



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 17 gennaio 2024**



Prime Pagine

17/01/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 17/01/2024	8
17/01/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 17/01/2024	9
17/01/2024	Il Foglio Prima pagina del 17/01/2024	10
17/01/2024	Il Giornale Prima pagina del 17/01/2024	11
17/01/2024	Il Giorno Prima pagina del 17/01/2024	12
17/01/2024	Il Manifesto Prima pagina del 17/01/2024	13
17/01/2024	Il Mattino Prima pagina del 17/01/2024	14
17/01/2024	Il Messaggero Prima pagina del 17/01/2024	15
17/01/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 17/01/2024	16
17/01/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 17/01/2024	17
17/01/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 17/01/2024	18
17/01/2024	Il Tempo Prima pagina del 17/01/2024	19
17/01/2024	Italia Oggi Prima pagina del 17/01/2024	20
17/01/2024	La Nazione Prima pagina del 17/01/2024	21
17/01/2024	La Repubblica Prima pagina del 17/01/2024	22
17/01/2024	La Stampa Prima pagina del 17/01/2024	23
17/01/2024	MF Prima pagina del 17/01/2024	24

Trieste

16/01/2024	Messaggero Marittimo D'Agostino: "Da due settimane Trieste senza portacontainer transoceanica"	25
------------	--	----

16/01/2024 **Shipping Italy** 27
Nel 2023 a Trieste container in flessione ma le preoccupazioni maggiori arrivano dal Mar Rosso

16/01/2024 **Trieste Prima** 29
Porto e crisi in Mar Rosso: Trieste da due settimane senza portacontainer transoceanica

Venezia

16/01/2024 **Messaggero Marittimo** 30
Gli studenti entrano in porto... con il simulatore dell'Its Marco Polo

Savona, Vado

16/01/2024 **Savona News** 31
Varata la "Porto Vado X", la nuova bettolina amica dell'ambiente realizzata nel cantiere Eurocraft

Genova, Voltri

16/01/2024 **Ansa** 32
Nave panamense fermata in porto a Genova dalla guardia costiera

16/01/2024 **FerPress** 33
MedCruise parte da Genova con un workshop sulla sostenibilità

16/01/2024 **Genova Today** 34
Documenti sulle emissioni non conformi e altre irregolarità, fermata nave in porto

16/01/2024 **Messaggero Marittimo** 35
Calata Bettolo: i lavori procedono spediti

16/01/2024 **PrimoCanale.it** 36
Crisi mar Rosso, Duci (Contrasporto): "I porti liguri rischiano di perdere traffici"

16/01/2024 **PrimoCanale.it** 37
Viola norme salvaguardia vita umana in mare, nave panamense fermata a Genova

16/01/2024 **Sea Reporter** 38
Fermo amministrativo per la nave Barbaros Hayrettin Vardal

16/01/2024 **Ship Mag** 39
La Guardia Costiera ferma a Genova una chimichiera panamense per gravi irregolarità

17/01/2024 **Ship Mag** 40
Cambiaso Risso, un 2023 col vento in poppa: 700 milioni di premi, 63 milioni di ricavi e un ebitda di 24 milioni

16/01/2024 **The Medi Telegraph** 42
Missili sulle navi nel Mar Rosso: la rotta per Genova è la più penalizzata

La Spezia

16/01/2024 **Citta della Spezia** 44
Rappresentanti porti crocieristici del Mediterraneo scendono alla Spezia per un tour sostenibile

16/01/2024	Citta della Spezia Gnl, Giampedrone: "Opposizione interpreta male norme per fare polemica". Ugolini: "Riuscirà mai a non buttarla in caciara?"	46
16/01/2024	Citta della Spezia Servizio di trasporto e movimentazione in porto, verso una soluzione condivisa: Sea Log presenterà un nuovo piano di impresa	48
16/01/2024	FerPress AdSP Mar Ligure Orientale: riunite le imprese per esaminare situazione Consorzio Asterix	50
16/01/2024	Informazioni Marittime Crociere, tour a La Spezia per Med Cruise	51
16/01/2024	Informazioni Marittime La Spezia, autorizzazione temporanea per i portuali di Asterix	53
16/01/2024	Messaggero Marittimo La Spezia, sbarca il Cruise Professional Development Course 2024	54
16/01/2024	PrimoCanale.it La Spezia, a bordo di Msc Fantasia il corso di Med Cruise	56
16/01/2024	Shipping Italy Schiarita al porto di Spezia sul caso Asterix - Lsct	58

Livorno

16/01/2024	La Gazzetta Marittima Volare, oh oh!	60
16/01/2024	La Gazzetta Marittima Aspettando lo scavalco	61
16/01/2024	La Gazzetta Marittima Darsena Europa, chi tira il freno?	62
16/01/2024	La Gazzetta Marittima Porto 2000: adesso arriva l'aut-aut	63
16/01/2024	La Gazzetta Marittima Sali a bordo di Grimaldi	64
16/01/2024	La Gazzetta Marittima Shipping in piena crisi	65
16/01/2024	La Gazzetta Marittima Un anno difficile, ma l'impresa locale non s'arrende	66
17/01/2024	La Gazzetta Marittima Marina Mediceo, avanti tutta (era ora!)	69
16/01/2024	Port News Grimaldi/TDT, l'affare va definitivamente in porto	71
16/01/2024	Port News La crisi di Suez potrebbe sentirsi anche a Livorno	72

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/01/2024	corriereadriatico.it Interporto, la nuova era: ecco il Piano strategico per raddoppiare i traffici	73
------------	--	----

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/01/2024 **Messaggero Marittimo** 75
Civitavecchia, si punta a migliorare il record crocieristi del 2023

Brindisi

16/01/2024 **Brindisi Report** 76
Deposito Gnl, nuovo sit-in in piazza: "Bloccare i gravi danni che la città continua a subire"

Taranto

17/01/2024 **La Stampa** Pagina 9 *ALESSANDRO BARBERA* 77
Ilva, scontro totale con Mittal Salta il divorzio consensuale 320 milioni per l'emergenza

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

16/01/2024 **CoriglianoCalabro** 79
Nota del Coordinamento Giu' le mani dal Porto

16/01/2024 **Corriere Della Calabria** 80
La crisi di Suez, «il porto di Gioia Tauro resisterà anche a questo shock»

16/01/2024 **Il Nautilus** 81
Solidarietà all'imprenditore Pippo Callipo da parte del presidente Andrea Agostinelli

16/01/2024 **Informatore Navale** 82
AdSP dei Mari Tirreno - Porto di Corigliano Calabro progetto industriale di Baker Hughes Nuovo Pignone

16/01/2024 **Informazioni Marittime** 83
Porto di Corigliano Calabro, "Baker Hughes - Nuovo Pignone" presenta il progetto industriale

16/01/2024 **Messaggero Marittimo** 84
Baker Hughes-Nuovo Pignone sbarca a Corigliano Calabro

16/01/2024 **Sea Reporter** 85
Solidarietà a Pippo Callipo dall'AdSP e del Presidente Agostinelli

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/01/2024 **Il Nautilus** 86
Mit, sicurezza della Navigazione nello Stretto di Messina

16/01/2024 **lasicilia.it** 87
Ponte Stretto, la sicurezza della navigazione al centro di un Tavolo tecnico

16/01/2024	LiveSicilia	Ponte sullo Stretto, si insedia il tavolo tecnico: i nomi dei componenti	88
16/01/2024	Messaggero Marittimo	Ponte sullo Stretto, Tavolo Tecnico per la sicurezza della navigazione	89
16/01/2024	Stretto Web	Ponte sullo Stretto: al MIT tavolo tecnico per la sicurezza della navigazione	90
16/01/2024	Stretto Web	Tony Catanoso, l'Indiana PIPPS di Reggio Calabria volato nel porto di Tremestieri: 82 anni di storia incredibile INTERVISTA	91
16/01/2024	TempoStretto	Il team "Messina Energy Boat" all' 11ª edizione della Monaco Energy Boat Challenge	96

Augusta

16/01/2024	La Gazzetta Marittima	Catania decentra i Teu ad Augusta	98
17/01/2024	LiveSicilia	Porti di Catania e Augusta, il bando da 176 milioni in procura: c'è un esposto	99
16/01/2024	Messaggero Marittimo	Catania saluta i container per Augusta	101

Palermo, Termini Imerese

16/01/2024	LiveSicilia	Palermo, esami truccati per ufficiale di macchina: 4 condanne, pene ridotte	102
------------	--------------------	---	-----

Trapani

16/01/2024	Trapani Oggi	Firmato stamane in Prefettura il protocollo di legalità Anas	103
------------	---------------------	--	-----

Focus

16/01/2024	Agenparl	CS, "MAREBONUS - SEA MODAL SHIFT, DEIDDA (FDI): ESTESA RETE DI COLLEGAMENTI PER RICHIEDERE INCENTIVO; AGGIUNTE ROTTE DA CAGLIARI"	104
16/01/2024	Corriere Marittimo	A Genova, La Spezia e Napoli, il primo corso professionale di Med Cruise sulla sostenibilità	106
16/01/2024	Il Nautilus	SILVERSEA BATTEZZA UFFICIALMENTE SILVER NOVA A FORT LAUDERDALE	107
16/01/2024	Informatore Navale	Il Presidente di Assomarinas Roberto Perocchio sarà, il 26 gennaio, al Salone di Düsseldorf per parlare della transizione ecologica del settore della nautica	109

16/01/2024	Informatore Navale DAI RIBELLI HOUTHY UN "LASCIAPASSARE" PER LE NAVI CHE TRASPORTANO PETROLIO?	110
16/01/2024	Informazioni Marittime Mar Rosso, il Qatar frena il transito di gas	112
16/01/2024	Informazioni Marittime D'Agostino (ESPO): "Occorre accorciare la filiera logistica"	114
16/01/2024	La Gazzetta Marittima Clima e burrasche, colpe del CO/2	115
16/01/2024	La Gazzetta Marittima Assumarinas, appuntamento a Düsseldorf	116
16/01/2024	L'agenzia di Viaggi Ncl lancia il catalogo delle crociere 2024/25	117
16/01/2024	Port Logistic Press Current affairs and future: the port cluster of the "Spezia system" takes stock in the Gazzetta	118
16/01/2024	Ship Mag Denuncia di Orlando: "Il decreto del Fondo Amianto ignora le famiglie dei portuali morti"	120
16/01/2024	Shipping Italy Il 'nuovo Marebonus' ha aggiunto anche le rotte Italia-Malta	121
16/01/2024	The Medi Telegraph Crociere, un'altra nave destinata alla demolizione: è la Celestyal Olympia	122
16/01/2024	The Medi Telegraph Seajets recluta personale: sta per nascere una nuova compagnia di crociere?	124

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

DIEGO M MILANO



Limite di velocità
Bologna «rallenta»:
auto a trenta all'ora
di **Riccardo Bruno**
a pagina 27



Downing Street
Johnson studia
il ritorno da premier
di **Luigi Ippolito**
a pagina 19

OUTERWEAR PASSION

Le spese militari

L'EUROPA CHE NON SA DIFENDERSI

di **Ernesto Galli della Loggia**

Per circa 70 anni — un tempo che con il ritmo attuale degli eventi può considerarsi lunghissimo — le democrazie europee continentali nate (o rinate) dopo la fine della Seconda Guerra mondiale hanno goduto di un privilegio straordinario. Il privilegio di poter rinunciare tranquillamente alle spese militari. Per capire di che cosa stiamo parlando bisogna pensare che nel periodo immediatamente precedente, cioè negli anni '30-'40 del Novecento, l'entità delle spese suddette ammontava mediamente al 10-15 per cento delle uscite nei bilanci dei Paesi del nostro continente. Dal 1945 in poi, invece, tranne il caso della Francia questa voce è praticamente scomparsa (l'Italia spende ancora oggi meno dell'1 per cento del proprio bilancio). Notissima è la ragione di questa svolta sorprendente. Sta nel semplice fatto che in sostanza a partire dal 1945 le spese per la difesa dell'Europa se le sono accollate gli Stati Uniti.

Anche in questo modo gli Usa e la Nato sono stati tra i grandi artefici del radicamento dei nostri regimi democratici nel dopoguerra. Per alcuni decenni, infatti, le spese per istruzione, sanità, pensioni e quant'altro hanno potuto espandersi senza problemi godendo della virtuale cancellazione delle spese per la difesa, assicurata dalla copertura militare americana. Per settant'anni, dunque, le classi politiche europee hanno potuto disporre di un ammontare di risorse da impegnare nella costruzione di quel Welfare utilissimo ad allargare il proprio consenso elettorale.

continua a pagina 30

GIANNELLI



Ciclone Trump, vittoria record in Iowa E Biden avverte: «Temo bugie infinite»

NEL MAR ROSSO

Attacco Houthi a una nave greca

di **Davide Frattini**

Iribelli Houthi hanno attaccato un cargo greco che stava navigando al largo delle coste dello Yemen. La nave è stata colpita da un missile. A bordo c'erano 24 uomini di equipaggio.

alle pagine 16 e 17 **Nicastro**

di **Massimo Gaggi e Viviana Mazza**

Donald Trump fa il pieno al caucus in Iowa e parte benissimo per conquistare la nomination per i repubblicani. L'ex presidente vince in 98 delle 99 contee e ottiene il 51% dei consensi, doppiando i rivali Ron DeSantis (21,2%) e Nikki Haley (9,1%). Joe Biden attacca: «Temiamo bugie infinite». Ma i guai giudiziari condizionano Trump.

alle pagine 2 e 3

COLLOQUIO CON ZELENSKY

«Donald deve convincersi: Putin minaccia la Nato»

di **Federico Fubini**

Le voci radicali dei repubblicani americani, dice Zelensky, «creano tensioni all'Ucraina. Alla gente nel mio Paese ogni parola può far male. Se Trump vince non può certo pensare di fermare gli aiuti a noi, perché dopo l'Ucraina Putin vorrà attaccare la Nato».

a pagina 5

Il governatore: «È una norma necessaria». Vertice Meloni-Salvini, ancora stallo sulle Regionali

Zaia bloccato sul fine vita

La legge veneta non passa. Giustizia, sì alla Camera alla nuova prescrizione

di **Martina Zambon e Cesare Zapperi**

No, in Veneto, alla legge sul fine vita. La proposta viene bloccata da Fratelli d'Italia, Forza Italia, mentre la Lega si spacca. Il provvedimento non ha superato i primi due articoli base. «Ipocrita chi ha votato contro» il commento del governatore Luca Zaia. Il Veneto avrebbe potuto essere la prima Regione a legiferare sulla materia.

alle pagine 10 e 11

IL DDL AL SENATO

Autonomia, scontro in Aula Il Pd in piazza

di **Adriana Logroscino**

Iniziato in Aula l'iter di approvazione del decreto Calderoli sull'Autonomia differenziata. E se la maggioranza viaggia compatta (così come sul premierato), le opposizioni parlano di «beccero barattolo» e al gran completo scendono in piazza a Roma per protestare.

a pagina 8 **Arachi**

Treviso L'uomo aveva avuto legami con la Mala del Brenta



Anica Panfile, uccisa a 31 anni nel maggio scorso, ha lasciato 4 figli. Nel fondo Franco Battaglia, 77 anni, arrestato per l'omicidio

Così fu uccisa Anica La svolta: arrestato l'ex datore di lavoro

di **Denis Baroa**



Arrestato per omicidio il «re del pesce» veneziano, Franco Battaglia, 77 anni, in passato vicino alla Mala del Brenta. È stato lui, lo scorso maggio, a uccidere la sua ex domestica Anica Panfile, 31 anni, romena, e a gettare il corpo nel Piave.

a pagina 25

LUCARELLI CONTRATTACCA

La ristoratrice e l'interrogatorio Quei «non so» sulla recensione

di **Renato Franco e Andrea Galli**

«Quel cliente esiste, ma non so chi sia», ha detto Giovanna Pedretti ai carabinieri che le chiedevano del post e delle tavolate in pizzeria. Ma rispondendo, si sarebbe mostrata incerta. Intanto Selvaggia Lucarelli difende il compagno Lorenzo Biagiarelli: «È l'unico ad avere detto la verità».

alle pagine 20 e 21 **Cavalli** commento di **Morvillo**

CALLIPO E GLI SPARI MAFIOSI

Il «re del tonno», le intimidazioni: difendo l'azienda

di **Carlo Macri**

Colpi di pistola a Pizzo Calabro contro uno degli stabilimenti del re del tonno Callipo. «Hanno voluto dare una dimostrazione di forza — ha detto l'imprenditore — cercano un accordo sul pizzo da pagare. Ma io vado dai carabinieri e denuncio. Difendo l'azienda e da questa terra non me ne vado».

a pagina 23

Guidi poco? Con noi, l'RC Auto costa molto meno!

BE Rebel
Pay per you

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Una delle categorie più instabili dell'umanità è il tifoso di calcio. Peggio ci sono solo i commentatori social capaci di passare dagli applausi agli insulti e dagli insulti alle lacrime senza neanche staccare le dita dalla tastiera. Ma dicevamo dei tifosi: puoi essere un allenatore idolatrato, se però perdi tre partite di fila, gli stessi che ti esaltavano cominceranno a chiedere la tua testa. Poi ti rimpiangeranno, ma sul momento la tua cacciata viene vissuta come un atto necessario, purificatorio. È sempre andata così, fino a ieri, quando la Roma degli americani ha esonerato Mourinho. Esistevano tutte le motivazioni che si adducono in questi casi perché i tifosi approvassero il verdetto: la squadra è messa male in classifica e pure in campo, avrebbe urgente bisogno di una

Il carisMou



scossa. Invece gran parte della tifoseria si è schierata col guru in disgrazia, senza lasciarsi ammansire nemmeno dalla furbata di sostituirlo con una bandiera del club come De Rossi. Mourinho è un allenatore a fine carriera, reduce da altri esoneri e sorpassato persino nella comunicazione: la simpatica insolenza, con cui ci è delizioso ai tempi dell'Inter, nel mondo di Instagram fa quasi tenerezza. Non ha più molto da dire, Mou. Una cosa gli resta, una sola, che però vale più di tutte le altre: il carisma. Quell'aura magica che incute soggezione e trasmette sicurezza, senso di inesorabilità. È di quell'aura che i tifosi della Roma si sentono orfani. Ed è a quell'aura che stanno rendendo doverosamente omaggio.

IL GIALLO MONDADORI

IL NUOVO LIBRO DI **ANTONIO MANZINI**
TUTTI I PARTICOLARI IN CRONACA

MONDADORI

40117
9 771120 498008





Zelensky a Davos chiede armi e tutti lo ignorano. Putin dichiara: "Che idioti gli ucraini a rifiutare la pace nel 2022". Tutta la storia della guerra in 2 scene



Mercoledì 17 gennaio 2024 - Anno 16 - n° 16
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



Perché nel 1946, dopo il via libera dell'Onu ai due Stati, Israele nacque e la Palestina no? In libreria e in edicola

€ 2,00 - Abbonati € 3,00 - € 16,00 con il libro "La sciagura"
Spedizione ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

MINACCIA Ann: "Contro la libertà di stampa" Nordio vs. 13 Procure per il bavaglio Cartabia

Il sottosegretario Delmastro annuncia controlli sui rapporti con la stampa e la segretezza degli atti istruttori per verificare quali uffici abbiano violato la legge sulla presunzione d'innocenza: "Messo in campo un arsenale"

◉ MASCALI, MARRA E PROIETTI A PAG. 2 - 3

Mannelli



ULTIMA LITE FITTO-URSO

Ilva: con Mittal zero intese, c'è il commissario



◉ DI FOGGIA E TUNDO A PAG. 8

DOMANI GIURÌ D'ONORE

Chi ha mentito sul Mes? Duello Giorgia-Conte



◉ DE CAROLIS A PAG. 6

Senti chi parla

» Marco Travaglio

Ci costringeranno a dare ragione a Vannacci, almeno per il titolo del libro *Il mondo al contrario*. Da quando la povera ristoratrice si è (probabilmente) suicidata, si è scatenata una caccia alla donna, cioè a Selvaggia Lucarelli, rea di aver condiviso un post del compagno food blogger: sono loro i moventi e i mandanti di un suicidio (già diventato omicidio) che nessuno sa a cosa sia dovuto, ma tutti fingono di saperlo. Cioè a questo commento tipico dei serial killer: "La notizia del giorno è quella di una pizzeria che riceve una recensione omofoba e abilista su Google, risponde con forza, pubblica lo screenshot sui propri social, riceve centinaia di commenti positivi e di recensioni a 5 stelle di incoraggiamento. Mi hanno messo a sedere di fianco a dei gay, e c'era pure un ragazzo in carrozzina, mi sono sentito a disagio". E la titolare: "la invito a non tornare da noi, a meno che non ritrovi in sé i requisiti umani...". Eppure... (seguono i dettagli tecnici che fanno pensare a un fake, ndr). Siamo sicuri che questo screenshot sia autentico? In ogni caso, nulla gli ha impedito di diventare una notizia, di occupare le homepage di tutti i quotidiani online, di scatenare un'ondata di solidarietà umana verso una pizzeria che, a quanto pare, offre iniziative benefiche a favore di persone con disabilità. Eppure a me dà fastidio. Se lo screen fosse davvero falso... ci troveremo di fronte a parecchie implicazioni scomode. Non solo l'utilizzo di abilismo e omofobia come leuca di marketing, ma anche l'inesistente controllo della veridicità del materiale digitale da parte della stampa. Ora ci preoccupiamo tutti di come l'Intelligenza Artificiale possa produrre dei falsi accuratissimi, ma se non siamo in grado neanche di distinguere quelli prodotti da miscuglio su Plesari direi che non parliamo benissimo". Una critica ai media che si devono qualunque balla social per fabbricare eroi un tanto al chilo e collezionare clic. Ora i giornali che inventano liste di putiniani e calpestano la privacy di gente comune con nomi e foto segnaletiche (ricordate l'insegnante innamorata dell'allievo?), gli stessi che han trasformato la scararmuccia social sulla pizzeria in affare di Stato, spacciano quel post di puro buonsenso per "istigazione al suicidio", "odio", "porcata", "gogna Selvaggia", "Selvaggia con l'arsenio", "massacro", "inciaggio", "forza", "lapidazione", "cyberbullismo", "delazione", "grilletto facile", " naufragio della ragione", "nuovo affare Dreuffus". Costretti da anni a scoppiare gli scoop di Selvaggia, spesso senza citarla, non vedevano l'ora di vomitare la loro bile contro il suo coraggioso talento (e contro il Fatto). Strepitoso libero, che la insulta per tre pagine e poi titola: "Ferragni, spunta una nuova tegola". Da premio Puzzer.

RISSA TOTALE LA LEGA IMPALLINA IL DL PIANTEDOSI PER AVERE IL 3° MANDATO

Meloni e Salvini litigano pure sulla data del voto



DA ROMA AL VENETO IN CDM SALTA IL DECRETO ELEZIONI. NO DELLE DESTRE ALLA "FINE VITA" DI ZAIA

◉ GIARELLI, PIETROBELLI E SALVINI A PAG. 6 - 7

L'ANCE ALLA CAMERA CHIEDE UNA PROROGA Superbonus: 40mila cantieri per 28mld e 350mila famiglie rischiano il "limbo"

◉ DE RUBERTIS A PAG. 12

SANTANCHÈ, POZZOLO, DELMASTRO, VERDINI... I processi caldi del 2024: gli imputati della destra, Renzi-Open, Gravidano&C.

