaltate, compresa l'elettificazione delle banchine. Senza dimenticare l'opera tecnicamente più ostica: i dragaggi dei fondali, grazie ai quali oggi è possibile accogliere le navi più grandi. Quello che Pasquino Monti lascia in dote all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale non solo lo dicono i numeri, ma lo si intuisce varcando l'ingresso della nuova Marina, probabilmente l'opera più iconica del suo mandato. Dove fino a pochi anni fa c'erano detriti e degrado, oggi c'è una "nuova Miami", come l'ha definita qualcuno. Un'operazione di recupero che ha preso spunto da città in un certo senso gemelle di Palermo: Barcellona col suo 'Port Vell', **Genova** col Porto Antico, più di recente Montecarlo con il progetto

di Renzo Piano. E proprio questa alleanza più che simbolica è al centro, oggi, della sesta edizione del convegno internazionale "Noi Mediterraneo". La svolta di Palermo e l'esempio catalano La rivoluzione voluta da Monti ha interessato una superficie complessiva di oltre 50.000 metri quadrati, sui quali sono stati demoliti circa 30 mila metri cubi di strutture abusive, due gru alte 54 metri, 29 silos, per lasciare spazio ad aree verdi, tre ristoranti a bordo d'acqua, attracchi per 14 mega yacht di oltre 100 metri, un convention center con 250 posti a sedere, un teatro che degrada verso il mare e guarda Monte Pellegrino, un ristorante panoramico, un museo multimediale della città. Il nuovo porto ingloba anche il Castello a Mare, presidio archeologico a difesa della città affacciato sul Trapezoidale, candidato all'inserimento nel percorso arabo-normanno di Palermo, Monreale e Cefalù, patrimonio dell'Umanità Unesco. Del Palermo Marina Yachting fanno parte diverse club house, mentre le eccellenze enogastronomiche siciliane sono ospitate in un edificio di 2.000 metri quadrati. Insomma: un quartiere restituito alla città e 'prestato' ai turisti, sempre più numerosi, che sbarcano da traghetti, navi da crociera e yacht. "Oggi non c'è luogo, a Palermo, con una maggiore intensità di relazioni - dice Maurizio Carta, assessore alla pianificazione urbanistica - Questo è il vero laboratorio cittadino: qui si intrecciano le economie del mare, del tempo libero, della ristorazione. Qui può nascere una nuova mobilità acquatica. Il progetto voluto da Monti non è solo un elemento decorativo del paesaggio, è un esempio di quello che la città può e deve diventare. Come ha fatto Barcellona prima di noi". Già, ma come ha fatto lo scalo catalano a diventare quello che è? "Barcellona ha iniziato a pensare al nuovo



Progetti a confronto al convegno 'Noi Mediterraneo'. Il precedente catalano: "Evitare i conflitti con la città e puntare sull'innovazione". Palermo - Un miliardo e 300 milioni di investimenti, di cui 650 milioni già spesi e 600 destinati alla riqualificazione di una filiera incredibilmente dimenticata per anni: quella del turismo, che in una grande capitale del Mediterraneo come Palermo significa crociere, traghetti, nautica da diporto, aree destinate al tempo libero. E poi: il 90% delle opere del Pnrr già appaltate, compresa l'elettificazione delle banchine. Senza dimenticare l'opera tecnicamente più ostica: i dragaggi dei fondali, grazie ai quali oggi è possibile accogliere le navi più grandi. Quello che Pasquino Monti lascia in dote all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale non solo lo dicono i numeri, ma lo si intuisce varcando l'ingresso della nuova Marina, probabilmente l'opera più iconica del suo mandato. Dove fino a pochi anni fa c'erano detriti e degrado, oggi c'è una "nuova Miami", come l'ha definita qualcuno. Un'operazione di recupero che ha preso spunto da città in un certo senso gemelle di Palermo: Barcellona col suo 'Port Vell', Genova col Porto Antico, più di recente Montecarlo con il progetto di Renzo Piano. E proprio questa alleanza più che simbolica è al centro, oggi, della sesta edizione del convegno internazionale "Noi Mediterraneo". La svolta di Palermo e l'esempio catalano La rivoluzione voluta da Monti ha interessato una superficie complessiva di oltre 50.000 metri quadrati, sui quali sono stati demoliti circa 30 mila metri cubi di strutture abusive, due gru alte 54 metri, 29 silos, per lasciare spazio ad aree verdi, tre ristoranti a bordo d'acqua, attracchi per 14 mega yacht di oltre 100 metri, un convention center con 250 posti a sedere, un teatro che degrada verso il mare e guarda Monte Pellegrino, un ristorante panoramico, un museo multimediale della città. Il nuovo porto ingloba anche il Castello a Mare, presidio archeologico a difesa della città affacciato sul

The Medi Telegraph

Palermo, Termini Imerese

rapporto tra città e porto 40 anni fa - spiega Eduard Rodès, direttore generale della Scuola Europea del trasporto intermodale - partendo da un presupposto che non ha mai abbandonato: le decisioni si prendono insieme. Non a caso le scelte più importanti le adottano l'autorità portuale e la Regione. Su temi così delicati è impossibile fare previsioni a lungo termine. Faccio un esempio: l'ultimo piano strategico del porto di Barcellona arriva al 2050, ma ogni cinque anni è prevista una revisione. Serve intelligenza collettiva per adattare il porto alla città. E i risultati si ottengono non solo approvando una pianificazione, ma sapendo che per attuarla è necessaria flessibilità. La scelta più emblematica? Deviare il corso di un fiume per 2 km per recuperare il porto antico. Oggi in quell'area ospitiamo le start up più promettenti della blue economy : il territorio non solo si è adattato, ma ha capito e apprezzato l'importanza dell'innovazione. E' qui che oggi si gettano le basi per il futuro di Barcellona".

Crociere, corre il mercato del lusso con MSC Yacht Club

Visualizzazioni: **Crociere**, corre il mercato del lusso con MSC Yacht Club ROMA (ITALPRESS) - Il mercato delle **crociere** di lusso è un segmento in crescita nell'industria del turismo, caratterizzato da un'offerta esclusiva e personalizzata rivolta a un pubblico con alta capacità di spesa. Anche MSC **Crociere** ha diversificato la sua offerta per competere in questo ambito. La compagnia ha dotato tutte le sue ultime navi entrate in flotta dal 2008 in poi di un'area esclusiva chiamata MSC Yacht Club, dedicata a tutti coloro che amano i numerosi servizi offerti a bordo delle grandi navi da crociera, ma allo stesso tempo non vogliono rinunciare alla riservatezza e all'esclusività offerte dagli yacht. L'MSC Yacht Club ha fatto il suo debutto nel 2008 a bordo di MSC Fantasia e oggi è disponibile sulla maggior parte delle navi della flotta MSC **Crociere**. "Abbiamo inserito, da oltre 15 anni - afferma Leonardo Massa, Vice President di MSC **Crociere** - un'offerta che è risultata assolutamente innovativa, quella dello Yacht Club, la nostra aerea sei stelle, la "nave nella nave", che ha ottenuto da parte degli ospiti italiani uno straordinario successo. Oggi le prime cabine in assoluto che si vendono sono quelle dello Yacht Club.