◉ A PAG. 4 - 5

» BIG, AMICI E FAVORI

Sanremo, il voto sarà falsato: ecco da chi e perché

» Stefano Mannucci

Due del mattino di domenica 11 febbraio. Esausto, Fiorello avrà già tirato Ama per la giacca impaillettata. "Dai, è ora di andare. Ovunque cominciare subito il 6° Festival?".

A PAG. 19

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Natale in casa La Russa a pag. 7
- Sachs Biden sta coi big delle armi a pag. 17
- Benedetto Autonomia vs. ambiente a pag. 11
- Fini Il futuro: la nostalgia dei campi a pag. 11
- Robecchi L'abusato, reato fastidioso a pag. 11
- Delbecchi Virginia, schegge di luna a pag. 20

GUERRA GIÀ ALLARGATA

L'Iran bombarda in Iraq e in Siria

◉ LIGHS A PAG. 15



La cattiveria

Appalti illeciti in Campania: arrestati il numero 2 di Confindustria Alberghi. Ora è numero 1 di Confindustria Case Circondariali

LA PALESTRA/MATTED CAPPONI

USA 2024: L'INTERVISTA

Caracciolo: "Trump vincerà, Biden è il leader del declino"

◉ CANNAVÒ A PAG. 14



MOURINHO ESONERATO

La Roma in mano a De Rossi: come sarà senza "Mou"

◉ BOLLORINI E PADELLARO a pag. 18 - 19





il Giornale



DA **50**anni CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 17 GENNAIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 34 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

LA VITTORIA A VALANGA NELL'IOWA

Trump trionfa e ipoteca il voto: «Ora tutti uniti»

Un trionfo oltre ogni più rosea attesa. Donald Trump è tornato, ha stravinto le primarie in Iowa stracciando DeSantis e Haley e aizza gli elettori repubblicani: «Ora è tempo di essere uniti».

Licanti e Robecco alle pagine 12-13

l'editoriale

LA FORMULA DONALD E IL DISASTRO BIDEN

di Edward N. Luttwak

La popolazione dell'Iowa rappresenta l'1% della popolazione degli Stati Uniti, la maggior parte del suo territorio (quasi la metà dell'Italia) è costituita da terreni agricoli e i suoi elettori sono per lo più di zone rurali, a differenza della popolazione statunitense nel suo complesso che è per lo più urbana. Ciò fa pensare a un elettorato solidamente conservatore, ma non è così: nel 2018 i democratici dell'Iowa controllavano tre dei quattro seggi della Camera dei Rappresentanti.

Dato il numero minimo di persone che hanno sfidato le temperature arche per andare a votare, e il numero ancora più esiguo di coloro che hanno votato per lui, la vittoria di Trump nei «meeting» repubblicani dell'Iowa non dovrebbe significare quasi nulla per le elezioni presidenziali di novembre.

Ma tutti sanno che è vero l'esatto contrario, perché la brava gente dell'Iowa ha scelto Trump non perché è estremista, ma perché ha avuto l'opportunità di votare contro Biden e i democratici senza dover aspettare fino a novembre. La ragione non è l'età avanzata di Biden: la maggior parte delle persone che hanno votato in Iowa non erano giovani e non poche erano anziane, se ci si può fidare delle tante immagini circolate in queste ore sui «caucus» repubblicani che hanno scelto i candidati.

Non è nemmeno vero che l'Iowa è uno Stato che ha sempre votato per i Presidenti repubblicani: anzi, ha votato per il candidato democratico in sei delle ultime dieci elezioni presidenziali.

Ma questa volta i cittadini dell'Iowa hanno scelto Trump come leader perché il presidente Biden e il suo partito non sono riusciti a difenderli da due minacce che li preoccupano (...)

segue a pagina 13

LE CONSEGUENZE DEL CONFLITTO NELLO YEMEN

Ora l'Italia rischia di incagliarsi nel Mar Rosso

Ritardi e rincari: lo stop dei traffici lungo il Canale di Suez può riaccendere l'inflazione

di Osvaldo De Paolini

C'è un nuovo bufera che rischia di abbattersi sull'Europa e in particolare sui Paesi affacciati al Mediterraneo, Italia in primis; una bufera che potrebbe tornare a gonfiare le vele dell'inflazione; una bufera che rischia di vanificare

le speranze di un allentamento della stretta sui tassi nel 2024; una bufera con epicentro nel Mar Rosso. La guerra navale nello Yemen ha bloccato il mercato globale e sta facendo crescere il prezzo di merci e materie prime.

con Micalessin e Parietti alle pagine 2-3

IN ITALIA BATTUTA DA VOLKSWAGEN

La Fiat cede lo scettro: non è la più venduta

Pierluigi Bonora a pagina 22

IL PIÙ PICCOLO OSTAGGIO DI HAMAS

Kfir, primo compleanno da «desaparecido»

di Fiamma Nirenstein a pagina 14



SPERANZA Kfir Bibas, un anno domani: Hamas l'ha dichiarato morto

IL RAPPORTO «OPEN DOORS»

Essere cristiani oggi è un inferno: 5mila morti, perseguitato uno su sette

Fausto Biloslavo a pagina 15

LA MAGGIORANZA SI SPACCA

La destra blocca il suicidio assistito

Zaia bocciato: no alla legge sul fine vita

Il governo cambia la prescrizione

Pier Francesco Borgia

È la prima volta, dall'inizio della legislatura, che la maggioranza «bulgara» che sostiene Luca Zaia subisce una sorta di stress-test. Su una questione etica, però. Non politica. Ieri nell'aula del Consiglio regionale veneto per un solo voto (25 sì, 22 no e tre astenuti la cui scelta però pesa come un rigetto) è stata respinta la proposta di velocizzare i tempi per la richiesta di assistenza medica al fine vita.

con un dibattito fra Langone e Macioce a pagina 9

ARRIVA IL COMMISSARIO

Approvato il piano per salvare l'Ilva

Sofia Frascini

Il Consiglio dei ministri ha approvato questa sera un piano di salvataggio per l'ex Ilva di Taranto, che prevede la consegna dell'azienda nelle mani del commissario (amministrazione straordinaria). Il socio pubblico Invitalia è pronto a prendere le quote di maggioranza dell'azienda.

a pagina 23

all'interno

IL CASO LUCARELLI

Non passiamo dal tribunale del popolo al buonismo

di Francesco M. Del Vigo

Il caso della ristoratrice suicida e della bufera contro Selvaggia Lucarelli ha spinto l'Agcom a varare un decalogo «buonista» per gli influencer. Ma l'alternativa al tribunale del popolo del sociale non può essere una serie di bavagli.

a pagina 16

la stanza di Feltri

alle pagine 20-21

IN ITALIA, FATTE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA

IN ALTO ADIGE

Dna dei cani e multe Via al pugno di ferro contro gli escrementi



Matteo Basile a pagina 18

UN PAESE CHE VA A 30 ALL'ORA

di Luigi Mascheroni



Toninelli si merita il tonno. Scaduto. E Bologna le sardine.

Da ieri in città è in vigore il limite di velocità di 30 km all'ora introdotto dall'amministrazione comunale, targata - stiamo parlando di auto - Pd. Anche a causa della protesta degli Ncc Bologna si è bloccata. Le code erano infernali, i tempi di percorrenza apocalittici, l'ira dei cittadini felsinea, i vigili carogne: dopo cinque minuti c'era il primo sanzionato. «Andavo a 39 all'ora. Non fatemi dire cosa penso».

Lo diciamo noi. Che non capendo un tubo abbiamo chiesto come funziona a un ingegnere. Risposta. «È come per il flusso d'acqua nei tubi. Se riduci la velocità di scorrimento passa meno acqua ed è come se le strade, cioè i tubi,

fossero più strette. Risultato: l'ingorgo».

Il provvedimento «Città 30», figlio di poco senso della realtà e tanta ideologia, deciso da sindaci e assessori che adorano il verde tanto girano in auto blu, non riduce lo smog perché aumenta il traffico, non aumenta la sicurezza perché riduce l'attenzione e aumenta lo stress psico-fisico riducendo la pazienza. Ma incrementa, e di molto, le entrate nelle casse del Comune. La retorica è slow ed essere di sinistra costoso.

L'idea delle città a passo d'uomo è la metafora del Paese sognato dai progressisti che, a dispetto del nome, vanno lentissimi, guardano indietro e vivono di divieti, fanatismi e burocrazia. Poi il pericolo è il fascismo...

Per Bologna, come Milano, che non vede i 30 all'ora di imitarla, ormai non c'è più speranza. Speriamo anche per il Pd che la governa.



IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

MERCOLEDÌ 17 gennaio 2024*
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Monza, web e vip al fianco della famiglia Salis

Mobilizzazione per Ilaria arrestata in Ungheria «Riportiamola a casa»

Crippa a pagina 16



Lodi, il caso Stefano Barilli

«Fu un suicidio» Archiviazione tra molti misteri

G.Moroni a pagina 18



Fine vita, Zaia fermato dal fuoco amico

In Veneto Forza Italia, FdI e parte della Lega bocciano la normativa sul suicidio assistito sostenuta dal governatore e dal centrosinistra **Intervista a Lupi** (Noi Moderati) «La Consulta non ha chiesto di introdurre l'eutanasia». Regionali, ancora stallo sulle candidature

Cocchi e servizi da p. 6 a p. 9

La prima città a bassa velocità

Bologna marcia a trenta all'ora Via alle multe



Rivoluzione a Bologna: reportage nella prima città che ha inaugurato il limite di velocità (con relative multe) dei trenta all'ora. Intervista al papà di Francesco Valdiserri, travolto e ucciso sul marciapiede a Roma: «È giusto»

Bonzi, Carbutti e Rossi alle p. 10 e 11

I militanti rossi uccisi a Milano

Fausto e Iaio Dopo 50 anni si indaga ancora

Servizio a pagina 15

RISTORATRICE MORTA A LODI, LE IPOTESI PER GOVERNARE I SOCIAL



Giovanna Pedretti, la ristoratrice del Lodigiano trovata morta domenica scorsa

«Un algoritmo per bloccare gli odiatori»

Mentre la Procura di Lodi indaga sulla morte della ristoratrice Giovanna Pedretti, cercando di fare luce sulla veridicità del post in cui era recensita con fastidio la sua

pizzeria per la presenza di gay e di un disabile, la famiglia chiede ai media riservatezza e rispetto. La blogger Selvaggia Lucarelli dice di essere stata minacciata di mor-

te. Il docente di Diritto dell'Informazione, Ruben Razzante, parla di come arginare l'odio sui social.

Troianello, Gianni, Verri, Belardetti e Farruggia da p. 2 a p. 5

DALLE CITTÀ

Milano, via al processo



“Dito” imbrattato dagli eco-attivisti Cattelan li assolve con una mail

Vazzana nelle Cronache

Scandalo a Pavia

La chat sessista al circolo d'élite: bufera e denunce

Marziani a pagina 17



Missione nel nuovo fronte bellico

Mar Rosso, la Ue si muove

Farruggia a pagina 12



Primarie, dopo la prima vittoria

Trump senza rivali Biden lo ammette

De Carlo a pagina 13



Roma, via Mou arriva De Rossi

Lo Special One cade dal trono

Franci nel QS

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

IN EDICOLA Insidie nelle elezioni Usa; Russia imperialista?; Messico: treno Maya; Ucraina, corsa agli armamenti; Zambia e migrazioni



Culture

CONOSCENZA Gli studi di Burke sull'ignoranza, i dialoghi e i saggi di Bauman sull'interculturalità Enrico Paventi, Laura Marzi pagina 12



Visioni

CINEMA Sundance al via domani, il festival statunitense festeggia quarant'anni di film indipendenti Giulia D'Agnolo Vallan pagina 15

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

MERCOLEDÌ 17 GENNAIO 2024 - ANNO LIV - N° 14

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il suo segreto Il secondo uomo più detestato dagli americani

FABRIZIO TONELLO

Edesso? In Iowa le previsioni sono state rispettate: faceva un freddo cane, sono andati a votare poco più della metà dei partecipanti ai caucus repubblicani di quattro anni fa e Trump ha distanziato i rivali di parecchie lunghezze, ottenendo più del 50% dei consensi. Un risultato che rende il groviglio politico-giudiziario attorno alla sua candidatura ancora più inestricabile. Lo aspettano cinque processi nelle prossime settimane ma quale giuria avrà il coraggio di condannarlo e quale giudice quello di mandarlo in galera, come merita? Trump è un aspirante dittatore che vuole (e può) andare al potere per via elettorale, come Mussolini e Hitler. E la minaccia della prigione non è sufficiente a fermarlo: a quanto pare i suoi sostenitori ignorano i processi che lo riguardano. — segue a pagina 3 —

Donald Trump foto di Andrew Hamik/Ap

Al suo primo test dopo il 2016 Donald Trump stravinca come e più del previsto, stacca di 30 punti il suo clone DeSantis e ancora di più l'unica anti-trumpista del mazzo repubblicano, Nikki Haley. The Donald è tornato, ma non se n'era mai andato. E sono dolori per tutti pagine 2,3



IL DDL CALDEROLI AVANTI IN SENATO, LE DESTRE VOGLIONO CHIUDERE DOMANI. TRENTA PIAZZE, POCA GENTE

Autonomia, Pd e 5S pronti al referendum

Primo giorno di votazioni in Senato sul disegno di legge sull'autonomia. Le opposizioni protestano, Fdi accusa i dem: «La riforma del Titolo V del 2001 l'aveva voluta voi, noi la stiamo applicando». Il partito di Meloni tenta di dimostrare che l'unità nazionale sarà tutelata, le minoranze accusano: «Non ci sono i soldi, sarà una se-

cessione dei ricchi». Manifestazioni in trenta piazza, da nord a sud, ma la partecipazione è scarsa: 200 a Napoli, un centinaio a Roma, dove arrivano anche Conte e Schlein. Il leader 5S e il capogruppo Pd Boccia parlano esplicitamente del referendum, ultima mossa per bloccare la «spacca-Italia» dopo che anche la Camera avrà det-

to si. «I numeri ce li hanno le destre, c'è un patto indecente tra l'autonomia di Calderoli e il premierato di Meloni», accusano i parlamentari di Pd, 5s, Sinistra e Verdi. I manifestanti di Roma chiedono che Bonaccini rinunci all'autonomia per l'Emilia. Boccia conferma: «Quella è la preistoria». CARUGATI A PAGINA 4

VENETO, LA LEGGE NON PASSA Fine vita, la Lega non segue Zaia

Dopo sette ore e mezza di discussione fitta, il Consiglio regionale del Veneto boccia la pdl sul fine vita che, prima in Italia, avrebbe dato attuazione alla sentenza della Consulta sul caso Cappato/Antoniani. Fuori prote-

stano le associazioni cattoliche oltranziste, mentre la Lega si spacca, non segue l'indicazione di Zaia e per metà si fa convincere dalla paura della «migrazione della sofferenza» paventata da FdI e FI. MARTINA PAGINA 5

La crisi dell'Ue C'era una volta il modello tedesco

MARCO BASCETTA

Con una evidente situazione di crisi generalizzata nella Repubblica federale tedesca, con i sussulti e le reazioni che ne seguiranno nell'anno delle elezioni europee, converrà cominciare a fare i conti. — segue a pagina 8 —

INTESA ROMA-TIRANA In Albania solo gli uomini Screening sulle navi



Il governo inizia a chiarire gli aspetti logistici, ma l'esecuzione del protocollo resta piena di punti interrogativi. A bordo delle navi italiane gli screening per identificare i vulnerabili. Oltre Adriatico saranno trasferiti solo gli uomini. Domani l'udienza della Corte costituzionale di Tirana. MERLIA PAGINA 7

«Genocidio» Alla Corte dell'Aja l'umanità al bivio

ROBERTA DE MONTICELLI

Israele a processo davanti alla Corte internazionale di giustizia dell'Aja. È la pronuncia di quel nome terribile che squarcia tutti i tabù e gli interdetti, genocidio, suscitando raffiche di riprovazioni e negazioni sparate dai politici, israeliani e no. — segue a pagina 9 —

LA GUERRA LARGA DI GAZA Missili iraniani sull'Iraq Raid Usa in Yemen



Scintille Teheran-Baghdad e rabbia nel Kurdistan iracheno dopo gli attacchi di autodifesa iraniani contro «Mossad e jihadisti» a Erbil e Idlib. Mar Rosso sempre a rischio, altre bombe sulle basi houthi. Flotta europea in campo? L'Italia preme. Gaza, con gli uccisi di ieri 24.285 morti. LANIA, LUCI - PAGINE 10, 11

Netanyahu Tra la fine del regno e un futuro di male in peggio

ZVI SCHULDINER

La grande tensione che ha circondato la prima sessione della Corte internazionale di giustizia dell'Aja non è stata del tutto razionale, anche se in qualche misura comprensibile. Una decisione della Corte può richiedere diversi anni. — segue a pagina 11 —



Photo Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gera/CRW/23/2103 e 17/02/23 4115000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DICOMI-N° 18 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 17 Gennaio 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - € 0,80 L. 33

Lutto nella musica

Addio a Giorgio Zito il più piccolo dei fratelli Bennato

Federico Vacalebre a pag. 14



Il nuovo film

Pieraccioni, la svolta «Non sono più giullare e racconto la famiglia»

Titta Fiore a pag. 13



Lavori Pnrr, avviso ai sindaci

► Sanzioni per la Pa e le aziende in ritardo: chi non realizza le opere deve rimborsare i fondi Ue Regionali, slitta il sì all'Election day. Autonomia, il nodo emendamenti e la protesta a Napoli

L'analisi

I giovani, la politica e quei limiti da rimuovere

Paolo Balduzzi

Quelle di giugno saranno le decime elezioni europee per i Paesi membri dell'Unione sin dal 1979, anno della prima legislatura del Parlamento europeo. Attualmente, l'interesse principale dei leader di partito, tanto nella maggioranza quanto nell'opposizione, sembra essere quella di annunciare o meno la propria candidatura: Conte e Salvini no, Schlein e Meloni (forse) sì. Appassionante, e lo si scrive senza ironia: ma solo per gli amanti del genere.

Continua a pag. 35

Lo scenario

Le mosse europee per rafforzare la competitività

Enrico Del Colle

Per misurare la capacità di un Paese Ue di offrire un ambiente in grado di "calamitare" l'attenzione di imprese e cittadini, la Commissione europea dal 2010 diffonde periodicamente la graduatoria dei 27 Paesi in base ad un indice di competitività (gli ultimi dati si riferiscono al 2022) formato da 11 indicatori catalogati in tre grandi gruppi: il primo raggruppa quelli ritenuti essenziali (tra i quali il sistema educativo di base e la stabilità macroeconomica).

Continua a pag. 35

Francesco Bechis
Andrea Bulleri
Francesco Malfetano
alle pagg. 4 e 5
Adolfo Pappalardo
In Cronaca

Il focus sui flussi Sanità, per le cure dal Sud al Nord speso un miliardo

Marco Esposito a pag. 7

Napoli e Caserta le province con le polizze più costose Rc auto, stessi risarcimenti in tutta Italia

Michele Di Branco

Una riforma attesa da 18 anni per mettere ordine nel settore dei risarcimenti danni non patrimoniali derivanti da lesioni gravi da circolazione stradale. Rc auto, cambiano le regole: stessi risarcimenti in tutta Italia e stop alla



babele dei tribunali. È arrivata la via libera del governo alla Tabella unica di valutazione del danno. Il provvedimento nasce per garantire il diritto per le vittime di avere un equo risarcimento del danno non patrimoniale. A Napoli e Caserta le polizze auto più costose del Paese.

A pag. 2

La riflessione

Se il Papa tiene aperte le porte della Chiesa

Angelo Scelzo

È difficile affermare che siano venute fuori novità straordinarie dall'intervista-bis del Papa a Fabio Fazio. Niente dimissioni in vista, il dolore per le guerre in corso e il raccapriccio per la morte di bambini, la preoccupazione per l'allargamento dei conflitti fino a rendere sempre più concreta una catastrofe nucleare.



Continua a pag. 35

Nell'Iowa stracciato DeSantis. Biden: me la vedrò con lui



Ciclone Trump sui Repubblicani

Angelo Paura a pag. 11

L'ultima dei narcos la cocaina viaggia nei sommergibili

► Le rotte della droga dal Sud America all'Europa I carichi nel Napoletano anche con le ambulanze

Dario Sautto

La cocaina partiva dal Sud America in sommergibile «ma ci sta solo da Panama». La droga arrivava poi nei porti europei. E una volta giunta nel Napoletano, veniva smistata con una ambulanza, per non destare sospetti, con l'autista vestito da soccorritore e con tanto di mascherina. Un'altra delle rotte della droga nell'orbita del "boss dei Van Gogh" Imperiale è stata smantellata dai carabinieri: nella rete 29 sospetti.

In Cronaca

Napoli, la procuratrice

«La bimba rom morta nel campo di Giugliano voleva andare a scuola»

Leandro Del Gaudio

Michele aveva sei anni: è morto per una scossa elettrica nel campo rom di Giugliano. La procuratrice dei minori di Luzenberger: era pronta per la scuola, orgogliosa del grembiolino.

In Cronaca

Il dolore del marito della ristoratrice suicida. La Lucarelli lascia «X» «Giovanna era ossessionata dagli hater»

Claudia Guasco

La recensione omofoba e discriminatoria nei confronti dei disabili, con franca e civile risposta della donna che invitava l'avventore a non presentarsi più, sarebbe stata una macchinazione per farsi pubblicità. «Truffatrice, ti auguro di fallire», hanno cominciato a scrivere sui web persone che Giovanna Pedretti nemmeno conosceva. «Era ossessionata da quei messaggi. Io e nostra figlia le dicevamo di stare tranquilla, di non preoccuparsi, che sarebbe finita presto», ha riferito il marito Nello D'Avino (con lei nella foto).

A pag. 9



Il ricordo

Moscato, poeta-testimone della scrittura che resterà

Igor Esposito

È morto un poeta, un grande poeta della scena teatrale italiana e di grandi poeti, come ebbe a dire Alberto Moravia ai funerali di Pasolini, non ne nascono molti in un secolo. Ma non basta scrivere che sia morto un poeta.



Continua a pag. 34

Francesco De Luca

Il finale dell'avventura romana di Mourinho non poteva che essere Special. Una decisione della famiglia Friedkin nella notte e addio all'uomo che ha acceso i sogni di Roma, ignorando i messaggi lanciati da José sulla possibile permanenza. Al posto dell'allenatore-monumento, arrivato però al quinto esonero, ecco l'ex Capitano futuro De Rossi, un'istituzione come Totò, tuttavia con una manciata di partite da allenatore: le 16 con la Spal (solo 3 vittorie) nello scorso campionato di serie B.

Continua a pag. 34



VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

Il Messaggero

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

€ 1,40* ARNO 148 - N° 18
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.1985 con L.452/84 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Mercoledì 17 Gennaio 2024 • S. Antonio abate

IL GIORNALE DEL M.