L'idea è stata non solo quella di dedicare una porzione di nave a questi ospiti, ma di offrire un servizio straordinariamente efficace e attento per soddisfare le esigenze anche degli ospiti più esigenti. Proprio grazie al successo ottenuto dal prodotto Yacht Club, si è poi deciso di partire con un ulteriore progetto nel mondo del lusso che è quello di Explora Journeys che ci vede protagonisti già con due navi e altre 4 nuove navi in arrivo". Gli ospiti che scelgono l'MSC Yacht Club, oltre a tutti i servizi disponibili sulle navi da crociera, hanno a disposizione spazi esclusivi, tra cui una lounge e un ristorante dedicati, caratterizzati da raffinatezza e da un'alta qualità dei menu con preparazioni gourmet. Inoltre, piscina privata, solarium riservato, vasca idromassaggio, accesso diretto con ascensore privato, centro benessere MSC Aurea Spa ed una Thermal Suite gratuita con un pacchetto che include una sauna e un bagno turco per due, sono solo alcuni dei privilegi riservati. Ma a fare la vera differenza è il maggiordomo, disponibile h24, che accoglie gli ospiti sin dal loro arrivo nel terminal **crociere** per occuparsi di tutte le pratiche burocratiche e li accompagna fino alla loro suite ed è a disposizione degli ospiti per tutta la durata della crociera. Tra i suoi servizi, oltre a sistemare e riordinare la suite, per chi lo desidera può disfare e rifare le valigie, può prenotare pranzi e cene al ristorante, gli spettacoli a teatro o le escursioni a terra. MSC Yacht Club oggi è disponibile su 14 navi su 22 totali della flotta. Sarà presente anche su MSC World America, che arriverà ad aprile 2025 e su MSC World Asia, che arriverà nel 2026. MSC **Crociere** ha inoltre pensato di offrire agli ospiti dell'MSC



12/10/2024 10:52

Visualizzazioni: Crociere, corre il mercato del lusso con MSC Yacht Club ROMA (ITALPRESS) - Il mercato delle crociere di lusso è un segmento in crescita nell'industria del turismo, caratterizzato da un'offerta esclusiva e personalizzata rivolta a un pubblico con alta capacità di spesa. Anche MSC Crociere ha diversificato la sua offerta per competere in questo ambito. La compagnia ha dotato tutte le sue ultime navi entrate in flotta dal 2008 in poi di un'area esclusiva chiamata MSC Yacht Club, dedicata a tutti coloro che amano i numerosi servizi offerti a bordo delle grandi navi da crociera, ma allo stesso tempo non vogliono rinunciare alla riservatezza e all'esclusività offerte dagli yacht. L'MSC Yacht Club ha fatto il suo debutto nel 2008 a bordo di MSC Fantasia e oggi è disponibile sulla maggior parte delle navi della flotta MSC Crociere. "Abbiamo inserito, da oltre 15 anni - afferma Leonardo Massa, Vice President di MSC Crociere - un'offerta che è risultata assolutamente innovativa, quella dello Yacht Club, la nostra aerea sei stelle, la "nave nella nave", che ha ottenuto da parte degli ospiti italiani uno straordinario successo. Oggi le prime cabine in assoluto che si vendono sono quelle dello Yacht Club. L'idea è stata non solo quella di dedicare una porzione di nave a questi ospiti, ma di offrire un servizio straordinariamente efficace e attento per soddisfare le esigenze anche degli ospiti più esigenti. Proprio grazie al successo ottenuto dal prodotto Yacht Club, si è poi deciso di partire con un ulteriore progetto nel mondo del lusso che è quello di Explora Journeys che ci vede protagonisti già con due navi e altre 4 nuove navi in arrivo". Gli ospiti che scelgono l'MSC Yacht Club, oltre a tutti i servizi disponibili sulle navi da crociera, hanno a disposizione spazi esclusivi, tra cui una lounge e un ristorante dedicati, caratterizzati da

Agipress

Focus

Yacht Club una selezione di escursioni esclusive, per impreziosire ancora di più l'esperienza del viaggio. -foto ufficio stampa Msc - (ITALPRESS). Facebook X WhatsApp.

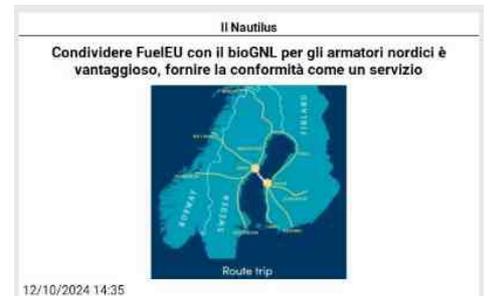
Il Nautilus

Focus

Condividere FuelEU con il bioGNL per gli armatori nordici è vantaggioso, fornire la conformità come un servizio

(Peter Ståhlberg, Wasaline: "Gli accordi di pooling aiuteranno gli altri a ridurre le emissioni e a portare avanti la transizione verde"; foto courtesy Wasaline) I recenti accordi con i fornitori di carburante stanno creando opportunità di pooling e banche per gli armatori che utilizzano il bioGNL per conformarsi alle normative FuelEU Maritime Vaasa Finland. Gli armatori nordici stanno sfruttando il bioGNL per conformarsi eccessivamente alle normative marittime di FuelEU, creando accordi di pooling (messa in comune, condivisione) per la riduzione delle emissioni delle navi da offrire ad altre navi che navigano con combustibili marini tradizionali. Il pooling di FuelEU consente alle navi che superano gli obiettivi di intensità di generare valore monetizzando l'eccesso di conformità, noto come "surplus", con altre navi. Se le aziende riescono a trovare acquirenti per il surplus, questo può diventare un'altra fonte di entrate che potenzialmente colma il divario di costo tra combustibili alternativi e fossili. Il pooling di FuelEU, quindi, può creare un business case per la navigazione ecologica. L'obiettivo del meccanismo di messa in comune è quello di fornire "incentivi per gli investimenti in tecnologie più avanzate. L'UE

ha scelto di non creare un mercato gestito dal governo per l'acquisto e la vendita di crediti di conformità, come il 'mercato della liquidazione del credito' usato dalla California. Al contrario, l'UE ha istituito il pooling come meccanismo aperto che offre agli operatori del mercato la libertà di stabilire i propri accordi e prezzi di pooling. È probabile che questo approccio aperto **porti** a accordi di pooling che coinvolgono una serie di attori. Gli attori potenziali sono: il pool lead (venditore), cioè la nave che supera l'obiettivo di conformità e decide di condividere l'eccedenza con altre navi. - Il partecipante al pool (acquirente) è una nave che cerca di raggiungere la conformità attraverso l'eccedenza del piombo del pool. - Il broker di pool è un ruolo aperto a qualsiasi entità, comprese le terze parti, in grado di mettere in contatto i venditori con gli acquirenti e potenzialmente supervisionare o gestire le relazioni. - I fornitori di servizi di pool includono servizi finanziari, legali e assicurativi necessari per lo scambio tra le entità coinvolte con le navi. La finlandese Viking Line, che gestisce traghetti ro-ro alimentati a GNL nel Baltico, ha accettato di aderire a un servizio di pooling marittimo FuelEU istituito dal fornitore di carburante Gasum. L'armatore finlandese prevede di utilizzare le sue navi con bioGNL ricavato da rifiuti e letame rinnovabili per generare riduzioni delle emissioni di gas serra (GHG) di oltre il 90% rispetto al gasolio marino, secondo Gasum. Di conseguenza, l'armatore sarà in grado di rispettare i requisiti di FuelEU Maritime per ridurre l'intensità di carbonio dei suoi combustibili di oltre il 2%. Così, Viking Line si unisce all'armatore finlandese Wasaline nel servizio di pooling FuelEU Maritime di Gasum. Wasaline gestisce un traghetto ibrido a batteria GNL



(Peter Ståhlberg, Wasaline: "Gli accordi di pooling aiuteranno gli altri a ridurre le emissioni e a portare avanti la transizione verde"; foto courtesy Wasaline) I recenti accordi con i fornitori di carburante stanno creando opportunità di pooling e banche per gli armatori che utilizzano il bioGNL per conformarsi alle normative FuelEU Maritime Vaasa Finland. Gli armatori nordici stanno sfruttando il bioGNL per conformarsi eccessivamente alle normative marittime di FuelEU, creando accordi di pooling (messa in comune, condivisione) per la riduzione delle emissioni delle navi da offrire ad altre navi che navigano con combustibili marini tradizionali. Il pooling di FuelEU consente alle navi che superano gli obiettivi di intensità di generare valore monetizzando l'eccesso di conformità, noto come "surplus", con altre navi. Se le aziende riescono a trovare acquirenti per il surplus, questo può diventare un'altra fonte di entrate che potenzialmente colma il divario di costo tra combustibili alternativi e fossili. Il pooling di FuelEU, quindi, può creare un business case per la navigazione ecologica. L'obiettivo del meccanismo di messa in comune è quello di fornire "incentivi per gli investimenti in tecnologie più avanzate. L'UE ha scelto di non creare un mercato gestito dal governo per l'acquisto e la vendita di crediti di conformità, come il 'mercato della liquidazione del credito' usato dalla California. Al contrario, l'UE ha istituito il pooling come meccanismo aperto che offre agli operatori del mercato la libertà di stabilire i propri accordi e prezzi di pooling. È probabile che questo approccio aperto porti a accordi di pooling che coinvolgono una serie di attori. Gli attori potenziali sono: il pool lead (venditore), cioè la nave che supera l'obiettivo di conformità e decide di condividere l'eccedenza con altre navi. - Il partecipante al pool (acquirente) è una nave che cerca di raggiungere la conformità attraverso l'eccedenza del piombo del pool. - Il broker di pool è un ruolo aperto a qualsiasi entità, comprese le terze parti, in grado di mettere in contatto i

Il Nautilus

Focus

che trasporta passeggeri e merci tra la Finlandia e la Svezia. Gasum gestirà il pool, fornirà bioGNL a basse emissioni e offrirà una conformità eccessiva alle compagnie di navigazione con navi a propulsione convenzionale che non sono conformi. Le navi che non rispettano le riduzioni di intensità dei gas serra richieste sono soggette a sanzioni pecuniarie da parte delle Autorità nazionali competenti. L'amministratore delegato di Wasaline, Peter Ståhlberg, afferma che la partecipazione al servizio di pooling ha "il potenziale per aumentare la produzione e l'uso di biocarburanti rinnovabili", aggiungendo che l'accordo "aiuterebbe gli altri a ridurre le emissioni e a portare avanti la transizione verde". A partire dal 2025, le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate che fanno scalo nei porti dell'UE dovranno rispettare il programma FuelEU Maritime, che mira ad aumentare l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e a limitare le emissioni di gas serra. Le navi sono tenute a ridurre l'intensità di carbonio del carburante acquistato inizialmente del 2%, con il regolamento che diventa gradualmente più rigoroso, richiedendo una riduzione fino all'80% entro il 2050. Per facilitare la conformità per le compagnie di navigazione, FuelEU Maritime consente la messa in comune volontaria delle riduzioni delle emissioni tra le navi. Ciò significa che le navi eccessivamente conformi possono compensare le navi non conformi; in altre parole, fornire la conformità come servizio. Altri proprietari stanno prendendo accordi simili con i fornitori di carburante bioLNG. United European Carriers (UECC), con sede a Oslo, ha raggiunto un accordo con Titan Clean Fuels, con sede nei Paesi Bassi, che le consentirà di gestire le sue navi multi-carburante con bioGNL per la fine del 2024 e la maggior parte del 2025. Ciò amplia un precedente accordo tra le parti. Dal 1° luglio 2024, oltre il 95% del carburante consegnato da Titan alle navi per autotrasporto e camion puro dell'UECC è biometano liquefatto, con conseguente riduzione dell'emissione di oltre 30.000 tonnellate di gas serra. Titan e UECC prevedono di evitare più di 75.000 tonnellate di emissioni di gas serra nel 2025. Le aspettative sono che l'uso del bioGNL offrirà all'UECC un'eccessiva conformità con FuelEU Maritime in tutta la sua flotta complessiva, offrendogli l'opportunità di mettere in comune e depositare i saldi di conformità. A seconda degli accordi commerciali, anche i noleggiatori possono beneficiare dell'uso del bioGNL, osserva Daniel Gent, responsabile dell'energia e della sostenibilità dell'UECC. "Attraverso il nostro registro delle emissioni di CO2, questo accordo offre ai nostri clienti l'opportunità di ridurre significativamente le loro emissioni Scope 3", afferma. Il biometano liquefatto, bio-GNL, è un combustibile completamente rinnovabile ed ecologico con emissioni di gas serra nel ciclo di vita che sono, in media, inferiori del 90% rispetto all'uso di combustibili fossili. Il biogas può essere utilizzato in tutte le stesse applicazioni del gas naturale. Gasum produce biogas nei suoi 17 impianti di biogas in Finlandia e Svezia e ha inoltre stabilito partnership a lungo termine con produttori di biogas affidabili e certificati in tutta Europa. Gasum è pronta a portare sul mercato l'e-metano rinnovabile a partire dal 2027. L'obiettivo di Gasum è quello di offrire ai propri clienti 7 TWh di gas rinnovabile all'anno entro il 2027, tra biometano ed e-metano. Il raggiungimento di questo obiettivo significherebbe una riduzione combinata di 1,8 milioni di tonnellate di anidride

Il Nautilus

Focus

carbonica all'anno per i clienti di Gasum. Wasaline è la compagnia di navigazione più settentrionale del mondo, che trasporta quotidianamente passeggeri e merci tra Vaasa in Finlandia e Umeå in Svezia, attraverso il Golfo di Bothnia durante tutto l'anno. Il percorso è importante per la sicurezza dell'approvvigionamento. (Foto courtesy Wasaline).