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

In arrivo la legge
Pene più severe
per l'abbandono
e i maltrattamenti
degli animali
Troili a pag. 13



Francini e Frassica nel cast
Torna Pieraccioni
«Film sentimentale,
non sembra mio»
Satta a pag. 20



Venerdì c'è l'Inter
Lazio in Arabia
per la Supercoppa
Lotito deve blindare
Zaccagni e Provedel
Abbate e Marcangeli nello Sport



Verso le Europee
I giovani
e la politica,
quei limiti
da rimuovere
Paolo Balduzzi

Quelle di giugno saranno le decime elezioni europee per i Paesi membri dell'Unione sin dal 1979, anno della prima legislatura del Parlamento europeo. Attualmente, l'interesse principale dei leader di partito, tanto nella maggioranza quanto nell'opposizione, sembra essere quella di annunciare o meno la propria candidatura: Conte e Salvini no, Schlein e Meloni (forse) sì. Appassionante, e lo si scrive senza ironia: ma solo per gli amanti del genere.

Gli altri, che sono la maggioranza dei cittadini, è già tanto se si scomoderanno per andare a votare: furono l'86% gli aventi diritto che lo fecero nel 1979; crollarono al 56% quarant'anni dopo, nel 2019. Non va meglio guardando ai dati medi europei: nel 1979 votò il 62% degli aventi diritto, nel 2019 poco più del 50%.

Come invertire questa tendenza? Mentre a Bruxelles, per sensibilizzare i più giovani al voto, qualcuno pensa di coinvolgere influencer e altri idoli giovanili, come per esempio la cantante statunitense Taylor Swift, ecco che il Parlamento italiano avrebbe una grande occasione per fare qualcosa di davvero innovativo, almeno sul panorama nazionale. E cioè abbassare le soglie di elettorato attivo e passivo esclusivamente per questo tipo di elezioni.

Al momento, come dovrebbe essere noto, si può votare a partire dai 18 anni e candidarsi a partire dai 25 anni. Per un italiano questa è la cosa più normale al mondo. (...) Continua a pag. 23

Ilva, decreto per il commissario

► Rottura con ArcelorMittal, pronta la Cig per i lavoratori. Azovstal rinasce a Piombino
► Pnrr, avviso del governo a Pa e sindaci: chi non realizza i lavori rimborserà la Ue

ROMA Arriva un decreto del governo ad hoc per il commissariamento dell'ex Ilva, rottura con ArcelorMittal. Pnrr, chi non realizza i lavori dovrà rimborsare. Alle pag. 2, 3 e 5

I tifosi spiazzati. L'ex capitano firma fino a giugno: «Alibi finiti»

Friedkin licenzia Mou

La Roma a De Rossi

Il cuore
Arrivederci José era amore vero
Enrico Vanzina

La classifica
Troppi lamenti e pochi punti
Andrea Sorrentino

Penso di parlare a nome della maggioranza (...) Continua a pag. 23

José Mourinho, 60 anni, ha debuttato sulla panchina della Roma il 19 agosto 2021. A fianco il nuovo tecnico Daniele De Rossi, 40 anni. Foto Getty / Nello Sport

Anche se già parecchi club, negli ultimi anni, (...) Continua a pag. 23

In un Dpr le tabelle nazionali per i danni

Rc auto, approvate le nuove regole risarcimenti uguali in tutta Italia

ROMA Una riforma attesa da 18 anni per mettere ordine nel settore dei risarcimenti danni non patrimoniali derivanti da lesioni gravi da circolazione stradale. Rc auto, cambiano le regole, stessi risarcimenti in tutta Italia e stop alla babele dei tribunali. È arrivato il via libera del governo alla Tabella unica nazionale per i criteri di valutazione del danno. Di Branco a pag. 2

Da Alex al nigeriano, la Capitale che spara per il traffico di droga

► Tre conflitti in tre giorni, tutti causati da liti legate allo spaccio. Allarme in Campidoglio

Camilla Mozetti

L'ultimo, in ordine di tempo, è un ragazzino di 17 anni, colpito al giuoco destro probabilmente da una calibro 7,65. Un avvertimento fra quelle strade di Anzio - litorale romano - dove la droga, per quanta ne venga quotidianamente sequestrata, non manca mai. Da Alex al nigeriano, tre conflitti in tre giorni: omicidi e gambizzazioni per il controllo del traffico di droga. Allarme in Campidoglio. A pag. 11

Il suicidio a Lodi
«Hater, l'ossessione della mia Giovanna»
L'ira del marito

dalla nostra inviata Claudia Grassco
SANT'ANGELO LODIGIANO
Il sostegno e l'affetto dei tanti amici e clienti storici della pizzeria "Le Vignole" non sono bastati. A pag. 12

Gli yemeniti attaccano una nave greca, risposta americana. Si muove la Ue

ROMA Il Mar Rosso si infiamma, al cargo greco colpito da missili partiti dallo Yemen ha fatto seguito un nuovo raid degli Usa sulle postazioni Houthi. E mentre l'Iran colpisce in Iraq e Siria, la Ue si muove per organizzare una missione navale nell'area: primo via libera all'impiego di tre navi militari. Intanto la galassia scita in Medio Oriente ha deciso di aumentare la pressione nei confronti dell'Occidente. Ed farlo con una manovra a tenaglia che da sud, in Yemen, arriva a nord fino al cuore dell'Iraq per poi allargarsi dal Mediterraneo orientale fino all'Asia centrale. Rosana e Vita a pag. 9

In Iowa va oltre il 50%: distacco mai visto Trump, debutto da record nelle primarie L'investitura di Biden: sarà lui a sfidarmi



Angelo Paura
Quella di lunedì notte per Donald Trump è stata definita da tutti i commentatori una vittoria decisiva. L'ex presidente ha infatti superato il 50% delle preferenze degli elettori del caucus dell'Iowa, uno stato rurale e poco popolato, molto conservatore ma da sempre decisivo nelle primarie. A pag. 10

Il Segno di LUCA
CANCRO, LE COSE SI SISTEMANO

La Luna agisce come un radar e favorisce la tua ispirazione nel lavoro, permettendoti di dare il massimo senza stancarti. Ti aiuta a riparare quello che era andato storto, trovando il modo giusto per ripristinarne il funzionamento e trasformare quello che era un punto debole in un punto di forza. Per dare il meglio, rimani aperto alle collaborazioni e alle proposte che ti arrivano dagli altri. È un periodo incentrato sullo scambio. MANTRA DEL GIORNO Il sonno perso non si può recuperare. L'oroscopo a pag. 23

HAI SCRITTO UN LIBRO?

INVIAMI IL TUO INEDITO ENTRO IL 29/01/2024

ineditt@gruppoalbatros.com
www.gruppoalbatros.it

Maria Soccorso Parisi
DOPPIO LEGAME
Romanzo giallo
Un nuovo caso per il Commissario Francesco "Ciccio" Vitale. Don Michele Pisciccia, facoltoso imprenditore, viene ucciso nella notte nella sua villa. Escluso lo rapina, è evidente dal sopralluogo che la vittima conosciuse l'aggressore. È l'inizio di un intreccio tra imprenditori, opere, profitti, prostitute, insegnanti e malviventi. Albatros Il Fido

* Tariffe con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30.

il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 17 gennaio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Il primo giorno dei nuovi limiti di velocità

Bologna città 30
Proteste, rallentamenti
ma per ora poche multe

Servizi alle pagine **10** e **11** e in **Cronaca**

SCOPRI ALL'INTERNO
DELLA CRONACA
Il coupon per il sondaggio

Bologna città 30Km/h



Fine vita, Zaia fermato dal fuoco amico

In Veneto Forza Italia, FdI e parte della Lega bocciano la normativa sul suicidio assistito sostenuta dal governatore e dal centrosinistra
Intervista a Lupi (Noi Moderati) «La Consulta non ha chiesto di introdurre l'eutanasia». Regionali, ancora stallo sulle candidature

Cocchi e servizi
da p. **6** a p. **9**

Oggi a Forlì insieme a Meloni

Von der Leyen
in Romagna
con 1,2 miliardi



Ursula von der Leyen e Giorgia Meloni saranno oggi a Forlì. La presidente della Commissione Ue era già stata in Romagna pochi giorni dopo la terribile alluvione di maggio. Ora porta in dote 1,2 miliardi del Pnrr.

Servizio a pagina **8**

I militanti rossi uccisi a Milano

Fausto e Iaio
Dopo 50 anni
si indaga ancora

A. Gianni a pagina **15**

RISTORATRICE MORTA A LODI, LE IPOTESI PER GOVERNARE I SOCIAL



Giovanna Pedretti, la ristoratrice del Lodigiano trovata morta domenica scorsa

«Un algoritmo per bloccare gli odiatori»

Mentre la Procura di Lodi indaga sulla morte della ristoratrice Giovanna Pedretti, cercando di fare luce sulla veridicità del post in cui era recensita con fastidio la sua

pizzeria per la presenza di gay e di un disabile, la famiglia chiede ai media riservatezza e rispetto. La blogger Selvaggia Lucarelli dice di essere stata minacciata di

morte. Il docente di Diritto dell'informazione, Ruben Razzante, parla di come arginare l'odio sui social.

Troianello, Gianni, Verri, Belardetti e **Farruggia** da p. **2** a p. **5**

DALLE CITTÀ

Casalecchio, piano del prefetto

Risse e vandali
al Gran Reno,
il giro di vite
Esercito in campo

In **Cronaca**

Bologna, ospedali e sicurezza

In pronto soccorso
arriva un pulsante
anti aggressioni

Tempera a pagina **17** e in **Cronaca**

Imola, il caso di Adamo Guerra

Finse il suicidio
e scappò in Grecia
Pena di 40 giorni

Servizio in **Cronaca**



Missione nel nuovo fronte bellico

Mar Rosso,
la Ue si muove

Farruggia a pagina **12**



Primarie, dopo la prima vittoria

Trump senza rivali
Biden lo ammette

De Carlo a pagina **13**



Roma, via Mou arriva De Rossi

Lo Special One
cade dal trono

Franci nel **QS**

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

RAFFREDDORE

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.



IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 17 GENNAIO 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXCVIII - NUMERO 14, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

RAZZO DEGLI HOUTH COLPISCE UN MERCANTILE GRECO. BLITZ DEI NAVY SEALS, BLOCCATA NAVE CARICA DI MISSILI. GLI USA: «RIFORMIMENTI INVIATI DA TEHERAN»

L'Iran bombarda gli americani in Iraq Tensione massima nel Mar Rosso

Le forze speciali americane entrano in azione al largo del Corno d'Africa, mentre gli Houthi proseguono la loro campagna di destabilizzazione nel Mar Rosso. L'Iran colpisce una cabina di regia del Mossad e prende di mira una rappresentanza diplomatica americana in Iraq. La tensione in Medio Oriente è oltre il livello di guardia. FRANCESCO SEMPRINI / PAGINA 2

IL FORUM DI DAVOS

Fabrizio Goria / INVIATO A DAVOS

Timori per l'economia
«Con il blocco di Suez
rischio recessione»

L'ARTICOLO / PAGINA 3

I TRAFFICI MARITTIMI

Alberto Quarati

Le rotte si allungano
A Genova ritardi
per 7 portacontainer

L'ARTICOLO / PAGINA 2



Una nave attraversa il canale di Suez

IL CAUCUS DELLO IOWA

Alberto Simoni / INVIATO A DES MOINES

Trump a valanga
sulle primarie Usa
Trionfo con il 51%

La candidatura di Trump alle elezioni americane sembra già inevitabile dopo il voto al caucus repubblicani dello Iowa. La vittoria con il 51% dei consensi ridimensiona gli avversari. Biden: «È l'uomo da battere». L'ARTICOLO / PAGINA 4



MANCA L'INTESA SULLA CESSIONE DELLE QUOTE. LA MINISTRA DEL LAVORO CALDERONE: «INTERVERREMO PERCHÉ SIA TUTELATO ANCHE L'INDOTTO»

Per Ilva tutto da rifare

No al divorzio consensuale con ArcelorMittal. Il governo imbocca la strada del commissariamento

LA SOLIDARIETÀ



Licia Casali / PAGINA 6

Genova, operai in piazza
«Assurdo il processo
ai lavoratori Ansaldo»

Il mondo del lavoro genovese si è trovato ieri in piazza per portare sostegno agli operai Ansaldo a processo per blocchi stradali del 2022, quando l'azienda rischiava la chiusura.

Il nastro del film dell'acciaio italiano si riavvolge e torna a sette anni fa, quando per Ilva in amministrazione straordinaria fu bandita la gara per trovare un proprietario privato. Dopo una settimana di febbrili trattative, ieri è emerso che il divorzio consensuale non sembra fattibile. Il commissariamento di Acciaierie d'Italia pare ormai una certezza anche alla luce della convocazione dei sindacati per domani pomeriggio. Il decreto legge approvato dal Cdm rafforza alcune misure già presenti nell'ordinamento a tutela della continuità produttiva e occupazionale delle aziende in crisi, fra cui l'ex Ilva, e prevede garanzie di cassa integrazione straordinaria durante l'eventuale amministrazione straordinaria.

GILDA FERRARI / PAGINA 6

RISTRUTTURAZIONI

Francesco Margiocco / PAGINA 18

Superbonus per pochi
In Liguria ha interessato
solo il 2,7% degli edifici

I cantieri finanziati con il Superbonus in Liguria hanno riguardato solo una piccolissima parte del patrimonio immobiliare regionale: 7.383 edifici, pari a una percentuale del 2,7 del totale.

PALAZZO CHIGI E LE GARE

L'articolo / PAGINA 10

Balneari, lettera all'Ue
per chiedere tempo
«Aziende da tutelare»

Il governo ha inviato la lettera che risponde alle osservazioni della Commissione europea sulle concessioni demaniali. Si chiede altro tempo e si apre a una normativa, che però difenda le aziende esistenti.

LE COMPOSIZIONI DI MARIO GAROFALO, 31 ANNI, PER I FIORI LIGURI AL FESTIVAL



Sanremo, l'uomo dei 400 bouquet

Mario Garofalo e la seconda classificata Roberta Angalò / FABBIONE / PAGINA 15

LA POLITICA

Centrodestra accordo lontano sulle Regionali

Francesco Olivo / PAGINA 8

È bastato poco ai leader per capire che l'accordo sulle Regionali non è possibile. Il centrodestra non trova una soluzione condivisa sui candidati nelle Regioni e nemmeno sulle nuove regole per il mandato di sindaci e governatori.

STOP AL FINE VITA MA NELLA LEGA ZAIA SI RAFFORZA

FLAVIA PERINA / PAGINA 16

Luca Zaia forza la mano sulla legge del fine vita e il pareggio in consiglio regionale veneto (25-25) contro parte di Lega e alleati, rafforza la sua posizione.

IL CASO A FINALBORGO

«Io, vittima di gogna non scritto a Lucarelli: fermati e rifletti»

Silvia Andreatto / PAGINA 13

Ida Germano, ristoratrice di Finalborgo, ha subito la gogna dopo un post di Selvaggia Lucarelli, per aver fatto pagare un piatto di condivisione.



AURUM 1962

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

BUONGIORNO

Qualche anno fa ho lasciato su Tripadvisor la mia prima e unica recensione: era di un ristorante di un amico. Recensione benevola. Molto. Da allora gli algoritmi mi esortano vanamente a riprendere l'attività, e del resto Tripadvisor nemmeno lo leggo dalla volta in cui, non ricordo più in quale località turistica, mi indicò come ristorante più quotato una spelunca pestilenziale. Il conto assommò a poco più di una mancia anche perché diciamo che l'appetito non veniva mangiando. Ma le recensioni erano tante e talmente entusiastiche che si poteva configurare l'associazione per delinquere. Il debunker - il demistificatore di bufale - è una figura nobile. Ricordo Paolo Attivissimo, magnifico nello smontare le teorie del complotto sulle Torri Gemelle. Ma il debunker applicato a Tripadvisor, come si è visto in questi

giorni, e con conseguenze tragiche, è un bambino in un negozio di caramelle. L'intero internet è un paradiso di mentitori: gente che si scrive da sola la biografia su Wikipedia, giovani registi che sotto falso nome chiamano capolavoro il loro film d'esordio, anni fa in uno stupendo pezzo Andrea Minuz raccontò di prostitute che su EscortAdvisor magnificavano il loro estro d'alcolica spacciandosi per clienti di sé. Metà di quello che si scrive è falso - e l'altra metà non è tanto vero - ma spesso è un falso autentico: Chiara Ferragni vendeva a prezzi da Chianti la sua bottiglietta d'acqua, ed era appunto acqua fresca venduta per acqua fresca (la mia preferita resta Gwyneth Paltrow con la candela al profumo di vagina: andata a ruba). Ed era qui che dovevano fiorire i falsari fra i falsari: i mercanti della morale.

I falsari

MATTIA FELTRI

AURUM 1962

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Regole europee
Condizionatori,
definitiva la stretta:
a partire dal 2035
solo gas naturali



Giuseppe Latour
— a pag. 35

Domani con Il Sole
Legge di Bilancio:
le principali novità
su fisco, lavoro,
casa e previdenza



— a 2,00 euro
più il prezzo
del quotidiano

Guidi poco? Con noi,
spendi molto meno!

BE Rebel
Pay per you

FTSE MIB 30337,62 +0,03% | SPREAD BUND 10Y 160,20 -0,10 | SOLE24ESG MORN. 1238,15 -0,15% | SOLE40 MORN. 1109,53 -0,01% | Indici & Numeri → p. 39-43

GUERRA IN MEDIO ORIENTE: NUOVI RAID USA IN YEMEN

Dall'Iran droni e missili su Siria, Iraq e Pakistan

Anche Shell ferma le navi

Alberto Magnani e Lello Naso — a pag. 5



Percorso difficile. Una nave portacontainer attraversa il Canale di Suez

L'ANALISI

LE BOMBE USA CONTRO GLI HOUTHIS RAPPRESENTANO UN BOOMERANG

di Roberto Bongiorno — a pag. 5

PANORAMA

SIDERURGIA

Ex Ilva, il Governo sceglie la strada del commissario con la Cig per i lavoratori

Nuovo passo del Governo sulla strada del salvataggio dell'ex Ilva, il colosso dell'acciaio di Taranto gestito dalla multinazionale ArcelorMittal. Il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto che «rafforza alcune misure già presenti nell'ordinamento, a tutela della continuità produttiva e occupazionale delle aziende in crisi e prevede garanzie di cassa integrazione straordinaria durante l'eventuale amministrazione straordinaria». — a pagina 28

Partite Iva, per quelle bocciate dal Fisco il reddito medio dichiarato è 23.530 euro

La fuga dalle tasse

Per chi non raggiunge l'«8» negli Iva redditi più bassi di due terzi rispetto ai promossi

Per la lotta all'evasione non solo banche dati ma anche ispettori sul campo

Su 2,42 milioni di autonomi censiti sono 1,34 milioni, cioè il 55,4%, a fermarsi sotto la sufficienza, rappresentata dall'«8», delle pagelle fiscali. Ma in questo gruppo il reddito medio dichiarato si ferma a 23.530 euro all'anno, il 68,8% in meno del 74.698 euro dichiarati dai contribuenti «affidabili»: in pratica, questi ultimi dichiarano mediamente più del triplo degli altri. Ma sia promossi che bocciati potranno beneficiare del concordato preventivo. **Meubili, Parente e Trovati** — alle pag. 2 e 3 con un'analisi di Salvatore Padula

ALCUNI FRA GLI SCOSTAMENTI IN PAGELLA PIÙ ALTI

Differenza del dichiarato da parte dei soggetti sotto la soglia 8 degli Iva rispetto a chi sta sopra	-71,7%
LAVANDERIE	
-78,9%	-91,2%
SOCIETÀ IMMOBILIARI	RISTORAZIONE
-80,6%	-87,3%
BAR E PASTICCERIE	NEGOZI DI ABBIGLIAMENTO

CONSUMI

Barilla taglia i prezzi su pasta e biscotti

Cali fino al 13%

Micaela Cappellini — a pag. 23

L'obiettivo. Il gruppo punta a calmierare il comparto alle prese con inflazione e forti rialzi dei prezzi

IL LIBRO

LA DIFFICILE AUTENTICITÀ TRA SOCIAL E INFLUENCER

di Maria Letellia — a pagina 28

CREDITO

Mutui, tassi in discesa

Finora non per le imprese

A dicembre il costo dei prestiti alle famiglie è stato in leggero calo al 4,42% dopo 12 mesi. Per le aziende invece cresce al 5,69%. A segnalarlo è il Bollettino Abi, secondo il quale la flessione del credito rallenta a -2,2% contro il -3% di novembre. — a pagina 8

IL BILANCIO DEL 2023

Inflazione annua al 5,7% ma in brusca frenata

Prosegue la fase di flessione dell'inflazione in Italia: a dicembre è scesa a +0,6% da +11,6% del dicembre 2022 e nella media del 2023 si è fermata al 5,7%, in netto rallentamento dall'8,1% fatto registrare nel corso del 2022. — a pagina 8

CONFERMATE LE ACCUSE

Maxiprocesso Casamonica: per la Cassazione è mafia

La Cassazione ha ribadito l'associazione mafiosa per il clan Casamonica nell'ambito del maxiprocesso al gruppo criminale romano che vede imputate una trentina di persone, tra cui anche i vertici. — a pagina 38

Lavoro 24

Tendenze

Stipendi, aumenta il potere d'acquisto

Cristina Casadei — a pag. 25

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

28% di sconto. Per info: ilsole24ore.com/abbonamento Servizio Clienti 02.30.300.600

Diciotto Lune
Grappa Stravecchia

18 mesi di invecchiamento in botte e la passione della nostra famiglia

DISTILLERIA MARZADRO
Gruppo dal 1949

Trentino, Vallagarina, qui nasce la nostra Grappa, una valle tutta da scoprire: www.vistovereto.it

RIVESTO VALL'ADAMA MONTE SALVO

La spesa per assistenza nel 2022 raggiunge quota 157 miliardi

Itinerari previdenziali

La spesa assistenziale nel 2022 ha raggiunto quota 157 miliardi con un aumento del 126% in 10 anni. Lo sottolinea Itinerari previdenziali in un rapporto secondo il quale nell'anno si è speso per sanità,

pensioni e assistenza 559,5 miliardi, con un incremento del 6,2% rispetto all'anno precedente. La spesa per prestazioni sociali ha assorbito oltre la metà di quella pubblica totale, il 51,6%. Rispetto al 2012, e dunque nell'arco di un decennio, la spesa per welfare nel complesso è aumentata di 127,5 miliardi strutturali (+39,4%). **Marco Rogari** — a pag. 11

ENERGIA

Extraprofiti, test della Consulta anche sul nuovo contributo

Dominielli e Parente — a pag. 31

IL MERCATO MONDIALE DEI TELEFONINI

Samsung cede a Apple il primato nelle vendite di smartphone

Nel 2023 Apple conquista il primo posto nel mercato mondiale degli smartphone, scalzando Samsung dopo 13 anni di dominio. Questo nonostante il mercato sia in calo del 3,2%. Lo riporta Idc Tracker. Le spedizioni globali di smartphone sono diminuite su base annua a 1,17 miliardi di

unità. «Il continuo successo e la resilienza di Apple sono in gran parte dovuti alla tendenza crescente dei dispositivi premium, che ora rappresentano il 20% del mercato, alimentata da offerte di permuta aggressive e piani di finanziamento senza interessi» spiega Idc. **Andrea Biondi** — a pag. 29





SAVINI!
 Fattoria Giuseppe Savini
 WWW.FATTORIAGIUSEPPESAVINI.COM
 vini d'Abruzzo

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

SAVINI!
 Fattoria Giuseppe Savini
 WWW.FATTORIAGIUSEPPESAVINI.COM
 vini d'Abruzzo

Mercoledì 17 gennaio 2024
 Anno LXXX - Numero 16 - € 1,20
 Sant'Antonio abate

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Corona 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
 (conv. in L. 27/02/2004 n.48) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
 a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE DAVIDE VECCHI
www.iltempo.it
 e-mail: direzione@iltempo.it

ROCK AL CIRCO MASSIMO

«Così viene giù tutto»

Ingv a causa delle vibrazioni certifica danni permanenti alla Torre della Moletta

Il sovrintendente Presicce ricevuta la nota avrebbe reagito bloccando i rilievi

Il «tecnico» Broccoli «Meglio fare concerti altrove per evitare ogni rischio»

L'EDITORIALE

Dati nascosti e poca trasparenza città in pezzi

DI DAVIDE VECCHI

Il concerto di Travis Scott al Circo Massimo lo scorso agosto scatenò un'aspra polemica tra Campidoglio e Parco archeologico del Colosseo sulla necessità di tenere ben distanti dall'area concerti simili. Il Comune difese la scelta con forza. Ora però le polemiche sul rumore e vibrazioni insostenibili si sono tradotte in dati non confutabili: l'Ingv ha certificato che quel concerto ha provocato danni permanenti alla torre della Moletta, edificio di origine medievale del complesso archeologico. Un'altra serata con quelle vibrazioni, in pratica, è crolla.