Il Nautilus

Focus

Bando di concorso per la fornitura di servizi di rimorchio portuale a servizio completo nel nuovo porto di Nador Med

(Foto courtesy Nador Port Authority) Il Regno del Marocco ha sviluppato un nuovo **porto**, chiamato "Nador West Med Port" sulla costa meridionale del Mediterraneo occidentale, a circa 120 miglia dallo Stretto di Gibilterra Rabat . Nador West Med (Nador Med) è un **porto** di trasbordo marocchino in costruzione nella Baia di Betoja, situato all'estuario del fiume Kert, 30 km a ovest della città di Nador, nella regione orientale del Rif, nel nord-est del Marocco. La componente container di Nador West Med è progettata con una capacità iniziale di 3 milioni di teu, con la possibilità di un aumento di 2 milioni di teu. Il progetto mira a rafforzare la presenza del Marocco sulle rotte marittime internazionali. La classifica globale del Marocco nella connettività marittima è migliorata dal 78° posto nel 2004 al 17° nel 2011 in seguito al completamento di Tanger Med. La costruzione è iniziata nel 2016 con una durata iniziale prevista di 60 mesi. Il costo del progetto è stimato in 7,61 miliardi di dirham (circa 800 milioni di dollari). Il completamento è previsto per il 2024 con un'apertura nel 2025. Nel 2016, un consorzio internazionale si è aggiudicato il contratto di costruzione del **porto** Nador West Med. Il consorzio

è composto dal gruppo marocchino SGTM, dal gruppo lussemburghese JDN e dal gruppo turco STFA. Questo nuovo **porto** in acque profonde offre grandi capacità ed è costruito in fasi. La prima fase si è appena conclusa ed è composta da: - un terminal container di 1520 lm di lunghezza e 18m di pescaggio, con una capacità nominale di 3,5 milioni di teu; - un terminal per General Cargo con un pescaggio di 18 metri, con una capacità nominale annua di oltre 3 milioni di tonnellate; - una banchina per prodotti Dry Bulk di 360 lm di lunghezza e 20 m di pescaggio, con una capacità annua di 7 milioni di tonnellate; - un terminal per prodotti energetici (liquidi e gassosi) con 3 posti barca di 22m di pescaggio e una capacità annua di 25 milioni di tonnellate; - un terminal roll-on roll-off per veicoli e camion con una capacità annua di 400.000 unità. L'inizio delle operazioni commerciali del **porto** è previsto per la seconda metà del 2026. In questa prima fase, si prevede di garantire anche: - la costruzione di una seconda banchina container lunga 860 lm a una profondità di 18m che offre una capacità aggiuntiva da 1,5 a 2 milioni di teu. - La costruzione di una banchina specializzata, profonda 20 m, per l'ormeggio di navi GNL tipo FSRU e FSU di 270 lm di lunghezza. Il **porto** di Nador West Med gode di una posizione strategica e di infrastrutture ad alta capacità, che offrono opportunità per lo sviluppo di attività di trasbordo di container e prodotti energetici e servizi di import/export in un ambiente competitivo e performante. In previsione della prima fase di messa in servizio commerciale, Nador West Med Company (NWM), con i poteri ad essa conferiti, ha deciso di concedere un'autorizzazione operativa esclusiva per i servizi pubblici di Rimorchio e Assistenza,



(Foto courtesy Nador Port Authority) Il Regno del Marocco ha sviluppato un nuovo porto, chiamato "Nador West Med Port" sulla costa meridionale del Mediterraneo occidentale, a circa 120 miglia dallo Stretto di Gibilterra Rabat . Nador West Med (Nador Med) è un porto di trasbordo marocchino in costruzione nella Baia di Betoja, situato all'estuario del fiume Kert, 30 km a ovest della città di Nador, nella regione orientale del Rif, nel nord-est del Marocco. La componente container di Nador West Med è progettata con una capacità iniziale di 3 milioni di teu, con la possibilità di un aumento di 2 milioni di teu. Il progetto mira a rafforzare la presenza del Marocco sulle rotte marittime internazionali. La classifica globale del Marocco nella connettività marittima è migliorata dal 78° posto nel 2004 al 17° nel 2011 in seguito al completamento di Tanger Med. La costruzione è iniziata nel 2016 con una durata iniziale prevista di 60 mesi. Il costo del progetto è stimato in 7,61 miliardi di dirham (circa 800 milioni di dollari). Il completamento è previsto per il 2024 con un'apertura nel 2025. Nel 2016, un consorzio internazionale si è aggiudicato il contratto di costruzione del porto Nador West Med. Il consorzio è composto dal gruppo marocchino SGTM, dal gruppo lussemburghese JDN e dal gruppo turco STFA. Questo nuovo porto in acque profonde offre grandi capacità ed è costruito in fasi. La prima fase si è appena conclusa ed è composta da: - un terminal container di 1520 lm di lunghezza e 18m di pescaggio, con una capacità nominale di 3,5 milioni di teu; - un terminal per General Cargo con un pescaggio di 18 metri, con una capacità nominale annua di oltre 3 milioni di tonnellate; - una banchina per prodotti Dry Bulk di 360 lm di lunghezza e 20 m di pescaggio, con una capacità annua di 7 milioni di tonnellate; - un terminal per prodotti energetici (liquidi e gassosi) con 3 posti barca di 22m di pescaggio e una capacità annua di 25 milioni di tonnellate; - un terminal roll-on roll-off per veicoli e camion con una

Il Nautilus

Focus

ad un operatore selezionato.

Crociere, corre il mercato del lusso con MSC Yacht Club

ROMA (ITALPRESS) - Il mercato delle **crociere** di lusso è un segmento in crescita nell'industria del turismo, caratterizzato da un'offerta esclusiva e personalizzata rivolta a un pubblico con alta capacità di spesa. Anche MSC **Crociere** ha diversificato la sua offerta per competere in questo ambito. La compagnia ha dotato tutte le sue ultime navi entrate in flotta dal 2008 in poi di un'area esclusiva chiamata MSC Yacht Club, dedicata a tutti coloro che amano i numerosi servizi offerti a bordo delle grandi navi da crociera, ma allo stesso tempo non vogliono rinunciare alla riservatezza e all'esclusività offerte dagli yacht. L'MSC Yacht Club ha fatto il suo debutto nel 2008 a bordo di MSC Fantasia e oggi è disponibile sulla maggior parte delle navi della flotta MSC **Crociere**. "Abbiamo inserito, da oltre 15 anni - afferma Leonardo Massa, Vice President di MSC **Crociere** - un'offerta che è risultata assolutamente innovativa, quella dello Yacht Club, la nostra aerea sei stelle, la "nave nella nave", che ha ottenuto da parte degli ospiti italiani uno straordinario successo. Oggi le prime cabine in assoluto che si vendono sono quelle dello Yacht Club. L'idea è stata non solo quella di dedicare una porzione di nave a questi ospiti, ma di offrire un servizio straordinariamente efficace e attento per soddisfare le esigenze anche degli ospiti più esigenti. Proprio grazie al successo ottenuto dal prodotto Yacht Club, si è poi deciso di partire con un ulteriore progetto nel mondo del lusso che è quello di Explora Journeys che ci vede protagonisti già con due navi e altre 4 nuove navi in arrivo". Gli ospiti che scelgono l'MSC Yacht Club, oltre a tutti i servizi disponibili sulle navi da crociera, hanno a disposizione spazi esclusivi, tra cui una lounge e un ristorante dedicati, caratterizzati da raffinatezza e da un'alta qualità dei menu con preparazioni gourmet. Inoltre, piscina privata, solarium riservato, vasca idromassaggio, accesso diretto con ascensore privato, centro benessere MSC Aurea Spa ed una Thermal Suite gratuita con un pacchetto che include una sauna e un bagno turco per due, sono solo alcuni dei privilegi riservati. Ma a fare la vera differenza è il maggiordomo, disponibile h24, che accoglie gli ospiti sin dal loro arrivo nel terminal **crociere** per occuparsi di tutte le pratiche burocratiche e li accompagna fino alla loro suite ed è a disposizione degli ospiti per tutta la durata della crociera. Tra i suoi servizi, oltre a sistemare e riordinare la suite, per chi lo desidera può disfare e rifare le valigie, può prenotare pranzi e cene al ristorante, gli spettacoli a teatro o le escursioni a terra. MSC Yacht Club oggi è disponibile su 14 navi su 22 totali della flotta. Sarà presente anche su MSC World America, che arriverà ad aprile 2025 e su MSC World Asia, che arriverà nel 2026. MSC **Crociere** ha inoltre pensato di offrire agli ospiti dell'MSC Yacht Club una selezione di escursioni esclusive, per impreziosire ancora di più l'esperienza del viaggio.



12/10/2024 10:31

ROMA (ITALPRESS) - Il mercato delle crociere di lusso è un segmento in crescita nell'industria del turismo, caratterizzato da un'offerta esclusiva e personalizzata rivolta a un pubblico con alta capacità di spesa. Anche MSC Crociere ha diversificato la sua offerta per competere in questo ambito. La compagnia ha dotato tutte le sue ultime navi entrate in flotta dal 2008 in poi di un'area esclusiva chiamata MSC Yacht Club, dedicata a tutti coloro che amano i numerosi servizi offerti a bordo delle grandi navi da crociera, ma allo stesso tempo non vogliono rinunciare alla riservatezza e all'esclusività offerte dagli yacht. L'MSC Yacht Club ha fatto il suo debutto nel 2008 a bordo di MSC Fantasia e oggi è disponibile sulla maggior parte delle navi della flotta MSC Crociere. "Abbiamo inserito, da oltre 15 anni - afferma Leonardo Massa, Vice President di MSC Crociere - un'offerta che è risultata assolutamente innovativa, quella dello Yacht Club, la nostra aerea sei stelle, la "nave nella nave", che ha ottenuto da parte degli ospiti italiani uno straordinario successo. Oggi le prime cabine in assoluto che si vendono sono quelle dello Yacht Club. L'idea è stata non solo quella di dedicare una porzione di nave a questi ospiti, ma di offrire un servizio straordinariamente efficace e attento per soddisfare le esigenze anche degli ospiti più esigenti. Proprio grazie al successo ottenuto dal prodotto Yacht Club, si è poi deciso di partire con un ulteriore progetto nel mondo del lusso che è quello di Explora Journeys che ci vede protagonisti già con due navi e altre 4 nuove navi in arrivo". Gli ospiti che scelgono l'MSC Yacht Club, oltre a tutti i servizi disponibili sulle navi da crociera, hanno a disposizione spazi esclusivi, tra cui una lounge e un ristorante dedicati, caratterizzati da raffinatezza e da un'alta qualità dei menu con preparazioni gourmet. Inoltre, piscina

Italpress

Focus

-foto ufficio stampa Msc - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Msc, cresce il mercato del lusso con Yacht Club

ROMA (ITALPRESS) - Il mercato delle **crociere** di lusso è un segmento in crescita nell'industria del turismo, caratterizzato da un'offerta esclusiva e personalizzata rivolta a un pubblico con alta capacità di spesa. Anche MSC **Crociere** ha diversificato la sua offerta per competere in questo ambito. mgg/gsl.



A Viareggio celebrata Santa Barbara

VIAREGGIO Le cerimonie con il Giuramento degli Allievi a bordo della portaerei/portaelicotteri Trieste non hanno fatto dimenticare che ogni 4 dicembre gli uomini e le donne della Marina Militare, delle Capitanerie di Porto e quanti operano per essa, ritrovano con le comuni origini e valori, festeggiano solennemente la loro Santa Patrona. Nella mattinata di mercoledì 4 dicembre anche a Viareggio, come in tutti i **porti** d'Italia, si è svolta la cerimonia per la solenne ricorrenza di Santa Barbara, che ha avuto inizio in piazza Palombari dell'Artiglio per commemorare i caduti del mare ed è proseguita presso il Museo della Marineria dove si è data la lettura dei messaggi augurali, la consegna delle onorificenze al personale militare, all'Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Con l'occasione, gli allievi dell'Istituto Nautico Artiglio di Viareggio hanno omaggiato la memoria di Nave Artiglio a cui è intitolata la propria scuola. Anche in altre Capitanerie e comandi della Marina Militare si è voluto ricordare la Patrona, in alcune occasioni con semplici cerimonie religiose ma in altri con la commossa solennità di sempre come testimoniano le foto di Viareggio che pubblichiamo.*Santa Barbara è anche protettrice dei Vigili del Fuoco e il corpo, particolarmente impegnato sia questa scorsa estate per gli incendi che quest'inverno per le bombe d'acqua, ha solennemente celebrato la Patrona in tutta Italia. Ai Vigili del Fuoco sono andati anche i messaggi del presidente della Repubblica e del ministro dell'Ambiente.



Imperia-Oneglia: i portuali guardano ai feeder

IMPERIA Gli scenari climatici e geopolitici sempre più imprevedibili stanno imponendo una pianificazione logistica-portuale molto flessibile, basata sull'aumento del numero di rotte e di **porti** scalati, per gestire le ondate dei flussi delle merci. In tale contesto, anche i piccoli **porti** commerciali acquisiscono un forte valore strategico per i grandi vettori marittimi, che stanno diversificando molti servizi via feeder. Ecco perché i lavoratori della Compagnia Portuale di Imperia-Oneglia, che da 100 anni sono resilienti ai continui mutamenti dei traffici commerciali, sono pronti a dare il proprio contributo per realizzare l'auspicio del neo-presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, di fare della Liguria la porta d'ingresso per le merci provenienti da sud e dirette verso l'Europa, in particolare dall'Africa. È quanto si legge in una nota della Compagnia Lavoratori Portuali (CPL) Lodovico Maresca di Imperia-Oneglia, impegnata da tempo a rilanciare il porto, inspiegabilmente declassato dal 2002 a porto comunale. Attualmente la CLP Maresca, insieme ad altri operatori autorizzati, sta lavorando duramente contro il tentativo di ridurre gli spazi operativi del porto, per salvaguardare l'attività dello scalo, prossimo al confine con Piemonte e Francia, e il suo contributo di riduzione del traffico pesante sull'autostrada A10. In un contesto in cui la logistica della Liguria ambisce a diventare la porta principale del Mediterraneo, anche la dimensione di un porto come quello di Imperia-Oneglia acquisisce nuova importanza strategica conclude la nota che chiediamo sia inserito a pieno titolo in un processo di sviluppo e rilancio, accorpandolo nella governance della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.