I deleteri effetti del concerto e i rischi sono stati comunicati al sovrintendente Claudio Parisi Presicce che, a quanto abbiamo accertato, ha risposto stizzito intimando la sospensione dei rilievi. Scelta diametralmente opposta a quella logica: di fronte a un rischio simile una sovrintendenza dovrebbe intensificare gli accertamenti. Presicce, contattato telefonicamente, ha detto di essere in attesa di ulteriori approfondimenti, ha negato di aver sospeso le indagini ma si è rifiutato di comunicare i nomi di chi le starebbe compiendo. Eppure la trasparenza deve essere totale. Invece si nasconde ai cittadini il tutto.

Mi chiedo se il Campidoglio ha come priorità la tutela dei beni archeologici oppure li usa per fare cassa con eventi dannosi per il patrimonio della città

©ESPRESSO/STUDIO

La tifoseria contesta la proprietà americana

I Friedkin esonerano Mourinho Roma affidata a Daniele De Rossi



Biafara, Carmellini, Cirulli, Pes, Schito e Vitelli da pagina 24 a 27

Continua il trend dello scorso anno. In quindici giorni già due omicidi in strada Il 2024 nella Capitale inizia nel sangue

Riconoscimento in Campidoglio Paola Cortellesi premiata con la Lupa Capitolina

Bianconi a pagina 22

Il 2024 della Capitale inizia come era finito l'anno precedente: nel sangue. Il 2023 aveva fatto registrare ben 19 omicidi per le strade di Roma e l'anno appena iniziato non sembra aver cambiato trend. Con quello di Corviale sono già due le sparatorie con morto nelle strade violente della periferia capitolina.

Parboni, Ricci e Sereni alle pagine 16 e 17

... Dopo il discusso concerto di Travis Scott al Circo Massimo, che nello scorso agosto scatenò più di una polemica l'Ingv ha certificato danni permanenti alla Torre della Moletta. Il sovrintendente ai Beni Culturali Presicce, una volta ricevuta l'informativa, avrebbe reagito bloccando immediatamente i rilievi. Sulla questione è intervenuto anche l'ex sovrintendente Broccoli: «Unico modo per non rischiare è rispettare le regole o fare quei concerti altrove».

China, Guadalaxara, Romagnoli e Verucci alle pagine 2 e 3

Corsa alla Casa Bianca

Trump stravinca in Iowa «Riprendiamoci l'America»

Tommasi a pagina 8

Il conflitto in Medio Oriente si allarga

L'Iran lancia i suoi missili su Iraq, Siria e Pakistan

Riccardi a pagina 6

Il Tempo di Osho

Il 72% degli elettori Pd non vuole Schlein candidata alle Europee



"...E se me pija er matto me candidato pure in Sardegna"

De Leo a pagina 4

COMMENTI

- PARAGONE**
Solo se sei Mittal puoi non pagare le bollette del gas
- MAZZONI**
L'autonomia differenziata non spaccherà l'Italia
- GIACOBINO**
Financial Manager prima App del Fucino

alle pagine 12 e 13

vini d'Abruzzo

SAVINI!

Fattoria Giuseppe Savini

Oroscopo

Le stelle di Branko

Annuncia cose bellissime il Carnevale, Amore e passione. Bellissima anteprima della stagione del vostro compleanno che inizia sabato. Oggi e domani sarete travolti dal fuoco amoroso che brucia in Sagittario e in Ariete. Venere e Luna, incontri che vi daranno molto anche nel lavoro e in affari. Viaggi consigliati, relazioni sociali utili e divertenti, potete cercare fortuna anche lontano. Nuovi mestieri: commercio, moda, cosmetica, arte.

Branko a pagina 13





Italia Oggi

7° FORUM NAZIONALE DEI COMMERCIALISTI ED ESPERTI CONTABILI

29 Gen 2024
ore 9-13 e 14-18
Digital Edition

Più facile espellere i profughi dalla Germania che costano 55 mld pubblici per l'accoglienza
Roberto Giardina a pag. 10

Iscriviti al Forum

Evento accreditato ODCEC
6 crediti formativi

Con il patrocinio di

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

GIUSTIZIA

Salve le notifiche via posta elettronica dei difensori nel processo civile
Ferrara a pag. 26

Pensioni, il sistema regge

Equilibrio garantito per altri 10/15 anni, se non si esagera con i prepensionamenti e si favorisce l'occupazione degli anziani. Lo sostiene lo studio di Alberto Brambilla

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

IO **Fisco - Il provvedimento delle Entrate di approvazione della Certificazione Unica 2024**

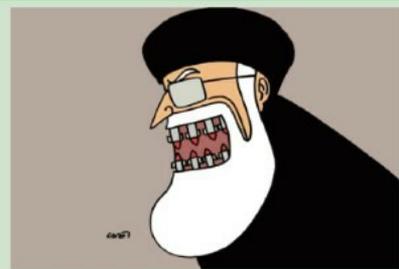
Notifiche Pec - L'avviso di rettifica del dm Giustizia

Art. 18 - L'ordinanza della Cassazione su reintegra e risarcimento

L'assetto pensionistico «regge», e continuerà a farlo «anche tra 10-15 anni». È, però, essenziale che la nostra soglia anagrafica per l'accesso alle prestazioni, attualmente tra le più basse d'Europa (è di circa 63 anni l'età effettiva di uscita dal lavoro in Italia), vada «gradualmente» a salire. È quanto si legge nel rapporto del Centro studi «Inserari» previdenziali Alberto Brambilla, presentato ieri alla Camera.

D'Allesio a pag. 31

Guzzetta (Univ. Tor Vergata): l'autonomia differenziata darà una scossa salutare al Sud



L'autonomia differenziata può essere «la scossa» che serve al Sud per crescere, dicendo basta all'assistenzialismo. Giovanni Guzzetta, costituzionalista dell'Università di Tor Vergata, spiega: «La verità, e lo dico da meridionale, è che l'autonomia offre anche alle regioni del Sud l'opportunità di riorganizzare le modalità di offerta dei servizi ai cittadini. Certo ci vuole coraggio, intraprendenza». Nel giorno in cui il ddl Calderoli approda in aula al Senato per il primo via libera, opposizioni e sindacato salgono sulle barricate: è la legge «spacciata» che porterà alla «cessazione dei ricchi» del Nord a danno del Sud.

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Dopo 4 settimane che i terroristi Houthis (che operano nello Yemen a nome e per conto della teocrazia iraniana) stanno bombardando le navi da trasporto che navigano nel Mar Rosso, i 27 paesi dell'Unione europea, dice un comunicato, stanno studiando (non hanno deciso) la partecipazione nell'area di una flotta militare comune in difesa dei loro interessi. Oggi in quest'area, in difesa del sacro diritto della libera navigazione, stanno operando solo gli Usa e l'Uk. I primi non hanno interessi da difendere nel Mar Rosso visto che i loro traffici si svolgono nell'Oceano Pacifico. Si infilano invece nel Canale di Suez e quindi nel Mediterraneo, la Cina (che per motivi di alleanza con l'Iran non vuole minacciata) ed i paesi europei che avrebbero dovuto intervenire subito e che invece si sono defilati facendo finta che non stesse succedendo nulla. L'Uk che non fa parte della Ue ma che ha il senso dell'onore e del suo interesse si è schierata subito. Povera Europa e poveri europei. Consigli da spellare appena gli Usa si faranno in disparte.

LE LINEE GUIDA AGCOM

Influencer, nuove regole e sanzioni fino a 600 mila euro

Secchi a pag. 15

DETTO, FATTO.
NON TORNAMO MAI A RETI VUOTE.

PUNTOCOM
PADOVA | MILANO | ROMA

Ottimizza i tuoi investimenti pubblicitari con Puntocom grazie alle analisi pre e post campagna, imparziali e su ogni editore. Ottieni una proposta di pianificazione creata sulle tue reali esigenze. Poche parole, passiamo all'azione.

www.pntcom.info

Con La legge di Bilancio 2024 a €9,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 17 gennaio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Dopo il secondo rinvio della Cassazione

Viareggio, un'agonia I processi saranno sette In cella l'ex manager

Di Grazia e commento di Antico a pagina 17



Le sentenze impugnate

Stragi naziste Parrini a Meloni «Intervenga lei»

Ulivelli a pagina 16



Fine vita, Zaia fermato dal fuoco amico

In Veneto Forza Italia, FdI e parte della Lega bocciano la normativa sul suicidio assistito sostenuta dal governatore e dal centrosinistra
Intervista a Lupi (Noi Moderati) «La Consulta non ha chiesto di introdurre l'eutanasia». Regionali, ancora stallo sulle candidature

Cocchi e servizi
da p. 6 a p. 9

La prima città a bassa velocità

Bologna marcia a trenta all'ora Via alle multe



Rivoluzione a Bologna: reportage nella prima città che ha inaugurato il limite di velocità (con relative multe) dei trenta all'ora. Intervista al papà di Francesco Valdiserri, travolto e ucciso sul marciapiede a Roma: «È giusto»

Bonzi, Carbutti e Rossi alle p. 10 e 11

I militanti rossi uccisi a Milano

Fausto e Iaio Dopo 50 anni si indaga ancora

A. Gianni a pagina 15

RISTORATRICE MORTA A LODI, LE IPOTESI PER GOVERNARE I SOCIAL



Giovanna Pedretti, la ristoratrice del Lodigiano trovata morta domenica scorsa

«Un algoritmo per bloccare gli odiatori»

Mentre la Procura di Lodi indaga sulla morte della ristoratrice Giovanna Pedretti, cercando di fare luce sulla veridicità del post in cui era recensita con fastidio la sua

pizzeria per la presenza di gay e di un disabile, la famiglia chiede ai media riservatezza e rispetto. La blogger Selvaggia Lucarelli dice di essere stata minacciata di mor-

te. Il docente di Diritto dell'Informazione, Ruben Razzante, parla di come arginare l'odio sui social.

Troianello, Gianni, Verri, Belardetti e Farruggia da p. 2 a p. 5

DALLE CITTÀ

Montelupo Fiorentino

Truffa sui fondi dell'Europa Maxi sequestro a marito e moglie

Baroni in Cronaca

Empoli

Ecco la coalizione per Mantellassi Svelati i progetti

Pistolesi in Cronaca

Empoli

Guardia medica Duemila richieste in pochi giorni

Puccioni in Cronaca



Missione nel nuovo fronte bellico

Mar Rosso, la Ue si muove

Farruggia a pagina 12



Primarie, dopo la prima vittoria

Trump senza rivali Biden lo ammette

De Carlo a pagina 13



Roma, via Mou arriva De Rossi

Lo Special One cade dal trono

Franci nel QS

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



BZ Rebel
Pay per you

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Meno guidi, più risparmi.
l'RC Auto al km!

BZ Rebel
Pay per you

La nostra carta prevede da martedì 16/1/24
la formula gratis in uscita nazionale
PEFC

Mercoledì 17 gennaio 2024

Anno 110 N° 11 - In Italia € 1,70

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELLA CONSULTA

Barbera: va difeso il pluralismo della Corte

di **Liana Milella**

«Ma la Consulta è stata di una parte, Meloni non può fare lo spoils system». Così il presidente della Corte Costituzionale, Augusto Barbera, nell'intervista. «Trasformare la Consulta come accaduto in Polonia e in Ungheria non sarebbe possibile. Non lo consentono le norme della Carta e quelle ordinarie». Le riforme? «Sono necessarie, ma i premi di maggioranza non siano una truffa».

alle pagine 2 e 3



Augusto Barbera, presidente della Corte Costituzionale

Il caso

Veneto, beffa Pd niente fine vita e il centrodestra si spacca

dalla nostra inviata
Brunella Giovara
a pagina 7

Il dramma di Lodi

Processo ai social Spadaro: serve etica fragili a rischio



di **Carra, Dazzi Giannoli e Ziniti**
alle pagine 16 e 17

Noi schiavi e arrabbiati

di **Daniela Hamau**

I social network ci vogliono soli e arrabbiati. E anche se le due condizioni non sono di per sé intrecciate, lo diventano una volta che accendiamo il telefonino: il nostro isolamento spesso si trasforma in aggressività e ci allontana ancora di più dagli altri.

a pagina 26

LA CAMPAGNA PER LA CASA BIANCA

Trump scuote l'America

L'ex presidente vola verso la nomination repubblicana. In Iowa travolge la concorrenza, secondo DeSantis davanti a Nikki Haley
Biden: "Lui è il candidato, dobbiamo fare qualunque cosa per sconfiggerlo". Nuovi raid Usa contro gli Houti nello Yemen

A Davos, muro Ue all'export cinese. Zelensky: Putin un predatore

Il commento

Una nazione divisa

di **Gianni Riotta**

È ormai dal 2000 che i caucus, le assemblee dirette che fungono da primarie in Iowa, non sanno scegliere lo sfidante repubblicano per la Casa Bianca.

a pagina 27

dal nostro inviato
Paolo Mastrolilli

DES MOINES (IOWA)
Non solo Donald Trump ha stravinto a valanga i caucus dell'Iowa, con una percentuale bulgara, ma andando a scrutare nei dati elettorali si scopre che ha battuto i presunti rivali anche tra indipendenti, studenti, laureati, evangelici, ossia tutti i gruppi su cui puntavano Haley e DeSantis.

alle pagine 10 e 11 con **Basile** servizi di **Cafferri, Di Feo, Raineri e Santelli** da pagina 12 a pagina 15

Altan



Bologna a 30 all'ora e la città si trasforma in una scuola guida

di **Emilio Marrese**
a pagina 21

Cinque in condotta e al Tasso i papà scendono in lotta

di **Di Paolo e Lupia**
a pagina 19

Sport

Roma sotto shock esonerato Mou De Rossi a tempo

di **Paolo Condò**



a pagina 34
con un servizio di **Juric**

Il prestigiatore e lo scoglio derby

di **Gabriele Romagnoli**

Il rapporto tra Roma e almeno metà dei romanisti con Mourinho è stato lo stesso che il compratore ha con una barca. Ottiene, si dice, due giorni di felicità: quello in cui la prende e quello in cui se ne libera.

a pagina 35

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

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Agnelli, 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



IL CAMPIONATO
Vlahovic e Chiesa, 3-0 al Sassuolo la Juventus ora spaventa l'Inter
 ANTONIO BARILLÀ, NICOLA BALICE - PAGINA 34

LA STORIA
Mourinho re degli sciuspasquadre alla Roma arriva Capitan De Rossi
 MATTEO DE SANTIS E GIULIA ZONCA - PAGINE 36 E 37



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 17 GENNAIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € • ANNO 158 • N. 16 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • LE SPEDIZIONI ABB. POSTALE N. 0353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO • www.lastampa.it

INTERVISTA ALLA MINISTRA DEL LAVORO NEL GIORNO DEL DECRETO SALVA-ILVA: TUTELEREMO TUTTI, ANCHE L'INDOTTO

Calderone: "Riapriamo il cantiere pensioni"

IL DIBATTITO
Si alla patrimoniale ma non sugli immobili
PALLANTE, TERNA, TOGATI*

In Italia la necessità di un'imposta patrimoniale dovrebbe risultare ovvia a livello di buon senso. È palesemente necessario rilanciare lo Stato Sociale. - PAGINA 27

PAOLO BARONI



Sull'ex Ilva azioni a salvaguardia del bacino di occupati del gruppo. - PAGINA 8
 BARBERA E GRASSIA - PAGINA 8

LA GIUSTIZIA
"Pozzolo incauto" Tolto il porto d'armi
Mauro Zola

L'ideologia dell'abuso d'ufficio
Massimo Adinolfi

LA POLITICA
Fine vita, stop in Veneto ma Zaia ora è più forte
FLAVIA PERINA

La ribellione di Zaia si accende dove meno ce lo aspettavamo: nel dibattito su un tema che la politica ha evitato di affrontare per anni: il fine vita. MOSCATELLI E RUSSO - PAGINE 12 E 13

IL REPORTAGE

Nella Suburra di Alex tra agguati e pusher la rabbia delle maestre "Lo Stato ci ha lasciati"
VALENTINA PETRINI



SI ALLARGA IL CONFLITTO. L'ALLARME DEI GRANDI DELL'ECONOMIA A DAVOS: CON SUEZ BLOCCATO RISCHIO RECESSIONE

Gaza, l'Iran sfida gli Stati Uniti

Raid in Iraq e Siria: "Abbiamo colpito anche il Mossad". Blitz dei Navy Seals nel Mar Rosso

FABRIZIO GORIA E FRANCESCO SEMPRINI

Le forze speciali Usa entrano in azione al largo del Corno d'Africa per stroncare un traffico di armi dirette in Yemen, gli Houthis proseguono la campagna di destabilizzazione nel Mar Rosso. L'Iran colpisce in Iraq una cabina di regia del Mossad e una rappresentanza diplomatica americana. - PAGINE 2 E 3

STRAVINCE IN IOWA E IPOTECA LE PRIMARIE REPUBBLICANE

Sta tornando Trump

ALBERTO SIMONI



Perché l'inflazione aiuta Donald
STEFANO LEPRI

Disuguaglianze sociali che crescono, o restano ampie, troppe famiglie povere in difficoltà. - PAGINA 27

IL SOCIAL
Se Giovanna è vittima delle buone intenzioni
SIMONETTA SCIANDIVASCI

Pensati arma. Pucile, mitragliatrice, bomba H: qualcosa di pericoloso in sé, che fa male sempre. È tenendo questa cosa in testa, nel cuore e nella pelle che dovremmo camminare, comunicare, amare. SIERRA - PAGINA 19

L'ANALISI
TENAGLIA PASDARAN CONTRO ISRAELE
GIORDANO STABILE

La mancanza di profondità strategica era una delle principali ragioni che spinsero Israele alla guerra lampo del 1967. Impossibile difendere un Paese largo in alcuni punti appena una trentina di chilometri. Le Alture del Golan a Nord, la Valle del Giordano a Est, il Sinai a Sud, presi in appena sei giorni, avrebbero dovuto costituire una barriera sufficiente. Ma la profondità dello Stato ebraico si estendeva anche oltre i nuovi territori conquistati. Un asset strategico era il Kurdistan iracheno, in quegli anni in lotta contro il regime baathista di Baghdad, di fatto indipendente sotto la guida del leggendario Mustafà Barzani. - PAGINA 2

LA GEOPOLITICA
IL NUOVO DISORDINE DEL MONDO IN CRISI
ALAN FRIEDMAN E VITTORIO E. PARSÌ

«Le idee hanno sempre contato. Che cosa sarebbe stato l'Impero Romano se i Romani non avessero avuto una loro concezione del mondo e del loro posto nel mondo?» dice il politologo Vittorio Emanuele Parsi a colloquio con Alan Friedman. Duemila anni dopo, paradossalmente noi abbiamo riservato questa centralità del ruolo delle idee alla particolare configurazione della leadership americana, nel secolo americano. Per la struttura democratica di potere domestico americano, per il ruolo importante che i media giocavano nella società americana era molto evidente come conquistare innanzitutto la leadership delle idee fosse la cosa più importante». - PAGINE 28 E 29

LA SALUTE
Umanità e ricerca così si salva la Sanità
MARIELLA ENOC

Esiste una fascia di popolazione povera di salute; penso per esempio alle disabilità psichiche soprattutto nei giovani a cui non si sta rispondendo. Penso all'amento degli anziani. - PAGINA 18

BUONGIORNO

Qualche anno fa ho lasciato su Tripadvisor la mia prima e unica recensione: era di un ristorante di un amico. Recensione benevola. Molto. Da allora gli algoritmi mi esortano vanamente a riprendere l'attività, e del resto Tripadvisor nemmeno lo leggo dalla volta in cui, non ricordo più in quale località turistica, mi indicò come ristorante più quotato una spelunca pestilenziale. Il conto assommò a poco più di una mancia anche perché dicitiamo che l'appetito non veniva mangiando. Ma le recensioni erano tante e talmente entusiastiche che si poteva configurare l'associazione per delinquere. Il debunker - il demistificatore di bufale - è una figura nobile. Ricordo Paolo Attivissimo, magnifico nello smontare le teorie del complotto sulle Torri Gemelle. Ma il debunker applicato a Tripadvisor, come si è visto in questi

I falsari

giorni, e con conseguenze tragiche, è un bambino in un negozio di caramelle. L'intero internet è un paradiso di mentitori: gente che si scrive da sola la biografia su Wikipedia, giovani registi che sotto falso nome chiamano capolavoro il loro film d'esordio, anni fa in uno stupendo pezzo Andrea Minuz raccontò di prostitute che su Escort Advisor magnificavano il loro estro d'alcolica spacciandosi per clienti di sé. Metà di quello che si scrive è falso - e l'altra metà non è tanto vero - ma spesso è un falso autentico: Chiara Ferragni vendeva a prezzi da Chianti la sua bottiglietta d'acqua, ed era appunto acqua fresca venduta per acqua fresca (la mia preferita resta Gwyneth Paltrow con la candela al profumo di vagina: andata a ruba). Ed era qui che dovevano fiorire i falsari fra i falsari: i mercanti della morale.

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN G.