È nata GNV "Aurora"

GENOVA Si è tenuta presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) la cerimonia di posa della chiglia dell'ultima delle quattro unità ro-pax di nuova costruzione che GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, accoglierà in flotta entro il 2026. In occasione dell'evento è stato svelato il nome della nuova nave, GNV Aurora, ispirato all'aurora polare: lo spettacolare fenomeno luminoso che incanta con i suoi colori che illuminano il cielo. GNV Aurora si unirà così alle altre tre nuove navi dai nomi legati al cielo e alle costellazioni: GNV Polaris, GNV Orion e GNV Virgo. Nei giorni scorsi si è tenuto anche il varo tecnico di GNV Virgo, la terza delle quattro unità ro-pax appartenenti a questo ordine. Entrambe le nuove unità verranno consegnate all'armatore entro il 2026. Alle tradizionali cerimonie marittime hanno preso parte una delegazione del Gruppo MSC insieme a rappresentanti del cantiere Guangzhou Shipyard International (GSI) e di RINA. Con la posa della chiglia di GNV Aurora prende avvio anche la costruzione della quarta tra le nuove unità che entreranno nella nostra flotta nei prossimi due anni. Come GNV Virgo, anch'essa sarà alimentata a GNL, ovvero il combustibile fossile più pulito disponibile oggi su larga scala che ci consentirà un abbattimento delle emissioni di CO₂ del 50% rispetto alle unità attualmente in flotta. L'ingresso di queste due navi segnerà un passo fondamentale nel percorso di abbattimento delle emissioni e transizione sostenibile della Compagnia ha commentato l'amministratore delegato di GNV, Matteo Catani. GNV Aurora e GNV Virgo saranno le prime due navi di GNV ad essere dual fuel GNL. Entrambe le navi verranno consegnate all'armatore nel 2026 e così come tutte quattro le unità di nuova costruzione saranno dotate di tutte le predisposizioni per il cold ironing, ossia la connessione tramite una presa alla rete elettrica in banchina, che consente un importante abbattimento delle emissioni, nonché un miglioramento della qualità dell'aria e acustico a livello locale. GNV Aurora e GNV Virgo avranno entrambe una stazza lorda di circa 52.300 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e potranno raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Disporranno di oltre 420 cabine e avranno una capacità di carico di 1785 passeggeri e di 2780 metri lineari.



Log@Sea diventa eXyond

MILANO - Circle, PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo Gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica - annuncia la creazione della Società eXyond S.r.l., a seguito della trasformazione societaria, cambio denominazione e ragione sociale di Log@Sea, fondata nel 2014 come Rete di Imprese e controllata al 51% da Circle S.p.A., il restante 49% da Aitek S.p.A. Contestualmente alla trasformazione societaria e al cambio di denominazione e ragione sociale, è stato deliberato di aumentare il capitale sociale di eXyond Srl fino a 500.000, in corso di versamento da parte di Circle S.p.A. (per il 92%) e Aitek S.p.A. (con una partecipazione pari all'8%), che stanno dotando la Società delle risorse finanziarie finalizzate alla crescita per vie esterne di eXyond Srl. Contestualmente eXyond Srl ha acquisito il 54,54% di Circle Garage, uno spin-off dell'Istituto Italiano di Tecnologia di **Genova** nato nel 2013, oggi PMI innovativa, specializzata nello sviluppo di soluzioni per l'osservabilità dei dati, lo sviluppo di software, la creazione di infrastrutture Cloud e servizi di assistenza, grazie ad un team composto da appassionati di automazione e tecnologia. Il valore dell'operazione è di 136.350 corrisposti per cassa. Circle Garage ha fatturato nel 2023 circa 0,7 milioni e ha avuto un EBITDA margin di circa il 10% e un indebitamento finanziario netto pari a 0,1 milioni. eXyond Srl unisce le competenze ed esperienze complementari nei settori della mobilità terrestre, intermodale, aerea, ferroviaria e marittima. L'offerta di eXyond Srl è rivolta alle società attive nel trasporto, ai terminal intermodali e agli operatori multimodali, attraverso soluzioni innovative e specializzate per ottimizzare l'intero ecosistema trasportistico e logistico.



La Gazzetta Marittima

Focus

Parità di genere nel settore marittimo

Mario Mattioli **GENOVA** - Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, e Costanza Musso, presidente di Wista Italy, hanno firmato un protocollo d'intesa e collaborazione con il quale le due organizzazioni si impegnano a promuovere la parità di genere, la sostenibilità e lo sviluppo del settore marittimo attraverso iniziative condivise e strategie sinergiche. Il protocollo sottoscritto in occasione dell'XI Forum Shipping & Intermodal Transport, organizzato presso l'Acquario di **Genova** da Il Secolo XIX, The MediTelegraph e L'Avvisatore Marittimo, oltre a segnare un passo significativo verso una maggiore collaborazione tra le due organizzazioni per divulgare il valore dell'economia blu e favorire la coscienza pubblica di tutti gli aspetti del mare, a partire da quelli socio-economici e di relazioni internazionali, si propone di consolidare il ruolo delle donne nel mondo dello shipping, della logistica e delle attività connesse, con un approccio inclusivo e innovativo.

"Con questa firma consolidiamo il nostro impegno per un settore marittimo più equo e sostenibile - ha dichiarato Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare - Lavorare con WISTA Italy significa anche unire le forze per valorizzare il ruolo delle donne e affrontare insieme le sfide del futuro rafforzando il dialogo istituzionale a livello nazionale e internazionale, per creare opportunità di crescita e cambiamento positivo nel settore. La firma di questo Protocollo d'Intesa sottolinea l'importanza della cooperazione tra istituzioni, associazioni e aziende del settore per affrontare con successo le sfide globali e costruire un cluster marittimo sempre più competitivo e inclusivo".



Un sondaggio IMO con Wista

GENOVA - L'IMO e Wista International hanno lanciato il secondo sondaggio globale Women in Maritime Survey per aggiornare i dati di base sul numero di donne nei settori marittimo e oceanico e sulle posizioni che occupano. Il sondaggio, riferisce il sito dell'IMO, viene condotto ogni tre anni: il primo sondaggio è stato condotto nel 2021. È possibile aderire all'attuale sondaggio entro la fine di questo mese di dicembre. Il rapporto finale sarà pubblicato a maggio 2025. Complete the Survey here Survey Slide chiarisce che nel Rapporto del 2021 non vi sono dati relativi all'Italia per mancanza di risposte al sondaggio. L'auspicio di Wista è che questo secondo sondaggio possa registrare anche i dati per il nostro Paese. Questa indagine supporta l'implementazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) delle Nazioni Unite, disponendo di dati comparabili che aiuteranno a creare programmi e proporre politiche che aumenteranno la partecipazione delle donne nel settore marittimo. Ciò al fine di promuovere un ambiente più diversificato e inclusivo nel settore marittimo. Un rapporto contenente i numeri aggregati sarà disponibile a tutte le parti interessate tramite i siti Web IMO e WISTA International.

La Gazzetta Marittima

Un sondaggio IMO con Wista



12/10/2024 23:07

GENOVA - L'IMO e Wista International hanno lanciato il secondo sondaggio globale Women in Maritime Survey per aggiornare i dati di base sul numero di donne nei settori marittimo e oceanico e sulle posizioni che occupano. Il sondaggio, riferisce il sito dell'IMO, viene condotto ogni tre anni: il primo sondaggio è stato condotto nel 2021. È possibile aderire all'attuale sondaggio entro la fine di questo mese di dicembre. Il rapporto finale sarà pubblicato a maggio 2025. Complete the Survey here Survey Slide chiarisce che nel Rapporto del 2021 non vi sono dati relativi all'Italia per mancanza di risposte al sondaggio. L'auspicio di Wista è che questo secondo sondaggio possa registrare anche i dati per il nostro Paese. Questa indagine supporta l'implementazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) delle Nazioni Unite, disponendo di dati comparabili che aiuteranno a creare programmi e proporre politiche che aumenteranno la partecipazione delle donne nel settore marittimo. Ciò al fine di promuovere un ambiente più diversificato e inclusivo nel settore marittimo. Un rapporto contenente i numeri aggregati sarà disponibile a tutte le parti interessate tramite i siti Web IMO e WISTA International.