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



RAFFREDDORE





Eni & c. vicini a un accordo in Kazakhstan: 110 milioni in progetti sociali
Zoppo a pagina 11

Enel, Cattaneo incontra Milei e rivede i piani di uscita dall'Argentina
Zoppo a pagina 10



I buyer danno le pagelle alle sfilate uomo di Milano
 Dolce&Gabbana, Zegna, Prada, Gucci e Armani i brand con più ordinativi
Campagna in MF Fashion

Anno XXXIV n. 012
 Mercoledì 17 Gennaio 2024
 €2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +0,03% 30.338 DOW JONES -0,84% 37.279** NASDAQ -0,39% 14.914** DAX -0,30% 16.572 SPREAD 160 (+1) €/S 1,0882
 ** Dati aggiornati alle ore 21,00

INTERVISTA ESCLUSIVA AL CEO DI INTESA SAPAULO

Messina vede già più utili

*Il **banchiere** a Davos parla dei tassi: la Bce li abbasserà nella **seconda** metà dell'anno
 I clienti spingeranno per la **gestione** dei loro risparmi. Economia italiana **resiliente***

I CONSUMATORI VEDONO UN'INFLAZIONE IN FORTE CALO MA FRANCOFORTE FRENA

Cabrini e Ninfole alle pagine 3 e 7



FINITA L'AVVENTURA
Oltre 28 milioni: è il costo di tre anni di Mourinho alla As Roma

Boeris a pagina 11

IL CANTIERE DI NEOM
Webuild a un passo dal megaprogetto in Arabia

Carosielli a pagina 9

CHEBANCA CAMBIA PELLE
Mediobanca lancia Premier, il braccio wealth. Obiettivo 50 mld in gestione

Capponi a pagina 7



DETTO, FATTO. NON TORNIAMO MAI A RETI VUOTE.

PUNTOCOM
 PADOVA | MILANO | ROMA

Ottimizza i tuoi investimenti pubblicitari con Puntocom grazie alle analisi pre e post campagne, imparziali e su ogni editore. Ottieni una proposta di pianificazione creata sulle tue reali esigenze. Poche parole, passiamo all'azione.
www.ptcom.info

Messaggero Marittimo

Trieste

D'Agostino: "Da due settimane Trieste senza portacontainer transoceanica"

TRIESTE Sono due settimane che non vediamo le navi transoceanica che viene ogni settimana al Molo Settimo (terminal container, Ndr). Intanto è arrivata la nave che è riuscita a sfuggire' all'attacco degli Houti, e tra qualche giorno ci aspettiamo che arrivi la prima nave che ha fatto il periplo dell'Africa. Questo è lo stato delle cose per quanto riguarda il Porto di Trieste, fa sapere all'Agenzia Dire il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, in merito alla situazione di crisi nel Mar Rosso. Da adesso in poi è chiaro che l'armatore, con un tragitto più lungo due settimane, dovrà mettere più navi per mantenere la frequenza. E quindi ogni settimana torneremo a vedere una nave, come quando si passava per Suez, spiega D'Agostino. In sostanza con due navi in più la frequenza è mantenuta, aggiunge, è chiaro però che i costi aumentano. Adesso bisogna vedere il mercato cosa ne penserà, dall'altra parte i noli sono cresciuti-evidenzia il presidente-. E' vero che eravamo tornati a noli bassissimi, ai livelli del periodo pre-Covid. Però adesso siamo a 3-4 volte tanto, e ogni giorno c'è un adeguamento. I noli delle navi sono cresciuti però sia per le navi che fanno il periplo dell'Africa, spiega D'Agostino, sia per quelle che ancora attraversano il canale di Suez, a causa dei costi delle assicurazioni. Tra queste sembra vi siano le petroliere che, per un tacito accordo' probabilmente tra Iran e paesi arabi, sarebbero risparmiate dagli attacchi della milizia yemenita: il terminal petrolifero Siot mantiene Trieste al primo posto nazionale per merce complessiva movimentata. Risparmiate' anche le navi cargo di alcune compagnie, osserva il presidente, che hanno comunicato pubblicamente o non pubblicamente che non fanno servizio su Israele. Se il sistema logistico portuale ha già trovato un nuovo equilibrio, ciò che preoccupa l'Authority Triestina sono le scelte dei clienti degli operatori portuali. I porti che stanno sulla sponda occidentale dell'Italia, se vengono serviti da Suez o da Gibilterra, non cambiano di molto la loro competitività continua D'Agostino-. Ma per i porti anche non italiani che stanno nel Mediterraneo orientale o nell'Adriatico la situazione si fa molto più complessa. Tra l'altro, a differenza dei porti dell'Italia occidentale, noi abbiamo un mercato internazionale. Quindi posso ipotizzare che i nostri clienti tedeschi, austriaci, ungheresi, slovacchi, cechi e altri, di fronte a una nave che arriva da Gibilterra possano pensare di dialogare, dal punto di vista logistico, con i porti del Nord Europa, nuovamente. Proprio la vicinanza del canale di Suez, tanto importante per l'Europa mediterranea, centrale e orientale, assieme alla fiscalità legata all'impatto ambientale, sono la chiave della competitività del Porto di Trieste e del Mediterraneo orientale, sottolinea D'Agostino: questo vantaggio potrebbe svanire nelle prossime settimane se la situazione nel Mar Rosso non si stabilizza e se Suez non tornerà a lavorare normalmente. Al momento non vediamo segnali di cambiamento, precisa. Per il futuro, che cosa



Messaggero Marittimo

Trieste

si aspetta il Porto di Trieste? Se uno pensa che le cose andranno sempre allo stesso modo, non potrà che andare peggio- sentenza D'Agostino-. Siccome noi da sempre pensiamo che le cose non andranno mai nello stesso modo, ci siamo dati da fare. Non sapevamo degli Houti, ma intanto a fine novembre abbiamo fatto l'accordo con l'Egitto, e con il Marocco a fine settembre, per il reshoring'. Ci stiamo attrezzando già da tempo per creare una forte connettività del Porto di Trieste con i porti che stanno nel Mediterraneo, anche perché abbiamo visto che dopo il Covid più di qualche azienda ha deciso di investire nel Mediterraneo e mollare la dipendenza dalla Cina e dall'Asia per la produzione industriale. Non solo, D'Agostino, il cui secondo mandato a capo dello scalo triestino scade quest'anno, lascia al suo successore una visione innovativa della portualità stessa. Non aspettiamo che arrivi lo shock, investiamo sempre fuori dal porto, sulla ferrovia: più semini, e più di trovi pronto quando qualcosa succede. Se qualcuno pensa che nei prossimi anni non succederà più nulla perché abbiamo già dato', dispiace per lui, ma deve scordarsi questo tipo di logica. Il riferimento è ad alcuni suoi colleghi degli altri porti italiani e fuori dall'Italia, che continuano a fare investimenti sulle solite cose, e che pensano che il mondo andrà avanti sempre con gli stessi settori, osserva. Mi sono stufato di correggerli. Meglio che noi continuiamo con la nostra strategia, anche se a volte facciamo sorridere, investendo sull'agricoltura verticale, sull'idrogeno, sui cavi sottomarini e traffico dati, per citare alcuni settori. Li lascio sorridere, ride bene chi ride ultimo, commenta. Abbiamo tante possibilità a Trieste, le sfruttiamo tutte, perché questo è un mondo che ci impone di comportarci così, prosegue, aggiungendo che tutti i progetti di investimento, sono accomunati da un elemento fondamentale, cioè che non è la presenza della nave l'elemento che crea valore. Adesso lo stiamo vedendo: è la nave il problema, se la blocchi blocchi l'economia spiega ancora-. Quindi l'idea di un porto che riesca a creare valore e occupazione senza la presenza della nave è uno dei nostri grandi obiettivi. Non è semplice, ammette, penso che siamo gli unici al mondo a pensare a un porto senza navi, può anche far sorridere, ma è invece una delle tante cose che studiamo. Poi a seconda delle condizioni in cui ci troviamo, acceleriamo su alcuni progetti invece che su altri. Importante è che siamo pronti nel momento in cui vedremo entrare in crisi elementi che oggi pensiamo intoccabili', conclude D'Agostino.

Shipping Italy

Trieste

Nel 2023 a Trieste container in flessione ma le preoccupazioni maggiori arrivano dal Mar Rosso

Anche **Zeno D'Agostino** allarmato dal rischio che l'Adriatico perda la linea diretta con l'Estremo Oriente mentre si attende la partenza delle nuove rotte ro-ro con il Nord Africa di Redazione SHIPPING ITALY 16 Gennaio 2024 Considerando i 742.708 Teu movimentati da Trieste Marine Terminal (-1,75%) a cui si aggiungono i 21.368 Teu di Hhla Plt Italy, nel 2023 il porto di Trieste (al netto dei box trasportati dalle navi ro-ro) ha fatto registrare un traffico di carichi containerizzati pari a 764.076 Teu (complessivamente nel 2022 erano stati 877.805 i Teu imbarcati e sbarcati nello scalo giuliano). A preoccupare gli operatori attivi sulle banchine dello scalo nordadriatico, però, è la crisi in Mar Rosso perché, come più volte evidenziato negli ultimi giorni dal presidente della locale port authority, **Zeno D'Agostino**, la deviazione delle navi che stanno circumnavigando l'Africa (evitando il transito lungo il canale di Suez) marginalizza e mette a rischio la competitività e l'attrattiva di Trieste come scalo al servizio del Centro-Est Europa. A tutto vantaggio ovviamente dei porti nordeuropei. "Oggi gli shock nei traffici marittimi sono sempre più frequenti, ravvicinati e potenti" ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale, secondo il quale occorre un ripensamento delle catene logistiche. "Spostare l'attenzione dai trasporti alla localizzazione della produzione manifatturiera", in altre parole, "diversificare" e "accorciare la filiera della logistica" è il suggerimento. Fino a poche settimane fa Trieste era il porto italiano a maggiore vocazione europea per la quota di traffici in import-export destinati al mercato internazionale mentre ora rischia di non essere più servita con linee dirette per l'Asia ma da feeder con servizi in transhipment che si traducono in transit time più lunghi e condizioni economiche meno vantaggiose per i caricatori e ricevitori. Proprio in vista della necessaria "diversificazione" delle catene logistiche e dell'atteso nearshoring delle produzioni, anche in considerazione della progressiva saturazione di Suez e dei sempre più frequenti problemi, dal Covid alla Ever Given, **D'Agostino** aveva avviato in tempi recenti accordi in ambito infra-Mediterraneo, con Egitto e Marocco, che presto saranno operativi. Una buona consolazione perché dal Mar Rosso giungono notizie sempre più preoccupanti. "Oggi i noli marittimi per il trasporto di container sul trade Asia - Mediterraneo si aggirano tra 6 e 8 mila dollari, ovvero quattro volte di più rispetto ai costi prima di questa crisi" indica **D'Agostino**. "Attualmente per una nave che transita da Suez ce n'è una che circumnaviga l'Africa impiegando due settimane di più. Questo comporterà che nei porti ci saranno navi in rada che aspettano, navi in banchina, navi che erano attese e non arrivano e navi che hanno fatto un giro più lungo e cominciano ad arrivare. Chi transita da Suez paga il passaggio e costi assicurativi molto alti; la nave che sceglie l'altra rotta, non paga il (costoso) pedaggio e nemmeno i costi assicurativi



01/16/2024 19:08

Nicola Capuzzo

Anche Zeno D'Agostino allarmato dal rischio che l'Adriatico perda la linea diretta con l'Estremo Oriente mentre si attende la partenza delle nuove rotte ro-ro con il Nord Africa di Redazione SHIPPING ITALY 16 Gennaio 2024 Considerando i 742.708 Teu movimentati da Trieste Marine Terminal (-1,75%) a cui si aggiungono i 21.368 Teu di Hhla Plt Italy, nel 2023 il porto di Trieste (al netto dei box trasportati dalle navi ro-ro) ha fatto registrare un traffico di carichi containerizzati pari a 764.076 Teu (complessivamente nel 2022 erano stati 877.805 i Teu imbarcati e sbarcati nello scalo giuliano). A preoccupare gli operatori attivi sulle banchine dello scalo nordadriatico, però, è la crisi in Mar Rosso perché, come più volte evidenziato negli ultimi giorni dal presidente della locale port authority, Zeno D'Agostino, la deviazione delle navi che stanno circumnavigando l'Africa (evitando il transito lungo il canale di Suez) marginalizza e mette a rischio la competitività e l'attrattiva di Trieste come scalo al servizio del Centro-Est Europa. A tutto vantaggio ovviamente dei porti nordeuropei. "Oggi gli shock nei traffici marittimi sono sempre più frequenti, ravvicinati e potenti" ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale, secondo il quale occorre un ripensamento delle catene logistiche. "Spostare l'attenzione dai trasporti alla localizzazione della produzione manifatturiera", in altre parole, "diversificare" e "accorciare la filiera della logistica" è il suggerimento. Fino a poche settimane fa Trieste era il porto italiano a maggiore vocazione europea per la quota di traffici in import-export destinati al mercato internazionale mentre ora rischia di non essere più servita con linee dirette per l'Asia ma da feeder con servizi in transhipment che si traducono in transit time più lunghi e condizioni economiche meno vantaggiose per i caricatori e ricevitori. Proprio in vista della necessaria "diversificazione" delle catene logistiche e dell'atteso nearshoring delle produzioni, anche in considerazione della progressiva saturazione di Suez e dei sempre più frequenti problemi, dal Covid alla Ever Given, D'Agostino aveva avviato in tempi recenti accordi in ambito infra-Mediterraneo, con Egitto e Marocco, che presto saranno operativi. Una buona consolazione perché dal Mar Rosso giungono notizie sempre più preoccupanti. "Oggi i noli marittimi per il trasporto di container sul trade Asia - Mediterraneo si aggirano tra 6 e 8 mila dollari, ovvero quattro volte di più rispetto ai costi prima di questa crisi" indica D'Agostino. "Attualmente per una nave che transita da Suez ce n'è una che circumnaviga l'Africa impiegando due settimane di più. Questo comporterà che nei porti ci saranno navi in rada che aspettano, navi in banchina, navi che erano attese e non arrivano e navi che hanno fatto un giro più lungo e cominciano ad arrivare. Chi transita da Suez paga il passaggio e costi assicurativi molto alti; la nave che sceglie l'altra rotta, non paga il (costoso) pedaggio e nemmeno i costi assicurativi

Shipping Italy

Trieste

ma ha spese di carburante, di equipaggio e di trasporto maggiori". Per il presidente di Espo (European Sea Ports Organization) e della port authority giuliana i problemi nel Mar Rosso avranno conseguenze importanti sul futuro. Nel breve "c'è la realtà di costi di noli molto più alti", nel lungo periodo, invece, si continuerà a circumnavigare l'Africa evitando di entrare nel Mediterraneo per raggiungere direttamente i porti del Nord Europa e penalizzando l'Adriatico, almeno per le grandi navi, "le grandi compagnie potrebbero ridisegnare i loro servizi per Sud Europa e Mediterraneo. Ecco perché i porti che hanno investito molto sui mercati internazionali, come Trieste, sono in difficoltà. Avevamo conquistato quote di mercato a scapito dei porti del Nord Europa che però ora, essendo fuori dalla linea del Mediterraneo, sono di nuovo competitivi". Tuttavia a Trieste "non siamo pessimisti - conclude D'Agostino - perché già durante il Covid abbiamo visto aumentare la ricollocazione delle imprese manifatturiere a livello Mediterraneo. Quindi, oltre ai consolidati rapporti con la Turchia, abbiamo lavorato molto sulle relazioni infra Mediterranee e dunque sono in fase di ultimazione i preparativi con il porto di Damietta in Egitto, con linea ro-ro; ipotizziamo inoltre altri servizi con il Marocco". N.C.

Trieste Prima

Trieste

Porto e crisi in Mar Rosso: Trieste da due settimane senza portacontainer transoceanica

D'Agostino: "Operatori già adeguati, timori per decisioni clienti Trieste". Il presidente dell'Autorità Portuale parla di rischi per i vantaggi del porto di Trieste dopo gli attacchi della milizia yemenita: "noi continuiamo con la nostra strategia, investendo sull'agricoltura verticale, sull'idrogeno, sui cavi sottomarini e traffico dati" TRIESTE - Con la situazione di crisi nel Mar Rosso, da due settimane non si vede la nave transoceanica che viene ogni settimana al terminal container in Molo Settimo. Lo rivela all'agenzia Dire il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino. "Intanto - spiega il presidente - è arrivata la nave che è riuscita a 'sfuggire' all'attacco degli Houti, e tra qualche giorno ci aspettiamo che arrivi la prima nave che ha fatto il periplo dell'Africa", e precisa che "da adesso in poi è chiaro che l'armatore, con un tragitto più lungo due settimane, dovrà mettere più navi per mantenere la frequenza. E quindi ogni settimana torneremo a vedere una nave, come quando si passava per Suez". Non solo, D'Agostino, il cui secondo mandato a capo dello scalo triestino scade quest'anno, lascia al suo successore una visione innovativa della portualità stessa. "Non aspettiamo che arrivi lo shock, investiamo sempre fuori dal porto, sulla ferrovia: più semini, e più ti trovi pronto quando qualcosa succede. Se qualcuno pensa che nei prossimi anni non succederà più nulla 'perché abbiamo già dato', dispiace per lui, ma deve scordarsi questo tipo di logica". Il riferimento è ad alcuni suoi colleghi degli altri porti italiani e fuori dall'Italia, "che continuano a fare investimenti sulle solite cose, e che pensano che il mondo andrà avanti sempre con gli stessi settori", osserva. "Mi sono stufato di correggerli. Meglio che noi continuiamo con la nostra strategia, anche se a volte facciamo sorridere, investendo sull'agricoltura verticale, sull'idrogeno, sui cavi sottomarini e traffico dati, per citare alcuni settori. Li lascio sorridere, ride bene chi ride ultimo", commenta.



D'Agostino: "Operatori già adeguati, timori per decisioni clienti Trieste". Il presidente dell'Autorità Portuale parla di rischi per i vantaggi del porto di Trieste dopo gli attacchi della milizia yemenita: "noi continuiamo con la nostra strategia, investendo sull'agricoltura verticale, sull'idrogeno, sui cavi sottomarini e traffico dati" TRIESTE - Con la situazione di crisi nel Mar Rosso, da due settimane non si vede la nave transoceanica che viene ogni settimana al terminal container in Molo Settimo. Lo rivela all'agenzia Dire il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino. "Intanto - spiega il presidente - è arrivata la nave che è riuscita a 'sfuggire' all'attacco degli Houti, e tra qualche giorno ci aspettiamo che arrivi la prima nave che ha fatto il periplo dell'Africa", e precisa che "da adesso in poi è chiaro che l'armatore, con un tragitto più lungo due settimane, dovrà mettere più navi per mantenere la frequenza. E quindi ogni settimana torneremo a vedere una nave, come quando si passava per Suez". Non solo, D'Agostino, il cui secondo mandato a capo dello scalo triestino scade quest'anno, lascia al suo successore una visione innovativa della portualità stessa. "Non aspettiamo che arrivi lo shock, investiamo sempre fuori dal porto, sulla ferrovia: più semini, e più ti trovi pronto quando qualcosa succede. Se qualcuno pensa che nei prossimi anni non succederà più nulla 'perché abbiamo già dato', dispiace per lui, ma deve scordarsi questo tipo di logica". Il riferimento è ad alcuni suoi colleghi degli altri porti italiani e fuori dall'Italia, "che continuano a fare investimenti sulle solite cose, e che pensano che il mondo andrà avanti sempre con gli stessi settori", osserva. "Mi sono stufato di correggerli. Meglio che noi continuiamo con la nostra

Gli studenti entrano in porto... con il simulatore dell'Its Marco Polo

VENEZIA Gli allievi dell'Istituto Nautico Sebastiano Venier di Venezia sono stati ospitati dall'Its Marco Polo per alcuni incontri di orientamento post diploma. Tra i banchi del centro di addestramento marittimi Ve.Mar.S, le classi quinte ad indirizzo capitani e macchina di Venezia hanno potuto scoprire le diverse proposte formative dell'Its con un orientamento di tipo interattivo: oltre alla presentazione dei corsi post diploma, le studentesse e gli studenti si sono cimentati in una prova di gestione della sopravvivenza in modalità teorica e di gioco delle priorità, ma soprattutto con un esercizio di gruppo hanno condotto diverse tipologie di navi attraverso il simulatore di coperta del centro Ve.Mar.S. Coinvolgimento e simulazione è infatti il mix scelto dal Marco Polo per iniziare l'attività di orientamento verso le scuole superiori, modalità già utilizzata lo scorso Dicembre con gli allievi della classe capitani e dell'indirizzo meccanica dell'IIS Cestari di Chioggia. Studentesse e studenti hanno potuto provare il simulatore di navigazione e replicare l'esperienza di entrata in porto o di navigazione nelle aree marittime di Venezia. Il simulatore è di classe A, con il massimo grado di realismo e realizzato su di un'area di circa 100 metri quadri con un ponte uguale a quello di una nave mercantile con visibilità esterna di 270°. Soddisfatto dell'avvio dei lavori Damaso Zanardo, presidente dell'Accademia che ha spiegato: Un progetto avviato nel 2021 e che grazie anche al presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, Fulvio DiBlasio, trova l'avvio dell'operatività. L'Its Marco Polo Academy, acquisendo lo storico centro di formazione del personale marittimo Ve.Mar.S. ha integrato in sé strumenti e competenza qualificata per completare la propria offerta formativa rivolta anche verso il mare. Oltre ai corsi già attivi, fra pochi mesi gli allievi degli istituti nautici o coloro che hanno sostenuto un corso di allineamento potranno partecipare alle selezioni per i corsi di accademia di Ufficiale di Coperta e di Ufficiale di Macchina. Per entrambi gli indirizzi si tratta di un percorso formativo triennale a Venezia, in cui gli allievi faranno esperienza a bordo delle navi di importanti e primarie compagnie di navigazione nazionali, maturando i 12 mesi d'imbarco indispensabili per ottenere il Certificato di Competenza finale.



Varata la "Porto Vado X", la nuova bettolina amica dell'ambiente realizzata nel cantiere Eurocraft

A **Vado** Ligure il varo ufficiale della nave che porta avanti la cinquantenaria tradizione dell'azienda Transmare " La sicurezza non è un diritto, non è una priorità la sicurezza è il nostro valore! ". Queste le parole di apertura di Fabrizio Conni, Amministratore Delegato di Transmare, alla cerimonia odierna del varo ufficiale della "Porto Vado X", nuova e moderna bettolina realizzata nel Cantiere Eurocraft di **Vado** Ligure, alla presenza di tutte le autorità. Bettolina a doppio scafo di moderna concezione, la "Porto Vado X" con il suo nome porta avanti la cinquantenaria tradizione dell'azienda: è infatti nel 1973 che la neonata Transmare, varò con orgoglio la prima propria motobarca coperta chiamandola proprio "Porto Vado I°". Da allora l'incremento dei mezzi è stato continuo e incalzante il ritmo serrato dell'attività di famiglia, che da sempre ha saputo distinguersi per efficienza e professionalità nei servizi di antinquinamento e assistenza alle navi petrolifere, sempre più numerose nello specchio acqueo vadese. " L'inaugurazione della M/N **Porto Vado X** ° rappresenta un giorno di festa non solo per Transmare e per la famiglia Conni, che stimo umanamente prima ancora che professionalmente per la grande passione e professionalità, ma è evidente come questo momento sia occasione di orgoglio e partecipazione sincera dell'intero comparto imprenditoriale e commerciale legato al **porto di Savona-Vado**, che non può che riconoscere la chiave del proprio inarrestabile sviluppo, proprio nella determinazione e nei grandi investimenti economici, infrastrutturali e di servizi, in cui Transmare stessa ha sempre creduto, orientando la propria mission a continui e sempre più ambiziosi standard di modernità, sicurezza ed innovazione, contribuendo così a rendere **Vado** Ligure un hub portuale sempre più strategico per il grande commercio internazionale ". Così ha dichiarato il Presidente Olivieri, che, nel più classico degli auspici marinareschi ha salutato il varo con il benaugurale ".