Sull'addestramento dei marittimi

NAPOLI - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha rilasciato nei giorni scorsi, una risposta scritta [Class.2714/CIC- n. 5-03139 (già 4-02670)] riguardante l'interrogazione parlamentare sull'abrogazione degli attestati di addestramento per marittimi (Allegato I e Allegato II). Le criticità legate a questi allegati sono state sollevate nel corso degli anni da IAM, in sinergia con alcuni gruppi politici, in particolare dall'Onorevole Caramiello (M5S), a cui viene espressa gratitudine per il suo interesse e la sua partecipazione nell'ascoltare le problematiche del settore marittimo. In risposta alla richiesta dell'onorevole, il MIT ha riconosciuto l'importanza della formazione e della sicurezza nel settore marittimo, comunicando che sta considerando l'abrogazione degli Allegati. Questa possibilità sarà esaminata attentamente, tenendo conto delle opinioni degli operatori del settore, tra cui IAM, e degli standard internazionali di sicurezza, formazione e certificazione. Il presidente di IAM, comandante Gennaro Arma, ha dichiarato: "L'abrogazione degli Allegati I e II rappresenterebbe un passo significativo verso la riduzione della burocrazia e una maggiore efficienza nella presentazione dei certificati di addestramento. Questa modifica è già contemplata nel decreto legislativo n. 194 del 2021 e sarebbe un segnale importante da parte delle istituzioni per riconoscere e valorizzare il lavoro dei marittimi." Il MIT ha inoltre sottolineato che la normativa vigente è conforme agli standard internazionali della Convenzione STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers) dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale). Qualsiasi modifica dovrà mantenere la compatibilità con questi standard per evitare ripercussioni negative sull'accettazione delle qualifiche dei marittimi italiani a livello internazionale. Il MIT ha dichiarato di essere aperto al dialogo e disponibile a valutare proposte migliorative, in particolare riguardo agli errori materiali riscontrati nella compilazione degli allegati. Il MIT sta considerando di semplificare le procedure, includendo l'abrogazione degli allegati, come parte di un intervento volto a sburocratizzare la disciplina della presentazione dei certificati. IAM conferma il suo impegno a collaborare ed esprime la sua speranza che questa richiesta venga presa in considerazione con urgenza dal Ministro competente, ritenendo sufficiente la presentazione dei certificati in originale. Riteniamo che una rapida attuazione di queste misure possa migliorare la competitività del settore marittimo italiano, supportando così non solo i professionisti del mare, ma anche il sistema economico nazionale senza compromettere la sicurezza.



12/10/2024 23:07

NAPOLI - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha rilasciato nei giorni scorsi, una risposta scritta [Class.2714/CIC- n. 5-03139 (già 4-02670)] riguardante l'interrogazione parlamentare sull'abrogazione degli attestati di addestramento per marittimi (Allegato I e Allegato II). Le criticità legate a questi allegati sono state sollevate nel corso degli anni da IAM, in sinergia con alcuni gruppi politici, in particolare dall'Onorevole Caramiello (M5S), a cui viene espressa gratitudine per il suo interesse e la sua partecipazione nell'ascoltare le problematiche del settore marittimo. In risposta alla richiesta dell'onorevole, il MIT ha riconosciuto l'importanza della formazione e della sicurezza nel settore marittimo, comunicando che sta considerando l'abrogazione degli Allegati. Questa possibilità sarà esaminata attentamente, tenendo conto delle opinioni degli operatori del settore, tra cui IAM, e degli standard internazionali di sicurezza, formazione e certificazione. Il presidente di IAM, comandante Gennaro Arma, ha dichiarato: "L'abrogazione degli Allegati I e II rappresenterebbe un passo significativo verso la riduzione della burocrazia e una maggiore efficienza nella presentazione dei certificati di addestramento. Questa modifica è già contemplata nel decreto legislativo n. 194 del 2021 e sarebbe un segnale importante da parte delle istituzioni per riconoscere e valorizzare il lavoro dei marittimi." Il MIT ha inoltre sottolineato che la normativa vigente è conforme agli standard internazionali della Convenzione STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers) dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale). Qualsiasi modifica dovrà mantenere la compatibilità con questi standard per evitare ripercussioni negative sull'accettazione delle qualifiche dei marittimi italiani a livello internazionale. Il MIT ha dichiarato di essere aperto al dialogo e disponibile a valutare proposte migliorative, in particolare riguardo agli errori materiali riscontrati nella compilazione degli allegati. Il MIT sta considerando di semplificare le

In nove i paesi contrari al balzello

Nella foto: Intervento di Stefano **Messina**. BRUXELLES - Assarmatori ha accolto con soddisfazione la posizione del Governo italiano assunta nel Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea dove il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha presentato, insieme ai ministri di altri otto Stati Membri tra cui i Paesi marittimi mediterranei, una dichiarazione per chiedere nuovamente alla Commissione Europea di monitorare in modo predittivo e sanare in via preventiva gli effetti distortivi causati dall'applicazione dell'Emission Trading System (ETS) al settore marittimo. "Reiterando l'appello già espresso nei Consigli Trasporti del dicembre del 2023 e dello scorso giugno - spiega il presidente di Assarmatori Stefano **Messina** - l'Italia ha redatto e presentato un documento che mette chiaramente in luce le criticità e i rischi causati dalla recente inclusione del settore marittimo nell'ETS. Come noto, la Direttiva non tiene in considerazione le peculiarità dei segmenti più fragili del settore marittimo, creando alti rischi di trasferimento delle emissioni, anziché riduzione, con conseguente perdita di competitività e di business, in primo luogo nelle attività di trasbordo di contenitori ma anche nelle Autostrade del Mare. La Commissione Europea sta monitorando questi rischi con una metodologia inadeguata, a cui ha accompagnato azioni correttive insufficienti. In questo contesto, l'Italia e gli altri Stati firmatari della dichiarazione hanno ribadito la necessità di una metodologia efficace e predittiva per monitorare il mercato, e chiesto alla Commissione di intervenire suggerendo azioni correttive, come allineare il sistema ETS alle future misure globali di riduzione delle emissioni dello shipping di cui sta discutendo l'IMO". "Nel dibattito pubblico avvenuto in Consiglio tra gli Stati Membri - prosegue **Messina** - è emersa ancora una volta la posizione dei Paesi nordici, sostanzialmente favorevoli all'approccio tenuto dalla Commissione Europea, mentre è ormai evidente la consapevolezza diffusa tra gli Stati Mediterranei di come sia urgente invertire la rotta rispetto ad un approccio metodologico fragile ed alla volontà manifesta di non intervenire preventivamente, nonostante i campanelli d'allarme siano molteplici. Riteniamo positiva questa convergenza: da ormai più di tre anni stiamo evidenziando, a tutti i livelli, tali criticità. Ringraziamo il ministro Matteo Salvini, il vice ministro Edoardo Rixi e tutte le forze politiche che danno voce alle richieste e alle preoccupazioni dell'intero cluster marittimo-portuale per questo ulteriore passo avanti a tutela del settore. Sarà indispensabile concretizzare nel corso del prossimo anno l'ottimo lavoro svolto fino ad oggi". La dichiarazione redatta dall'Italia è stata firmata anche da Bulgaria, Cipro, Grecia, Malta, Portogallo, Romania e Spagna.