01/16/2024 18:52

A Vado Ligure il varo ufficiale della nave che porta avanti la cinquantenaria tradizione dell'azienda Transmare " La sicurezza non è un diritto, non è una priorità... la sicurezza è il nostro valore! ". Queste le parole di apertura di Fabrizio Conni, Amministratore Delegato di Transmare, alla cerimonia odierna del varo ufficiale della "Porto Vado X", nuova e moderna bettolina realizzata nel Cantiere Eurocraft di Vado Ligure, alla presenza di tutte le autorità. Bettolina a doppio scafo di moderna concezione, la "Porto Vado X" con il suo nome porta avanti la cinquantenaria tradizione dell'azienda: è infatti nel 1973 che la neonata Transmare, varò con orgoglio la prima propria motobarca coperta chiamandola proprio "Porto Vado I°". Da allora l'incremento dei mezzi è stato continuo e incalzante il ritmo serrato dell'attività di famiglia, che da sempre ha saputo distinguersi per efficienza e professionalità nei servizi di antinquinamento e assistenza alle navi petrolifere, sempre più numerose nello specchio acqueo vadese. " L'inaugurazione della M/N Porto Vado X° rappresenta un giorno di festa non solo per Transmare e per la famiglia Conni, che stimo umanamente prima ancora che professionalmente per la grande passione e professionalità, ma è evidente come questo momento sia occasione di orgoglio e partecipazione sincera dell'intero comparto imprenditoriale e commerciale legato al porto di Savona-Vado, che non può che riconoscere la chiave del proprio inarrestabile sviluppo, proprio nella determinazione e nei grandi investimenti economici, infrastrutturali e di servizi, in cui Transmare stessa ha sempre creduto, orientando la propria mission a continui e sempre più ambiziosi standard di modernità, sicurezza ed innovazione, contribuendo così a rendere Vado

Ansa

Genova, Voltri

Nave panamense fermata in porto a Genova dalla guardia costiera

La guardia costiera di **Genova** ha sottoposto a fermo amministrativo la nave chimichiera panamense Barbaros Hayrettin Vardal per violazioni delle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente e la sicurezza della navigazione. L'unità di circa 4.000 tonnellate di stazza, entrata in servizio alla fine del 2003, con armatore registrato presso le Isole Marshall e gestita da una compagnia turca, è stata fermata al termine di un'ispezione nel **porto** del capoluogo ligure. "Sono state individuate dodici deficienze di cui cinque gravi. - spiega la guardia costiera - In particolare vi sono diverse criticità sugli allarmi del motore principale, dei gruppi elettrogeni e della timoneria. Inoltre, sono state individuate delle criticità documentali per quanto concerne il rispetto delle norme concernenti le emissioni degli ossidi di azoto". La nave, attualmente ormeggiata in **porto**, dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta a ispezione da parte della società di classificazione e dell'autorità di bandiera panamense prima di poter essere ispezionata nuovamente da un team ispettivo ed essere autorizzata a riprendere il mare. "Nel 2023 a **Genova** sono state ispezionate 121 navi straniere, - sottolinea l'ammiraglio Piero Pellizzari, comandante del **porto di Genova** e direttore marittimo della Liguria - 10 di esse sono state sottoposte a fermo a causa di 400 deficienze rilevate, ciò evidenzia l'importanza di un'attività a tutela della sicurezza della navigazione, della protezione dell'ambiente e delle condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi".



MedCruise parte da Genova con un workshop sulla sostenibilità

42 membri soci di MedCruise provenienti da 26 porti e appartenenti a 11 nazioni diverse hanno preso parte al workshop di formazione che si è inaugurato nel porto di Genova a bordo della MSC Fantasia. La sessione formativa, della durata di 3 giorni, è dedicata all'approfondimento della sostenibilità e dell'economia circolare nel settore crocieristico. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. 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.

FerPress

MedCruise parte da Genova con un workshop sulla sostenibilità



01/16/2024 09:39

42 membri soci di MedCruise provenienti da 26 porti e appartenenti a 11 nazioni diverse hanno preso parte al workshop di formazione che si è inaugurato nel porto di Genova a bordo della MSC Fantasia. La sessione formativa, della durata di 3 giorni, è dedicata all'approfondimento della sostenibilità e dell'economia circolare nel settore crocieristico. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. 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.

Documenti sulle emissioni non conformi e altre irregolarità, fermata nave in porto

La Barbaros Hayrettin Vardal dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta a ispezione da parte della società di classificazione e dell'autorità di bandiera panamense prima di poter essere ispezionata nuovamente dalla Guardia costiera ed essere autorizzata a riprendere il mare. Ascolta questo articolo ora... Prima nave sottoposta a fermo amministrativo nel 2024 dalla Guardia costiera di **Genova** nel corso dell'attività di verifica sulle navi straniere, che scalano i nostri porti, meglio nota come 'Port State Control'. L'unità Barbaros Hayrettin Vardal, chimichiera panamense di circa quattromila tonnellate di stazza, entrata in servizio alla fine del 2003, con armatore registrato presso le Isole Marshall e gestita da una compagnia turca, è stata fermata, al termine di un'approfondita ispezione, per violazioni alle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente e la sicurezza della navigazione. "La nave è stata controllata per tutta la giornata di sabato - racconta uno degli ufficiali del team ispettivo - durante la quale sono state identificate 12 deficienze di cui 5 gravi. In particolare vi sono diverse criticità sugli allarmi del motore principale, dei gruppi elettrogeni e della timoneria. Inoltre, sono state individuate delle criticità documentali per quanto concerne il rispetto delle norme concernenti le emissioni degli ossidi di azoto NOx, aspetto particolarmente sentito nella nostra città". La nave è stata selezionata dal nucleo ispettivo di **Genova** perché identificata come prioritaria nella banca dati comune denominata Thetis, che, tramite l'algoritmo dell'Unione europea, fornisce indicazioni per individuare con maggiore precisione le unità potenzialmente a rischio e da sottoporre a ispezione. "L'ispezione, come da procedure consolidate, ha riguardato le diverse aree dell'unità: il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni nonché gli spazi adibiti all'equipaggio. Inoltre, è stata condotta anche un'esercitazione antincendio per verificare la capacità di gestione delle emergenze". La nave, attualmente ormeggiata in **porto**, dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta a ispezione da parte della società di classificazione e dell'autorità di bandiera panamense prima di poter essere ispezionata nuovamente dal team ispettivo ed essere autorizzata a riprendere il mare. "Nel 2023 i nostri Port State Control hanno ispezionato 121 navi straniere - sottolinea l'ammiraglio Piero Pellizzari, comandante del **porto** di **Genova** e direttore marittimo della Liguria - 10 di esse sono state sottoposte a fermo, il che, unitamente alle circa 400 deficienze rilevate, evidenzia l'importanza di un'attività a tutela della sicurezza della navigazione, della protezione dell'ambiente e delle condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi".



Calata Bettolo: i lavori procedono spediti

GENOVA I lavori per il nuovo terminal Bettolo nel porto di Genova Sampierdarena sono iniziati ad Aprile del 2023. Oggi, a distanza di nove mesi, l'avanzamento del cantiere è visibile con il piazzale che servirà per la movimentazione dei futuri container da parte di Msc. In questi giorni si sta procedendo alla realizzazione delle travi di fondazione delle nuove vie di corsa per gru più performanti, che consentiranno di ottimizzare la movimentazione delle merci, e delle travi di tipologia slab che sosterranno le file di container impilati nello spazio operativo del terminal. Questo primo Lotto finalizzato al completamento dell'infrastrutturazione del nuovo terminal di Calata Bettolo -spiega nel video dell'AdSp Erica Torre, direzione Tecnica e ambiente- riguarda la parte di piazzale lato Levante. Una volta terminato ci si sposterà con un ulteriore secondo Lotto nella parte di Ponente con il trasferimento del concessionario che attualmente sta utilizzando proprio quell'area su questo nuovo Lotto. Si procederà poi al completamento della seconda parte con un layout elaborato da un tavolo tecnico che ha coinvolto anche il concessionario per trovare la soluzione tecnica più funzionale e performante a garantire piena operatività. Saranno realizzati nel contempo una rete di sottoservizi, nuove vie di corsa per l'installazione di gru, fondazioni per torri faro e per reefers racks, e infine pavimentazioni differenziate in base alla portata e alle destinazioni d'uso. L'investimento complessivo, lo ricordiamo, ammonta a 307 milioni di euro, con 280 milioni garantiti da Msc e i restanti 27 milioni pubblici, tutto per un terminal che alla fine potrà ospitare fino a 800 mila container all'anno. I lavori dovrebbero chiudersi entro la fine del 2024-inizio 2025, in linea con il piano di opere infrastrutturali in corso nel bacino portuale di Genova che in capo a due anni, unitamente alle linee strategiche del nuovo Piano Regolatore Portuale degli scali del mar Ligure occidentale, metterà a servizio del sistema Italia un porto ancora più accessibile, performante e sostenibile, pronto a essere la piattaforma logistica dell'Europa per i traffici che attraversano il Mediterraneo.



Crisi mar Rosso, Duci (Conftrasporto): "I porti liguri rischiano di perdere traffici"

Riflessi anche per i cittadini, con meno beni sugli scaffali e, a lungo termine, un aumento dei prezzi **GENOVA** - Continua l'approfondimento di Primocanale sulla crisi del canale di Suez che sta sconvolgendo l'economia marittima e rischia di aver conseguenze pesanti anche per la portualità ligure LEGGI QUI). Incontriamo il vice presidente di Conftrasporto, Gian Enzo Duci : "Gli effetti della crisi del mar Rosso per la gente comune si cominceranno a vedere in maniera significativa fra qualche settimana, se la situazione non dovesse risolversi nel breve periodo: ad oggi abbiamo un maggiore costo del trasporto marittimo (un' impennata dei noli) per l'allungamento del percorso, che necessariamente porterà ritardi nella consegna dei beni, il che potrebbe generare la mancanza di qualche prodotto dagli scaffali , non parlo di beni di prima necessità ma dei classici prodotti dell'industria. Se si dovesse prolungare ulteriormente questa situazione, questo potrebbe portare ad un incremento strutturale del costo del trasporto che andrebbe a ricadere sul bene finale, con effetti anche sulle tasche del consumatore, che pagherebbe prezzi più alti E per i porti liguri quali conseguenze? Per i porti liguri c'è il rischio di congestione a fronte del venir meno della schedula, della programmazione dell'arrivo delle navi ma anche, progressivamente, un rischio sull'ammontare della merce che qui arriva perché è chiaro che se la merce deve circumnavigare l'Africa, è più facile che passi nei porti più vicini all'origine, e quindi nella zona di Gibilterra, e i porti spagnoli saranno favoriti rispetto ai porti italiani. Oppure la merce potrebbe arrivare da noi via terra, sbarcando nei porti del Nord Europa , perchè le navi tenderebbero proprio a non entrarci nel Mediterraneo. La situazione attuale ci si spiega anche il perché il **porto** di **Genova** debba mantenere la polifunzionalità : in una situazione di crisi in un settore specifico, come quello dei container (che certo è quello che tira di più da un punto di vista generale), è importante poter utilizzare anche flussi alternativi. Se l'industria risponderà a questa situazione delocalizzando le produzioni e avvicinandole, è chiaro che il nostro **porto** avrà una maggiore domanda ad esempio di traffici ro-ro e noi abbiamo una pianificazione carente da questo punto di vista, e allo stesso modo è bene mantenere ad esempio black bulk e rinfuse, che per quanto oggi minori all'interno del nostro **porto**, ci garantiscono una flessibilità che ci può far trarre il futuro con serenità. Diversamente la scelta di puntare solo su una tipologia di traffico può mettere a rischio non solo il **porto** ma tutta l'occupazione che ci ruota intorno.



Riflessi anche per i cittadini, con meno beni sugli scaffali e, a lungo termine, un aumento dei prezzi GENOVA - Continua l'approfondimento di Primocanale sulla crisi del canale di Suez che sta sconvolgendo l'economia marittima e rischia di aver conseguenze pesanti anche per la portualità ligure LEGGI QUI). Incontriamo il vice presidente di Conftrasporto, Gian Enzo Duci : "Gli effetti della crisi del mar Rosso per la gente comune si cominceranno a vedere in maniera significativa fra qualche settimana, se la situazione non dovesse risolversi nel breve periodo: ad oggi abbiamo un maggiore costo del trasporto marittimo (un' impennata dei noli) per l'allungamento del percorso, che necessariamente porterà ritardi nella consegna dei beni, il che potrebbe generare la mancanza di qualche prodotto dagli scaffali , non parlo di beni di prima necessità ma dei classici prodotti dell'industria. Se si dovesse prolungare ulteriormente questa situazione, questo potrebbe portare ad un incremento strutturale del costo del trasporto che andrebbe a ricadere sul bene finale, con effetti anche sulle tasche del consumatore, che pagherebbe prezzi più alti E per i porti liguri quali conseguenze? Per i porti liguri c'è il rischio di congestione a fronte del venir meno della schedula, della programmazione dell'arrivo delle navi ma anche, progressivamente, un rischio sull'ammontare della merce che qui arriva perché è chiaro che se la merce deve circumnavigare l'Africa, è più facile che passi nei porti più vicini all'origine, e quindi nella zona di Gibilterra, e i porti spagnoli saranno favoriti rispetto ai porti italiani. Oppure la merce potrebbe arrivare da noi via terra, sbarcando nei porti del Nord Europa , perchè le navi tenderebbero proprio a non entrarci nel Mediterraneo. La situazione attuale ci si

Viola norme salvaguardia vita umana in mare, nave panamense fermata a Genova

Violate anche norme sulla protezione dell'ambiente e sulla sicurezza della navigazione **GENOVA** - Violazioni delle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente e la sicurezza della navigazione : sono questi i motivi per cui la guardia costiera di **Genova** ha sottoposto a fermo amministrativo la nave chimichiera panamense Barbaros Hayrettin Vardal. L'unità di circa 4.000 tonnellate di stazza, entrata in servizio alla fine del 2003 con armatore registrato presso le Isole Marshall e gestita da una compagnia turca, è stata fermata al termine di un'ispezione nel **porto** del capoluogo ligure . "Sono state individuate dodici deficienze di cui cinque gravi.

- spiega la guardia costiera - In particolare vi sono diverse criticità sugli allarmi del motore principale, dei gruppi elettrogeni e della timoneria. Inoltre, sono state individuate delle criticità documentali per quanto concerne il rispetto delle norme concernenti le emissioni degli ossidi di azoto". La nave, attualmente ormeggiata in **porto**, dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta a ispezione da parte della società di classificazione e dell'autorità di bandiera panamense prima di poter essere ispezionata nuovamente da un team ispettivo ed essere autorizzata a riprendere il mare. Nel 2023 a **Genova** sono state ispezionate 121 navi straniere , - sottolinea l'ammiraglio Piero Pellizzari , comandante del **porto** di **Genova** e direttore marittimo della Liguria - 10 di esse sono state sottoposte a fermo a causa di 400 deficienze rilevate, ciò evidenzia l'importanza di un'attività a tutela della sicurezza della navigazione, della protezione dell'ambiente e delle condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi".



Sea Reporter

Genova, Voltri

Fermo amministrativo per la nave Barbaros Hayrettin Vardal

Gen 16, 2024 - Prima nave sottoposta a fermo amministrativo (detenuta) nel 2024 dal team ispettivo della Guardia Costiera di **Genova** nel corso dell'attività di verifica sulle navi straniere che scalano i nostri porti, meglio nota come Port State Control. L'unità BARBAROS HAYRETTIN VARDAL, chimichiera panamense di circa 4000 tonnellate di stazza, entrata in servizio alla fine del 2003, con armatore registrato presso le Isole Marshall e gestita da una compagnia turca, è stata fermata, al termine di un'approfondita ispezione, per violazioni alle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente e la sicurezza della navigazione. "La nave è stata controllata per tutta la giornata di sabato - racconta uno degli ufficiali del team ispettivo - durante la quale sono state identificate 12 deficienze di cui 5 gravi. In particolare vi sono diverse criticità sugli allarmi del motore principale, dei gruppi elettrogeni e della timoneria. Inoltre, sono state individuate delle criticità documentali per quanto concerne il rispetto delle norme concernenti le emissioni degli ossidi di azoto NOx, aspetto particolarmente sentito nella nostra città". La nave è stata selezionata dal nucleo ispettivo di **Genova** perché identificata come prioritaria nella banca dati comune denominata Thetis che, tramite l'algoritmo dell'Unione europea, fornisce indicazioni per individuare con maggiore precisione le unità potenzialmente a rischio e da sottoporre ad ispezione. "L'ispezione, come da procedure consolidate, ha riguardato le diverse aree dell'unità: il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni nonché gli spazi adibiti all'equipaggio. Inoltre, è stata condotta anche un'esercitazione antincendio per verificare la capacità di gestione delle emergenze." La nave, attualmente ormeggiata in **porto**, dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta a ispezione da parte della Società di classificazione e dell'Autorità di bandiera panamense prima di poter essere ispezionata nuovamente dal locale team ispettivo ed essere autorizzata a riprendere il mare. "Nel 2023, i nostri Port State Control hanno ispezionato 121 navi straniere" sottolinea l'Ammiraglio Piero PELLIZZARI, Comandante del **porto** di **Genova** e Direttore Marittimo della Liguria "10 di esse sono state sottoposte a fermo, il che, unitamente alle circa 400 deficienze rilevate, evidenzia l'importanza di un'attività a tutela della sicurezza della navigazione, della protezione dell'ambiente e delle condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi".



01/16/2024 15:04

Gen 16, 2024 - Prima nave sottoposta a fermo amministrativo (detenuta) nel 2024 dal team ispettivo della Guardia Costiera di Genova nel corso dell'attività di verifica sulle navi straniere che scalano i nostri porti, meglio nota come Port State Control. L'unità BARBAROS HAYRETTIN VARDAL, chimichiera panamense di circa 4000 tonnellate di stazza, entrata in servizio alla fine del 2003, con armatore registrato presso le Isole Marshall e gestita da una compagnia turca, è stata fermata, al termine di un'approfondita ispezione, per violazioni alle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente e la sicurezza della navigazione. "La nave è stata controllata per tutta la giornata di sabato - racconta uno degli ufficiali del team ispettivo - durante la quale sono state identificate 12 deficienze di cui 5 gravi. In particolare vi sono diverse criticità sugli allarmi del motore principale, dei gruppi elettrogeni e della timoneria. Inoltre, sono state individuate delle criticità documentali per quanto concerne il rispetto delle norme concernenti le emissioni degli ossidi di azoto NOx, aspetto particolarmente sentito nella nostra città". La nave è stata selezionata dal nucleo ispettivo di Genova perché identificata come prioritaria nella banca dati comune denominata Thetis che, tramite l'algoritmo dell'Unione europea, fornisce indicazioni per individuare con maggiore precisione le unità potenzialmente a rischio e da sottoporre ad ispezione. "L'ispezione, come da procedure consolidate, ha riguardato le diverse aree dell'unità: il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni nonché gli spazi adibiti all'equipaggio. Inoltre, è stata condotta anche un'esercitazione antincendio per verificare la capacità di gestione delle emergenze." La nave, attualmente ormeggiata in porto, dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta a ispezione da parte della Società di classificazione e dell'Autorità di bandiera panamense prima di poter essere ispezionata nuovamente dal locale team ispettivo ed essere autorizzata a riprendere il mare. "Nel 2023, i

Ship Mag

Genova, Voltri

La Guardia Costiera ferma a Genova una chimichiera panamense per gravi irregolarità

Alla "Barbaros Hayrettin Vardal" contestata la violazione delle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente e la sicurezza della navigazione **Genova** - La Guardia Costiera di **Genova** ha sottoposto a fermo amministrativo la nave chimichiera panamense Barbaros Hayrettin Vardal: L'accusa è di aver violato le norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente e la sicurezza della navigazione. L'unità di circa 4 mila tonnellate di stazza, entrata in servizio alla fine del 2003, con armatore registrato presso le Isole Marshall e gestita da una compagnia turca, è stata fermata al termine di un'ispezione nel **porto** del capoluogo ligure. "Sono state individuate dodici deficienze di cui cinque gravi - spiega la guardia costiera - In particolare vi sono diverse criticità sugli allarmi del motore principale, dei gruppi elettrogeni e della timoneria. Inoltre, sono state individuate delle criticità documentali per quanto concerne il rispetto delle norme concernenti le emissioni degli ossidi di azoto". La nave, attualmente ormeggiata in **porto**, dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta a ispezione da parte della società di classificazione e dell'autorità di bandiera panamense prima di poter essere ispezionata nuovamente da un team ispettivo ed essere autorizzata a riprendere il mare. "Nel 2023 a **Genova** sono state ispezionate 121 navi straniere, - sottolinea l'ammiraglio Piero Pellizzari, comandante del **porto** di **Genova** e direttore marittimo della Liguria - Dieci sono state sottoposte a fermo a causa di 400 deficienze rilevate".



Ship Mag

Genova, Voltri

Cambiaso Risso, un 2023 col vento in poppa: 700 milioni di premi, 63 milioni di ricavi e un ebitda di 24 milioni

Risso e Iguera: "A fine 2024 prevediamo un fatturato netto di 72 milioni". La società punta a crescere nel settore delle agenzie marittime. A causa del Mar Rosso in fiamme, il costo dell'assicurazione per "rischio guerra" è passato dallo 0,01% del valore della nave allo 0,30% **Genova** - "Il 2023? Per Cambiaso Risso è stato un anno eccezionale sul fronte dei risultati". Il presidente, Marco Risso, e l'amministratore delegato, Mauro Iguera, non nascondono la loro soddisfazione. La società, nata a **Genova** nel 1946, ha da sempre due filoni di business che rappresentano il cuore pulsante delle sue attività: da una parte le attività di broker di assicurazioni marine, dall'altra shipbroking (intermediazione marittima), agenzia marittima e spedizioni. Oggi Cambiaso Risso ha sedi operative e uffici regionali a Londra, Bergen, Montecarlo, Singapore, Shanghai, New York, Napoli, Atene, Istanbul, quali hub strategici per il settore marittimo. Risso e Iguera, affiancati da Andrea Risso, tracciano con Shipmag un primo bilancio dell'anno appena concluso, anticipano i risultati previsti per il 2024 e illustrano i piani di espansione del gruppo. Partiamo allora dai risultati della parte assicurativa. "Nel 2023 abbiamo realizzato 700 milioni di dollari di premi, 63 milioni di ricavi e un ebitda di 24 milioni. I nostri azionisti, il gruppo francese Diot-Siaci, crediamo che abbiano di che essere soddisfatti. Tradizionalmente distribuiamo solo una parte degli utili, perché vogliamo tenere la società molto liquida. La liquidità è uno dei nostri punti di forza. Ci consente di liquidare i sinistri in tempi brevi. E ci garantisce una grande credibilità. Un fattore importantissimo nei nostri rapporti con le banche". Questo vi consentirà di crescere ancora "Lo scorso anno abbiamo realizzato due importanti operazioni in Germania. Prima il broker di assicurazione tedesco Trident Special Risks, sei mesi dopo la joint-venture con Leonhardt & Blumberg insurance broker, uno storico marchio presente nella comunità tedesca dello shipping da 120 anni. Questo ha consentito a Cambiaso Risso di ampliare ulteriormente la propria presenza nel mercato tedesco, una delle più grandi comunità armatoriali in Europa, raggiungendo un portafoglio di oltre 10.500 unità navali assicurate, con clienti presenti in più di 20 paesi nel mondo. Quest'anno dobbiamo consolidare gli investimenti tedeschi, ma contiamo di cercare da qui al 2025 altre occasioni di sviluppo". In quali aree? "Vogliamo investire nel Far East. Contiamo di aprire uffici in Indonesia e Filippine. Ma puntiamo anche alla diversificazione". La parte shipping del vostro business? "Sì, è un comparto in espansione. Per noi il settore dell'agenzia marittima è un po' un ritorno alle origini e lo stiamo sviluppando. Oggi occupa 70 persone sui 400 totali del gruppo. Abbiamo una quota del 20% della società, ma c'è già l'accordo con Diot-Siaci per rilevare il loro 80%. L'operazione sarà conclusa entro il primo trimestre di quest'anno". E il settore delle spedizioni? "Operiamo attraverso



Risso e Iguera: "A fine 2024 prevediamo un fatturato netto di 72 milioni". La società punta a crescere nel settore delle agenzie marittime. A causa del Mar Rosso in fiamme, il costo dell'assicurazione per "rischio guerra" è passato dallo 0,01% del valore della nave allo 0,30% **Genova** - "Il 2023? Per Cambiaso Risso è stato un anno eccezionale sul fronte dei risultati". Il presidente, Marco Risso, e l'amministratore delegato, Mauro Iguera, non nascondono la loro soddisfazione. La società, nata a **Genova** nel 1946, ha da sempre due filoni di business che rappresentano il cuore pulsante delle sue attività: da una parte le attività di broker di assicurazioni marine, dall'altra shipbroking (intermediazione marittima), agenzia marittima e spedizioni. Oggi Cambiaso Risso ha sedi operative e uffici regionali a Londra, Bergen, Montecarlo, Singapore, Shanghai, New York, Napoli, Atene, Istanbul, quali hub strategici per il settore marittimo. Risso e Iguera, affiancati da Andrea Risso, tracciano con Shipmag un primo bilancio dell'anno appena concluso, anticipano i risultati previsti per il 2024 e illustrano i piani di espansione del gruppo. Partiamo allora dai risultati della parte assicurativa. "Nel 2023 abbiamo realizzato 700 milioni di dollari di premi, 63 milioni di ricavi e un ebitda di 24 milioni. I nostri azionisti, il gruppo francese Diot-Siaci, crediamo che abbiano di che essere soddisfatti. Tradizionalmente distribuiamo solo una parte degli utili, perché vogliamo tenere la società molto liquida. La liquidità è uno dei nostri punti di forza. Ci consente di liquidare i sinistri in tempi brevi. E ci garantisce una grande credibilità. Un fattore importantissimo nei nostri rapporti con le banche". Questo vi consentirà di crescere ancora "Lo scorso anno abbiamo realizzato due importanti operazioni in Germania. Prima il broker di assicurazione tedesco Trident Special Risks, sei mesi dopo la joint-venture con Leonhardt & Blumberg insurance broker, uno storico marchio presente nella comunità tedesca dello shipping da 120 anni. Questo ha consentito a Cambiaso Risso di ampliare ulteriormente la propria presenza nel mercato tedesco, una delle più grandi comunità armatoriali in Europa, raggiungendo un portafoglio di oltre 10.500 unità navali assicurate, con clienti presenti in più di 20 paesi nel mondo. Quest'anno dobbiamo consolidare gli investimenti tedeschi, ma contiamo di cercare da qui al 2025 altre occasioni di sviluppo". In quali aree? "Vogliamo investire nel Far East. Contiamo di aprire uffici in Indonesia e Filippine. Ma puntiamo anche alla diversificazione". La parte shipping del vostro business? "Sì, è un comparto in espansione. Per noi il settore dell'agenzia marittima è un po' un ritorno alle origini e lo stiamo sviluppando. Oggi occupa 70 persone sui 400 totali del gruppo. Abbiamo una quota del 20% della società, ma c'è già l'accordo con Diot-Siaci per rilevare il loro 80%. L'operazione sarà conclusa entro il primo trimestre di quest'anno". E il settore delle spedizioni? "Operiamo attraverso

Ship Mag

Genova, Voltri

la Solimax: il 37% fa capo a noi, un altro 37% a Massimo Dal Pozzo e il 26% alla famiglia Fagioli. Una società in crescita, che ci sta dando grandi soddisfazioni". Anche il 2024 vi vedrà con il vento in poppa? "Tutto lascia pensare di sì. Prevediamo di aumentare ulteriormente i premi assicurativi e di realizzare almeno 72 milioni di ricavi netti". Le tensioni internazionali, con il Mar Rosso in fiamme, stanno facendo lievitare il costo delle assicurazioni per le navi. Dal vostro osservatorio come vedete la situazione? "Il cosiddetto rischio guerra, fino a poco tempo fa, aveva un costo molto basso per gli armatori, per il semplice motivo che non c'erano particolari pericoli a insidiare le rotte marittime. Lo stesso rischio "kidnapping", dovuto alla pirateria nella zona di Aden o nel mar della Malesia, da qualche anno era in ribasso. Ora il costo delle polizze è in costante crescita. Si è passati in poco tempo da 0,01% del valore della nave a 0,30%. Su una nave media valutata 100 milioni, significa un esborso aggiuntivo di 300 mila dollari. Un extra costo che l'armatore scarica sul noleggiatore che a sua volta scarica sulla merce". Anche il 2024 vi vedrà con il vento in poppa? "Tutto lascia pensare di sì. Prevediamo di aumentare ulteriormente i premi assicurativi e di realizzare almeno 72 milioni di ricavi netti". Nella foto, da sinistra: Andrea Risso, Mauro Iguera e Marco Risso.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Missili sulle navi nel Mar Rosso: la rotta per Genova è la più penalizzata

Il costo medio per portare un container da Shanghai allo scalo ligure è cresciuto dallo scorso ottobre del 287,8%, da 1.300 a 5.200 dollari. Gli attacchi rendono il Mediterraneo una destinazione fuori mercato

Genova Sempre più caro, con la crisi di Suez, il trasporto dei container tra Oriente e Occidente, con il Mediterraneo al centro del ciclone. Delle quattro rotte di riferimento monitorate da Drewry, la massima società di analisi dello shipping, quella tra Shanghai e **Genova** sta subendo i rincari più alti. Nell'ultimo periodo monitorato, quello della settimana scorsa, il nolo medio per trasportare un container da 40 piedi (12,1 metri, quelli che abitualmente si vedono sui Tir lungo le autostrade) è salito 5.213 dollari, +25% rispetto alla settimana precedente, +78,1% rispetto a gennaio dello scorso anno, +287,8% rispetto al 26 ottobre, poco prima che iniziassero gli attacchi Houthi e nel momento in cui la bolla dei noli precedente, quella provocata dalla pandemia, aveva ormai esaurito i suoi effetti, portando i noli giù a 1.344 dollari (26 ottobre). In questo momento portare via mare un container da Shanghai a **Genova** costa quindi di più che portarlo a Rotterdam (4.406 dollari, +23% in una settimana), New York (4.170, +8%), Los Angeles (2.790, +2%). Scrivi **Genova**, leggi Mediterraneo «**Genova** viene presa a riferimento - spiega Massimo Marzano, Deputy Managing Director in Italia della Yang Ming, una delle maggiori compagnie di navigazione di Taiwan - perché è il porto con maggiori traffici verso l'Oriente, ma questa situazione è estesa a tutti i porti mediterranei dell'area. Venezia, per dire, sconta gli stessi aumenti. È l'effetto del Mar Rosso, e dei ritardi dovuti all'allungamento delle rotte, che stanno provocando scarsità di stiva in Oriente a poche settimane dal Capodanno cinese, periodo che già abitualmente caldo perché le aziende fanno magazzino in vista della chiusura delle fabbriche in Cina per le festività». Rischio affollamento. Benché senza Suez la rotta verso **Genova** non solo è più costosa, ma anche più lunga di 15 giorni, dall'Autorità di sistema portuale di **Genova** e Savona ritengono che difficilmente i mercati italiani si rivolgeranno ai porti del Nord Europa. Però l'incremento dei noli, insieme a quello di carburante e polizze delle navi, sottolinea il commissario dell'ente, Paolo Piacenza, «avrà un effetto sostanziale sui costi dei beni. Ci attendiamo, come era successo col Covid, momenti di forte congestionamento in banchina con una conseguente riorganizzazione della logistica e del lavoro portuale alternati invece a momenti di bassa operatività». Medio e Estremo Oriente sono le principali rotte che partono e arrivano a **Genova**. Da gennaio a novembre 2023 questi traffici hanno rappresentato il 22% del totale del porto, e il 40% dei traffici container, attraverso mediamente 5 servizi settimanali con navi fra 13 mila 15 mila teu di capacità. «A dicembre - aggiungono dall'Authority - si è registrato il mancato approdo di quattro navi contenitori causa allungamento della



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

rotta. Centro Bono: «Attacchi selettivi» Intanto, dal monitoraggio del Centro Giuseppe Bono emergono contraddizioni e interrogativi: «I rischi derivanti dal blocco della quarta via marittima più trafficata al mondo si sono focalizzati fino ad oggi sul flusso delle merci e in particolare dei container attraverso il Mar Rosso e quindi il canale di Suez - sottolineano dal centro guidato da Massimo Ponzellini - ma se si eccettua il caso di una petroliera norvegese il traffico di petrolio nel Mar Rosso sembra godere di una sorta di lasciapassare da parte degli Houthi». Secondo molti analisti, spiegano, «potrebbe riflettere l'intenzione dell'Iran di evitare un'escalation nel conflitto, inevitabile se fosse colpito il traffico petrolifero, visto che un quarto del traffico mondiale transita attraverso Bab el Mandeb. Mentre il milione di barili di greggio in transito nell'area a rischio non dovrebbe subire eccessivo impatto dalle azioni dei ribelli Houthi, ben diverso sembra essere il crash sul traffico di gas, in particolare quello del Qatar ma anche sull'oleodotto transarabico sino al porto di Yanbu sul Mar Rosso».

Città della Spezia

La Spezia

Rappresentanti porti crocieristici del Mediterraneo scendono alla Spezia per un tour sostenibile

Si tiene in questi giorni, a bordo dell'MSC Fantasia, attraccata oggi su Molo Garibaldi. Il Cruise Professional Development Course 2024 organizzato da Med Cruise, l'Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, di cui fanno parte anche i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il corso di formazione, che è iniziato ieri con l'imbarco a Genova e terminerà domani a Napoli, è stato organizzato da Francesca Antonelli, Senior vice President di MedCruise e tenuto da esperti del settore tra cui Michele Francioni, Senior Vice President di MSC Crociere; Marieta Garcia Prieto, Presidente di GEA Cooperative; Ivana Melillo Head of Energy Efficiency and Funded Projects MSC. I partecipanti al corso, 42 persone tra rappresentanti di MedCruise e di MSC, responsabili della promozione e del marketing dei porti crocieristici più importanti del Mediterraneo e rappresentanti di società di tour operator, sono stati invitati a seguire un programma che verte soprattutto sugli strumenti ed i progetti in corso per garantire una sempre maggiore sostenibilità dei traffici e del turismo crocieristici, sia a bordo sia a terra. La seconda tappa del tour ha previsto per stamani una visita "sostenibile" alla città ed ai suoi musei. Un evento importante per il territorio spezzino che ha potuto mostrare agli ospiti internazionali le emergenze culturali ed artistiche della città, diventata una delle destinazioni crocieristiche più ambite dai turisti di tutto il mondo. I partecipanti al tour, organizzato grazie alla fattiva collaborazione tra il settore Promozione e Marketing dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia, e il Comune della Spezia, in particolare dall'Assessore al Turismo Maria Grazia Frijia, che hanno coordinato le varie tappe. "Questo corso professionale conferma l'importanza della stretta collaborazione tra le grandi compagnie di crociera, come MSC, e i porti che, come i nostri, accolgono le navi da crociera, allo scopo si perseguire lo sviluppo della sostenibilità del traffico passeggeri e del turismo crocieristico - ha detto il Presidente AdSP, Mario Sommariva-. Sono molte le navi che già adottano sistemi di riduzione delle emissioni, proprio come MSC Fantasia, che ospita i partecipanti a questo corso, che utilizza con successo il sistema degli scrubber. E sono molti le soluzioni ed i progetti che sta sviluppando anche l'AdSP, con consistenti investimenti, per far sì che le navi ospitate dai nostri porti, grazie anche a infrastrutture innovative, siano sempre più tecnologiche e meno inquinanti". "La Spezia è una città che vanta un ricchissimo patrimonio culturale e, come Amministrazione, in questi anni abbiamo lavorato per riscoprirlo e promuoverne la conoscenza con diversi progetti: itinerari pedonali alla scoperta della nostra storia; La Spezia Forte con il quale abbiamo riqualificato siti culturali dimenticati come il rifugio antiaereo Quintino Sella, la Batteria Valdilocchi, il Parco delle Mura e il Parco della Rimembranza; un'attenta valorizzazione dei nostri Musei Civici che nel 2023 hanno sfiorato i 70mila visitatori-



Si tiene in questi giorni, a bordo dell'MSC Fantasia, attraccata oggi su Molo Garibaldi. Il Cruise Professional Development Course 2024 organizzato da Med Cruise, l'Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, di cui fanno parte anche i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il corso di formazione, che è iniziato ieri con l'imbarco a Genova e terminerà domani a Napoli, è stato organizzato da Francesca Antonelli, Senior vice President di MedCruise e tenuto da esperti del settore tra cui Michele Francioni, Senior Vice President di MSC Crociere; Marieta Garcia Prieto, Presidente di GEA Cooperative; Ivana Melillo Head of Energy Efficiency and Funded Projects MSC. I partecipanti al corso, 42 persone tra rappresentanti di MedCruise e di MSC, responsabili della promozione e del marketing dei porti crocieristici più importanti del Mediterraneo e rappresentanti di società di tour operator, sono stati invitati a seguire un programma che verte soprattutto sugli strumenti ed i progetti in corso per garantire una sempre maggiore sostenibilità dei traffici e del turismo crocieristici, sia a bordo sia a terra. La seconda tappa del tour ha previsto per stamani una visita "sostenibile" alla città ed ai suoi musei. Un evento importante per il territorio spezzino che ha potuto mostrare agli ospiti internazionali le emergenze culturali ed artistiche della città, diventata una delle destinazioni crocieristiche più ambite dai turisti di tutto il mondo. I partecipanti al tour, organizzato grazie alla fattiva collaborazione tra il settore Promozione e Marketing dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia, e il Comune della Spezia, in particolare dall'Assessore al Turismo Maria Grazia Frijia, che hanno coordinato le varie tappe. "Questo corso professionale conferma l'importanza della stretta collaborazione tra le grandi compagnie di crociera, come MSC, e i porti che, come i nostri, accolgono le navi da crociera, allo scopo si perseguire lo sviluppo della sostenibilità del traffico passeggeri e del turismo crocieristico - ha detto il

Citta della Spezia

La Spezia

dichiara il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - una città che ha tanto da offrire, arricchita da eventi lungo tutto il corso dell'anno, e che sta vivendo una profonda trasformazione dal punto di vista turistico con quasi 1 milione di visitatori l'anno. Un benvenuto quindi a questa importante delegazione, cui siamo lieti di mostrare le inestimabili bellezze della nostra città." "L'importante iniziativa organizzata da MedCruise Association in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure orientale, ha consentito di fare scoprire ai partecipanti del tour, i molteplici punti di interesse della nostra città e del Golfo dei Poeti. La storia, la cultura e le tradizioni eno-gastronomiche confermano La Spezia come meta di rilevante interesse turistico; il mercato crocieristico rappresenta un'ottima opportunità per stabilire un primo contatto conoscitivo col nostro territorio che confidiamo possa evolversi con presenze turistiche sempre maggiori e prolungate nelle nostre strutture. Questa iniziativa troverà seguito in altre a cui il Comune della Spezia sta lavorando per creare un'offerta sempre più completa, in grado di valorizzare tutto il nostro settore turistico a livello internazionale." Così l'Assessore al Turismo del Comune della Spezia On. Maria Grazia Frijia. Il tour, che è iniziato alle 8.30, ha visto il nutrito gruppo, accompagnato da una guida turistica, visitare il castello San Giorgio, sede del Museo Archeologico Formentini; il rifugio antiaereo Quintino Sella; il Museo Amedeo Lia, presso il quale la delegazione ha potuto anche degustare i prodotti tipici della zona per poi ritornare al terminal crociere e proseguire la navigazione verso Napoli. Più informazioni.

Città della Spezia

La Spezia

Gnl, Giampedrone: "Opposizione interpreta male norme per fare polemica". Ugolini: "Riuscirà mai a non buttarla in caciara?"

Il consigliere regionale Paolo Ugolini, Movimento cinque stelle, ha illustrato stamani in Consiglio regionale un'interrogazione sul tema dello sbarco di autocisterne Gnl all'ex molo Enel, **porto** della Spezia. In particolare, l'esponente pentastellato spezzino si è rivolto a presidente e giunta per sapere se "gli uffici regionali sono a conoscenza della procedura di valutazione preliminare" del progetto e "se ritengano farsi parte diligente verso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al fine di chiedere che la procedura in oggetto colmi le lacune istruttorie e procedurali" che Ugolini ritiene sussistere e di cui tratta nelle premesse dell'interrogazione. Ha risposto l'assessore regionale all'Ambiente, Giacomo Giampedrone. "Sul tema dello sbarco delle autocisterne Gnl al pontile Enel del **porto** della Spezia, come sempre, l'opposizione interpreta male le norme al solo scopo di sollevare polemiche - le parole dell'assessore spezzino in una nota che riprende l'intervento d'aula -. La questione è gestita dal ministero dell'Ambiente e, come abbiamo ripetuto più volte, la Regione non ha competenza in materia. Le procedure di valutazione preliminare, infatti, prevedono un'istruttoria interna al ministero che non coinvolge gli enti del territorio. Questo modo di affrontare il tema in consiglio regionale dimostra solo una scarsa conoscenza delle procedure ministeriali e della normativa che regolano questi delicati temi". Dopo aver replicato in aula, Ugolini è tornato sul tema con una nota post seduta. "Alla nostra interrogazione in Consiglio regionale con la quale abbiamo chiesto il punto sul procedimento di valutazione preliminare per valutare lo spostamento dello sbarco delle autocisterne di Gnl al pontile Enel nel **porto** di Spezia - afferma Ugolini -, la Regione fa rispondere ai burocrati che la valutazione è competenza del Ministero dell'Ambiente. Grazie, lo sapevamo già: infatti, lo avevamo chiaramente scritto nell'interrogazione, e anzi lo ricordiamo in particolare alla dirigente che ha risposto al posto del presidente e dell'assessore competente. Ci riproviamo allora: quello che abbiamo chiesto noi era ed è il punto di vista della Regione su questa procedura, a cui tutti possono accedere dal sito del Ministero, considerato che proprio la Regione era stata coinvolta come ente partecipante alla procedura che aveva portato ad avvallare la decisione di far attraversare il golfo dalle navette che porteranno le autocisterne cariche di Gnl, ma lo aveva fatto senza valutare prima il punto di sbarco. Ora cercando di metterci una pezza, la Regione cerca di far passare il tutto come un'ottimizzazione del progetto già approvato. Peccato che lo sbarco al pontile Enel avviene sempre in zona anche urbana e dunque: quando è stato valutato che lo sbarco al pontile Enel è veramente meno impattante di altri punti e comunque non pericoloso per la navigazione e le attività portuali, nonché per la vita dei residenti della zona di Fossamastra e Pagliari?". Conclude Ugolini: "L'assessore competente riuscirà mai a non buttarla in caciara e



01/16/2024 17:15

Il consigliere regionale Paolo Ugolini, Movimento cinque stelle, ha illustrato stamani in Consiglio regionale un'interrogazione sul tema dello sbarco di autocisterne Gnl all'ex molo Enel, porto della Spezia. In particolare, l'esponente pentastellato spezzino si è rivolto a presidente e giunta per sapere se "gli uffici regionali sono a conoscenza della procedura di valutazione preliminare" del progetto e "se ritengano farsi parte diligente verso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al fine di chiedere che la procedura in oggetto colmi le lacune istruttorie e procedurali" che Ugolini ritiene sussistere e di cui tratta nelle premesse dell'interrogazione. Ha risposto l'assessore regionale all'Ambiente, Giacomo Giampedrone. "Sul tema dello sbarco delle autocisterne Gnl al pontile Enel del porto della Spezia, come sempre, l'opposizione interpreta male le norme al solo scopo di sollevare polemiche - le parole dell'assessore spezzino in una nota che riprende l'intervento d'aula -. La questione è gestita dal ministero dell'Ambiente e, come abbiamo ripetuto più volte, la Regione non ha competenza in materia. Le procedure di valutazione preliminare, infatti, prevedono un'istruttoria interna al ministero che non coinvolge gli enti del territorio. Questo modo di affrontare il tema in consiglio regionale dimostra solo una scarsa conoscenza delle procedure ministeriali e della normativa che regolano questi delicati temi". Dopo aver replicato in aula, Ugolini è tornato sul tema con una nota post seduta. "Alla nostra interrogazione in Consiglio regionale con la quale abbiamo chiesto il punto sul procedimento di valutazione preliminare per valutare lo spostamento dello sbarco delle autocisterne di Gnl al pontile Enel nel porto di Spezia - afferma Ugolini -, la Regione fa rispondere ai burocrati che la valutazione è competenza del Ministero dell'Ambiente. Grazie, lo sapevamo già: infatti, lo avevamo chiaramente scritto nell'interrogazione, e anzi lo ricordiamo in particolare alla dirigente che ha risposto al posto del presidente e dell'assessore competente. Ci

Citta della Spezia

La Spezia

a rispondere nel merito avendo come faro il rispetto dei cittadini che vivono in quell'area? O a farla da padrone devono essere sempre e comunque gli interessi privati con buona pace degli spezzini preoccupati per il loro futuro?".