Nella foto: Intervento di Stefano Messina. BRUXELLES - Assarmatori ha accolto con soddisfazione la posizione del Governo italiano assunta nel Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea dove il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha presentato, insieme ai ministri di altri otto Stati Membri tra cui i Paesi marittimi mediterranei, una dichiarazione per chiedere nuovamente alla Commissione Europea di monitorare in modo predittivo e sanare in via preventiva gli effetti distortivi causati dall'applicazione dell'Emission Trading System (ETS) al settore marittimo. "Reiterando l'appello già espresso nei Consigli Trasporti del dicembre del 2023 e dello scorso giugno - spiega il presidente di Assarmatori Stefano Messina - l'Italia ha redatto e presentato un documento che mette chiaramente in luce le criticità e i rischi causati dalla recente inclusione del settore marittimo nell'ETS. Come noto, la Direttiva non tiene in considerazione le peculiarità dei segmenti più fragili del settore marittimo, creando alti rischi di trasferimento delle emissioni, anziché riduzione, con conseguente perdita di competitività e di business, in primo luogo nelle attività di trasbordo di contenitori ma anche nelle Autostrade del Mare. La Commissione Europea sta monitorando questi rischi con una metodologia inadeguata, a cui ha accompagnato azioni correttive insufficienti. In questo contesto, l'Italia e gli altri Stati firmatari della dichiarazione hanno ribadito la necessità di una metodologia efficace e predittiva per monitorare il mercato, e chiesto alla Commissione di intervenire suggerendo azioni correttive, come allineare il sistema ETS alle future misure globali di riduzione delle emissioni dello shipping di cui sta discutendo l'IMO". "Nel dibattito pubblico avvenuto in Consiglio tra gli Stati Membri - prosegue Messina - è emersa ancora una volta la posizione dei Paesi nordici, sostanzialmente favorevoli all'approccio tenuto dalla Commissione Europea, mentre è ormai evidente la consapevolezza diffusa tra gli Stati Mediterranei di come sia urgente invertire la

TIM Enterprise promette porti e interporti smart

NAPOLI Tra le tante rivoluzioni in atto, c'è anche quella che dovrebbe riguardare i **porti**, facendoli diventare sempre più smart. È quanto emerso nei giorni scorsi in un convegno che si è tenuto nella città partenopea su organizzazione del gruppo editoriale QN, enfatizzata nell'intervento di Romolo Spinazzola, head sales larghe private sales sud di TIM Enterprise. Da parte di TIM, ha detto Spinazzola, è stata definita una piattaforma logistica nazionale dove interporti e **porti** possono interfacciarsi con un unico linguaggio digitale nell'ambito della piattaforma del Polo Logistico nazionale, società costituita da Telecom, Leonardo, Sogei e Cdp Equity per aiutare le aziende e la pubblica amministrazione a utilizzare il Cloud. La copertura 5g con i sensori collegati a tutti i soggetti che operano in ogni porto consente inoltre di arrivare a realizzare un vero e proprio gemello digitale del porto stesso ha concluso l'esperto eliminando tempi morti del passaggio di documenti, di ricerca di indirizzi ed altro. Tra le promesse c'è anche quella che il sistema arriverà ad abolire la burocrazia in tutto il campo della logistica. La copia in bit di tutto quanto opera in uno scalo permetterà di operare senza più alcun supporto cartaceo o anche telefonico. Una promessa, quest'ultima, che sembra fantascienza, ma che secondo il con vengo dovrebbe essere ormai tra le prossime realtà.



L'agenzia di Viaggi

Focus

Il Messico posticipa di sei mesi la tassa sui crocieristi

Dopo un incontro tra il governo e i membri della Florida-Caribbean Cruise Association (Fcca), il Messico ha accettato di posticipare di sei mesi l'entrata in vigore della nuova tassa sulle crociere di 42 dollari a persona. Un rinvio stabilito per dare alle compagnie più tempo per adattarsi. La tassa, invece che a inizio 2025, dovrebbe dunque entrare in vigore il 1° luglio. La dilazione fornisce una "tregua temporanea" e l'associazione ringrazia il governo messicano "per aver ascoltato le nostre preoccupazioni e per aver proposto un ritardo nell'attuazione della tassa", tuttavia "la sua attuazione potrebbe avere conseguenze devastanti sul turismo crocieristico messicano". La Fcca ribadisce che le compagnie di crociera "stanno già considerando di modificare significativamente gli itinerari". La cosiddetta tassa sull'immigrazione renderebbe infatti "più costoso del 213% visitare una destinazione crocieristica messicana" rispetto alla media dei **porti** caraibici. "Imporre tale onere ai crocieristi li scoraggerà, modificherà gli itinerari delle navi e creerà effetti economici a catena danneggiando le comunità che dipendono fortemente dal turismo crocieristico", ricorda la Florida-Caribbean Cruise Association. È già successo in passato - per esempio in Alaska e in Australia - che le compagnie di crociera reagissero all'aumento delle imposte da versare o ad altre politiche considerate sfavorevoli riducendo gli scali.



Shipping Italy

Focus

Bambini ottiene un contratto da Eni per un Fast Support Intervention Vessel

Bambini Spa ha ottenuto da Eni un contratto relativo a un Fast Support Intervention Vessel da utilizzare per attività di supporto alle sue piattaforme offshore. Arrivato al termine di una procedura negoziata, questo - si legge in un avviso pubblicato sulla Gazzetta Europea - ha un valore pari a 3,8 milioni di euro, per una durata non precisata, e riguarda in particolare la crew boat Blue Boy, che presumibilmente verrà quindi utilizzata nell'offshore in Adriatico (attualmente staziona ad **Ancona**). La società ravennate, che ha avuto la meglio su altri due operatori, ha siglato il relativo contratto lo scorso settembre. Lungo 42,68 metri per 8,16 di larghezza, il Blue Boy ha uno spazio sul ponte di circa 21 per 6 metri, può accogliere 55 passeggeri e trasportare merci per 114 tonnellate. Ha inoltre una capacità di trasporto di 98 metri cubi d'acqua e di 62 metri cubi di carburante e può raggiungere una velocità di 25 nodi. F.M.

Shipping Italy

Bambini ottiene un contratto da Eni per un Fast Support Intervention Vessel



12/10/2024 11:12 Nicola Capuzzo

Navi Il mezzo in questione è la crew boat Blue Boy lunga circa 48 metri di REDAZIONE SHIPPING ITALY Bambini Spa ha ottenuto da Eni un contratto relativo a un Fast Support Intervention Vessel da utilizzare per attività di supporto alle sue piattaforme offshore. Arrivato al termine di una procedura negoziata, questo - si legge in un avviso pubblicato sulla Gazzetta Europea - ha un valore pari a 3,8 milioni di euro, per una durata non precisata, e riguarda in particolare la crew boat Blue Boy, che presumibilmente verrà quindi utilizzata nell'offshore in Adriatico (attualmente staziona ad Ancona). La società ravennate, che ha avuto la meglio su altri due operatori, ha siglato il relativo contratto lo scorso settembre. Lungo 42,68 metri per 8,16 di larghezza, il Blue Boy ha uno spazio sul ponte di circa 21 per 6 metri, può accogliere 55 passeggeri e trasportare merci per 114 tonnellate. Ha inoltre una capacità di trasporto di 98 metri cubi d'acqua e di 62 metri cubi di carburante e può raggiungere una velocità di 25 nodi. F.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.