Citta della Spezia

La Spezia

Servizio di trasporto e movimentazione in porto, verso una soluzione condivisa: Sea Log presenterà un nuovo piano di impresa

Un nuovo piano di impresa, aggiornato con le ultime modifiche organizzative, per chiede il rilascio di una nuova autorizzazione a operare in ambito **portuale**. Lo presenterà Sea Log, azienda che fa parte del Consorzio Asterix, agli uffici dell'**Autorità** di **sistema portuale** per superare l'autorizzazione temporanea sino a fine gennaio e continuare a operare all'interno del perimetro **portuale**, prevalentemente all'interno del Terminal del Golfo. Il percorso è stato condiviso e deciso nel corso della riunione che si è svolta questa mattina in Via del Molo con la presenza del presidente dell'Authority Mario Sommariva, gli avvocati delle imprese e del consorzio Asterix, dei rappresentanti apicali dei terminalisti Lsct, Terminal del Golfo e Spezia & Carrara cruise terminal, delle aziende ex articolo 16 Eagles service, Dock service e Consorzio Tsl, delle imprese di servizi Hannibal e La Spezia Port Service, di Confindustria e dei rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil e delle sigle di categoria. E' andato in scena un confronto di due ore, a tratti serrato, che ha fatto emergere la complessità della questione, scaturita dalle divergenze fra soggetti privati, nella fattispecie il Consorzio Asterix e il terminalista Lsct, in merito alla congruità degli accordi precedentemente sottoscritti tra loro. Ciononostante, c'è stato un approfondito chiarimento sulla procedura di autorizzazione dell'articolo 16 relativo al rilascio autorizzativo a Sea Log. "A detta del presidente Sommariva - riferiscono in una nota i sindacati - l'istanza dell'autorizzazione non può essere processata, in quanto corrispondente ad una situazione ad oggi non più in essere, in quanto con accordo sindacale del 23 novembre il personale impiegato nel "carosello" nel terminal Lsct è stato trasferito in Hannibal, facendo venire meno quindi la validità della documentazione stessa. Pertanto è stato chiesto all'azienda di formulare le proprie controdeduzioni e di integrare la richiesta di autorizzazione ex articolo 16, con una nuova documentazione che tenga conto della situazione attuale. Nel frattempo, qualora ve ne fosse la necessità, l'**Autorità** stessa si è resa disponibile a riproporre un'ulteriore deroga, al fine di risolvere in maniera definitiva il problema. Questo consentirà all'ente di valutare opportunamente e tempestivamente il nuovo piano e le relative garanzie presentate da Sea Log/Asterix, ai fini del rilascio dell'autorizzazione. Nel frattempo, almeno sino al 31 gennaio, l'impresa può svolgere regolarmente le sue attività nello scalo spezzino, garantendo i servizi necessari alla salvaguardia occupazionale e al regolare funzionamento del porto. "Possiamo tranquillamente affermare, come il richiamo al senso di responsabilità, invocato unitariamente dal sindacato, è risultato determinante per riportare la discussione su binari decisamente più consono e utili per tutta la comunità **portuale**. Al netto della trattativa tra Consorzio Asterix e Lsct che vedrà altri sviluppi nel fine settimana, e che per noi rimane un fatto tra soggetti privati,



Un nuovo piano di impresa, aggiornato con le ultime modifiche organizzative, per chiede il rilascio di una nuova autorizzazione a operare in ambito portuale. Lo presenterà Sea Log, azienda che fa parte del Consorzio Asterix, agli uffici dell'Autorità di sistema portuale per superare l'autorizzazione temporanea sino a fine gennaio e continuare a operare all'interno del perimetro portuale, prevalentemente all'interno del Terminal del Golfo. Il percorso è stato condiviso e deciso nel corso della riunione che si è svolta questa mattina in Via del Molo con la presenza del presidente dell'Authority Mario Sommariva, gli avvocati delle imprese e del consorzio Asterix, dei rappresentanti apicali dei terminalisti Lsct, Terminal del Golfo e Spezia & Carrara cruise terminal, delle aziende ex articolo 16 Eagles service, Dock service e Consorzio Tsl, delle imprese di servizi Hannibal e La Spezia Port Service, di Confindustria e dei rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil e delle sigle di categoria. E' andato in scena un confronto di due ore, a tratti serrato, che ha fatto emergere la complessità della questione, scaturita dalle divergenze fra soggetti privati, nella fattispecie il Consorzio Asterix e il terminalista Lsct, in merito alla congruità degli accordi precedentemente sottoscritti tra loro. Ciononostante, c'è stato un approfondito chiarimento sulla procedura di autorizzazione dell'articolo 16 relativo al rilascio autorizzativo a Sea Log. "A detta del presidente Sommariva - riferiscono in una nota i sindacati - l'istanza dell'autorizzazione non può essere processata, in quanto corrispondente ad una situazione ad oggi non più in essere, in quanto con accordo sindacale del 23 novembre il personale impiegato nel "carosello" nel terminal Lsct è stato trasferito in Hannibal, facendo venire meno quindi la validità della documentazione stessa. Pertanto è stato chiesto all'azienda di formulare le proprie controdeduzioni e di integrare la richiesta di autorizzazione

Citta della Spezia

La Spezia

ci riteniamo soddisfatti della disponibilità dimostrata dai legali di Sea Log/Asterix, di fornire al più presto quanto richiesto dall'**Autorità** di **sistema portuale** e soprattutto di addivenire a soluzioni che salvaguardino gli attuali livelli occupazionali", concludono i portavoce di Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti.

AdSP Mar Ligure Orientale: riunite le imprese per esaminare situazione Consorzio Asterix

(FERPRESS) La Spezia, 16 GEN Si è conclusa positivamente la riunione del tavolo convocato questa mattina dalla Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale in merito alle vicende che in questi giorni hanno avuto un ampio riverbero mediatico, nonostante siano circoscritte ad imprese private del porto della Spezia.



Informazioni Marittime

La Spezia

Crociere, tour a La Spezia per Med Cruise

42 delegati dell'associazione dei porti crocieristici hanno visitato il porto e il territorio spezzino. Domani tappa a Napoli. Si tiene in questi giorni, a bordo della Msc Fantasia attraccata oggi sul Molo Garibaldi del porto di La Spezia, il Cruise Professional Development Course 2024 organizzato da Med Cruise, l'associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, di cui fanno parte anche i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il corso di formazione, che è iniziato lunedì scorso con l'imbarco a **Genova** e terminerà domani, mercoledì, a Napoli, è stato organizzato da Francesca Antonelli, Senior vice President di MedCruise, e tenuto da esperti del settore tra cui Michele Francioni, Senior Vice President di MSC Crociere; Marieta Garcia Prieto, Presidente di GEA Cooperative; Ivana Melillo Head of Energy Efficiency and Funded Projects MSC. I partecipanti al corso, 42 persone tra rappresentanti di MedCruise e di MSC, responsabili della promozione e del marketing dei porti crocieristici più importanti del Mediterraneo e rappresentanti di società di tour operator, sono stati invitati a seguire un programma che verte soprattutto sugli strumenti ed i progetti in corso per garantire una sempre maggiore sostenibilità dei traffici e del turismo crocieristici, sia a bordo sia a terra. La seconda tappa del tour ha previsto stamattina una visita alla città ed ai suoi musei. Un evento importante per il territorio spezzino che ha potuto mostrare agli ospiti internazionali le emergenze culturali ed artistiche della città, diventata una delle destinazioni crocieristiche più ambite dai turisti di tutto il mondo. Il tour è stato organizzato in collaborazione con l'ufficio marketing dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia e il Comune della Spezia, in particolare dall'Assessore al Turismo Maria Grazia Fria. Il tour, che è iniziato alle 8.30, ha visto il nutrito gruppo, accompagnato da una guida turistica, visitare il castello San Giorgio, sede del Museo Archeologico Formentini; il rifugio antiaereo Quintino Sella; il Museo Amedeo Lia, presso il quale la delegazione ha potuto anche degustare i prodotti tipici della zona per poi ritornare al terminal crociere e proseguire la navigazione verso Napoli. «Questo corso professionale conferma l'importanza della stretta collaborazione tra le grandi compagnie di crociera, come MSC, e i porti che, come i nostri, accolgono le navi da crociera, allo scopo di perseguire lo sviluppo della sostenibilità del traffico passeggeri e del turismo crocieristico - ha detto il presidente Autorità di sistema portuale di La Spezia, Mario Sommariva-. Sono molte le navi che già adottano sistemi di riduzione delle emissioni, proprio come MSC Fantasia, che ospita i partecipanti a questo corso, che utilizza con successo il sistema degli scrubber. E sono molti le soluzioni ed i progetti che sta sviluppando anche l'AdSP, con consistenti investimenti, per far sì che le navi ospitate dai nostri porti, grazie anche a infrastrutture innovative, siano sempre più tecnologiche e meno inquinanti». «La Spezia è una città che vanta un ricchissimo



42 delegati dell'associazione dei porti crocieristici hanno visitato il porto e il territorio spezzino. Domani tappa a Napoli. Si tiene in questi giorni, a bordo della Msc Fantasia attraccata oggi sul Molo Garibaldi del porto di La Spezia, il Cruise Professional Development Course 2024 organizzato da Med Cruise, l'associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, di cui fanno parte anche i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il corso di formazione, che è iniziato lunedì scorso con l'imbarco a Genova e terminerà domani, mercoledì, a Napoli, è stato organizzato da Francesca Antonelli, Senior vice President di MedCruise, e tenuto da esperti del settore tra cui Michele Francioni, Senior Vice President di MSC Crociere; Marieta Garcia Prieto, Presidente di GEA Cooperative; Ivana Melillo Head of Energy Efficiency and Funded Projects MSC. I partecipanti al corso, 42 persone tra rappresentanti di MedCruise e di MSC, responsabili della promozione e del marketing dei porti crocieristici più importanti del Mediterraneo e rappresentanti di società di tour operator, sono stati invitati a seguire un programma che verte soprattutto sugli strumenti ed i progetti in corso per garantire una sempre maggiore sostenibilità dei traffici e del turismo crocieristici, sia a bordo sia a terra. La seconda tappa del tour ha previsto stamattina una visita alla città ed ai suoi musei. Un evento importante per il territorio spezzino che ha potuto mostrare agli ospiti internazionali le emergenze culturali ed artistiche della città, diventata una delle destinazioni crocieristiche più ambite dai turisti di tutto il mondo. Il tour è stato organizzato in collaborazione con l'ufficio marketing dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia e il Comune della Spezia, in particolare dall'Assessore al Turismo Maria Grazia Fria. Il tour, che è iniziato alle 8.30, ha visto il nutrito gruppo, accompagnato da una guida turistica, visitare il castello San Giorgio, sede del Museo Archeologico Formentini; il rifugio antiaereo Quintino Sella; il Museo Amedeo Lia, presso il quale la delegazione ha potuto anche degustare i prodotti

Informazioni Marittime

La Spezia

patrimonio culturale e, come Amministrazione, in questi anni abbiamo lavorato per riscoprirlo e promuoverne la conoscenza con diversi progetti: itinerari pedonali alla scoperta della nostra storia; La Spezia Forte con il quale abbiamo riqualificato siti culturali dimenticati come il rifugio antiaereo Quintino Sella, la Batteria Valdilocchi, il Parco delle Mura e il Parco della Rimembranza; un'attenta valorizzazione dei nostri Musei Civici che nel 2023 hanno sfiorato i 70mila visitatori», afferma il sindaco di La Spezia, Pierluigi Peracchini, «una città che ha tanto da offrire, arricchita da eventi lungo tutto il corso dell'anno, e che sta vivendo una profonda trasformazione dal punto di vista turistico con quasi 1 milione di visitatori l'anno. Un benvenuto quindi a questa importante delegazione, cui siamo lieti di mostrare le inestimabili bellezze della nostra città». «La storia, la cultura e le tradizioni eno-gastronomiche confermano La Spezia come meta di rilevante interesse turistico; il mercato crocieristico rappresenta un'ottima opportunità per stabilire un primo contatto conoscitivo col nostro territorio che confidiamo possa evolversi con presenze turistiche sempre maggiori e prolungate nelle nostre strutture. Questa iniziativa troverà seguito in altre a cui il Comune della Spezia sta lavorando per creare un'offerta sempre più completa, in grado di valorizzare tutto il nostro settore turistico a livello internazionale», afferma l'assessore Frijia. Condividi Tag la spezia Articoli correlati.

Informazioni Marittime

La Spezia

La Spezia, autorizzazione temporanea per i portuali di Asterix

La vertenza tra l'impresa articolo 16 e La Spezia Container Terminal è in parte rientrata. L'impresa portuale presenterà un nuovo piano di impresa. Si è conclusa positivamente la riunione del tavolo convocato questa mattina dall'Autorità di Sistema Portuale (Adsp) del Mar Ligure Orientale in merito alle vicende del consorzio Asterix, impresa portuale articolo 16 operante al La Spezia Container Terminal. Nonostante restino alcune frizioni tra terminalista e portuali, l'Adsp spiega in una nota post riunione che «vi è stato un approfondito chiarimento sulla procedura di autorizzazione dell'art.16, in questo caso relativo al rilascio autorizzativo da parte della Adsp all'impresa Sea Log del Consorzio Asterix, la quale ha infine riconosciuto la necessità di presentare un nuovo piano di impresa, che recepisca le modifiche apportate alla propria organizzazione dallo scorso novembre ad oggi». Successivamente, l'autorità portuale valuterà il nuovo piano e le relative garanzie presentate da Sea Log/Asterix, ai fini del rilascio autorizzativo art. 16. Nel frattempo, grazie ad un'autorizzazione temporanea rilasciata dalla Adsp, in vigore dal primo gennaio scorso, l'impresa può svolgere regolarmente le sue attività nel porto spezzino, «garantendo i servizi necessari alla salvaguardia occupazionale e al regolare funzionamento del porto», afferma l'autorità portuale. La riunione è stata presieduta dal presidente della Adsp, Mario Sommariva, e partecipata dagli avvocati delle imprese e del consorzio Asterix, dai rappresentanti apicali dei terminalisti del La Spezia Container Terminal, Terminal del Golfo e Spezia e Carrara Cruise Terminal, degli art. 16 Eagles, Dock Service, Consorzio TSL, delle imprese di servizi Hannibal e La Spezia Port Service, di Confindustria e dai rappresentanti dei lavoratori delle organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL. «L'ampio confronto - conclude la nota - a tratti serrato, ha fatto emergere la complessità della questione, scaturita dalle divergenze fra soggetti privati, nella fattispecie il Consorzio Asterix e il terminalista LSCT, in merito alla congruità dei loro accordi precedentemente sottoscritti». Condividi Tag la spezia portuali Articoli correlati.



La Spezia, sbarca il Cruise Professional Development Course 2024

LA SPEZIA Si tiene in questi giorni, a bordo dell'MSC Fantasia, attraccata oggi su Molo Garibaldi. Il Cruise Professional Development Course 2024 organizzato da Med Cruise, l'Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, di cui fanno parte anche i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il corso di formazione, che è iniziato ieri con l'imbarco a Genova e terminerà domani a Napoli, è stato organizzato da Francesca Antonelli, Senior vice President di MedCruise e tenuto da esperti del settore tra cui Michele Francioni, Senior Vice President di MSC Crociere; Marieta Garcia Prieto, Presidente di GEA Cooperative; Ivana Melillo Head of Energy Efficiency and Funded Projects MSC. I partecipanti al corso, 42 persone tra rappresentanti di MedCruise e di MSC, responsabili della promozione e del marketing dei porti crocieristici più importanti del Mediterraneo e rappresentanti di società di tour operator, sono stati invitati a seguire un programma che verte soprattutto sugli strumenti ed i progetti in corso per garantire una sempre maggiore sostenibilità dei traffici e del turismo crocieristici, sia a bordo sia a terra. La seconda tappa del tour ha previsto per stamani una visita sostenibile alla città ed ai suoi musei. Un evento importante per il territorio spezzino che ha potuto mostrare agli ospiti internazionali le emergenze culturali ed artistiche della città, diventata una delle destinazioni crocieristiche più ambite dai turisti di tutto il mondo. I partecipanti al tour, organizzato grazie alla fattiva collaborazione tra il settore Promozione e Marketing dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia, e il Comune della Spezia, in particolare dall'Assessore al Turismo Maria Grazia Frija, che hanno coordinato le varie tappe. Questo corso professionale conferma l'importanza della stretta collaborazione tra le grandi compagnie di crociera, come MSC, e i porti che, come i nostri, accolgono le navi da crociera, allo scopo di perseguire lo sviluppo della sostenibilità del traffico passeggeri e del turismo crocieristico ha detto il Presidente **AdSP**, Mario Sommariva-. Sono molte le navi che già adottano sistemi di riduzione delle emissioni, proprio come MSC Fantasia, che ospita i partecipanti a questo corso, che utilizza con successo il sistema degli scrubber. E sono molti le soluzioni ed i progetti che sta sviluppando anche l'**AdSP**, con consistenti investimenti, per far sì che le navi ospitate dai nostri porti, grazie anche a infrastrutture innovative, siano sempre più tecnologiche e meno inquinanti. La Spezia è una città che vanta un ricchissimo patrimonio culturale e, come Amministrazione, in questi anni abbiamo lavorato per riscoprirlo e promuoverne la conoscenza con diversi progetti: itinerari pedonali alla scoperta della nostra storia; La Spezia Forte con il quale abbiamo riqualificato siti culturali dimenticati come il rifugio antiaereo Quintino Sella, la Batteria Valdilocchi, il Parco delle Mura e il Parco della Rimembranza; un'attenta valorizzazione dei nostri Musei Civici che nel 2023 hanno sfiorato i 70mila visitatori dichiara il Sindaco della Spezia



Messaggero Marittimo

La Spezia

Pierluigi Peracchini una città che ha tanto da offrire, arricchita da eventi lungo tutto il corso dell'anno, e che sta vivendo una profonda trasformazione dal punto di vista turistico con quasi 1 milione di visitatori l'anno. Un benvenuto quindi a questa importante delegazione, cui siamo lieti di mostrare le inestimabili bellezze della nostra città. L'importante iniziativa organizzata da MedCruise Association in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure orientale, ha consentito di fare scoprire ai partecipanti del tour, i molteplici punti di interesse della nostra città e del Golfo dei Poeti. La storia, la cultura e le tradizioni eno-gastronomiche confermano La Spezia come meta di rilevante interesse turistico; il mercato crocieristico rappresenta un'ottima opportunità per stabilire un primo contatto conoscitivo col nostro territorio che confidiamo possa evolversi con presenze turistiche sempre maggiori e prolungate nelle nostre strutture. Questa iniziativa troverà seguito in altre a cui il Comune della Spezia sta lavorando per creare un'offerta sempre più completa, in grado di valorizzare tutto il nostro settore turistico a livello internazionale. Così l'Assessore al Turismo del Comune della Spezia On. Maria Grazia Frijia.

La Spezia, a bordo di Msc Fantasia il corso di Med Cruise

di Redazione porti LA SPEZIA - Si tiene in questi giorni, a bordo dell'MSC Fantasia, attraccata oggi su Molo Garibaldi, il Cruise Professional Development Course 2024 organizzato da Med Cruise, l'Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, di cui fanno parte anche i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il corso di formazione, che è iniziato ieri con l'imbarco a Genova e terminerà domani a Napoli, è stato organizzato da Francesca Antonelli, Senior vice President di MedCruise e tenuto da esperti del settore tra cui Michele Francioni, Senior Vice President di MSC Crociere; Marieta Garcia Prieto, Presidente di GEA Cooperative; Ivana Melillo Head of Energy Efficiency and Funded Projects MSC. I partecipanti al corso, 42 persone tra rappresentanti di MedCruise e di MSC, responsabili della promozione e del marketing dei porti crocieristici più importanti del Mediterraneo e rappresentanti di società di tour operator, sono stati invitati a seguire un programma che verte soprattutto sugli strumenti ed i progetti in corso per garantire una sempre maggiore sostenibilità dei traffici e del turismo crocieristici, sia a bordo sia a terra. La seconda tappa del tour ha previsto per stamani una visita "sostenibile" alla città ed ai suoi musei. Un evento importante per il territorio spezzino che ha potuto mostrare agli ospiti internazionali le emergenze culturali ed artistiche della città, diventata una delle destinazioni crocieristiche più ambite dai turisti di tutto il mondo. I partecipanti al tour, organizzato grazie alla fattiva collaborazione tra il settore Promozione e Marketing dell'Autorità di Sistema **Portuale** della Spezia, e il Comune della Spezia, in particolare dall'Assessore al Turismo Maria Grazia Frijia, che hanno coordinato le varie tappe. "Questo corso professionale conferma l'importanza della stretta collaborazione tra le grandi compagnie di crociera, come MSC, e i porti che, come i nostri, accolgono le navi da crociera, allo scopo di perseguire lo sviluppo della sostenibilità del traffico passeggeri e del turismo crocieristico - ha detto il Presidente AdSP, Mario Sommariva -. Sono molte le navi che già adottano sistemi di riduzione delle emissioni, proprio come MSC Fantasia, che ospita i partecipanti a questo corso, che utilizza con successo il sistema degli scrubber. E sono molti le soluzioni ed i progetti che sta sviluppando anche l'AdSP, con consistenti investimenti, per far sì che le navi ospitate dai nostri porti, grazie anche a infrastrutture innovative, siano sempre più tecnologiche e meno inquinanti". "La Spezia è una città che vanta un ricchissimo patrimonio culturale e, come Amministrazione, in questi anni abbiamo lavorato per riscoprirlo e promuoverne la conoscenza con diversi progetti: itinerari pedonali alla scoperta della nostra storia; La Spezia Forte con il quale abbiamo riqualificato siti culturali dimenticati come il rifugio antiaereo Quintino Sella, la Batteria Valdilocchi, il Parco delle Mura e il Parco della Rimembranza; un'attenta valorizzazione dei nostri Musei Civici che nel 2023 hanno



di Redazione porti LA SPEZIA - Si tiene in questi giorni, a bordo dell'MSC Fantasia, attraccata oggi su Molo Garibaldi, il Cruise Professional Development Course 2024 organizzato da Med Cruise, l'Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, di cui fanno parte anche i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il corso di formazione, che è iniziato ieri con l'imbarco a Genova e terminerà domani a Napoli, è stato organizzato da Francesca Antonelli, Senior vice President di MedCruise e tenuto da esperti del settore tra cui Michele Francioni, Senior Vice President di MSC Crociere; Marieta Garcia Prieto, Presidente di GEA Cooperative; Ivana Melillo Head of Energy Efficiency and Funded Projects MSC. I partecipanti al corso, 42 persone tra rappresentanti di MedCruise e di MSC, responsabili della promozione e del marketing dei porti crocieristici più importanti del Mediterraneo e rappresentanti di società di tour operator, sono stati invitati a seguire un programma che verte soprattutto sugli strumenti ed i progetti in corso per garantire una sempre maggiore sostenibilità dei traffici e del turismo crocieristici, sia a bordo sia a terra. La seconda tappa del tour ha previsto per stamani una visita "sostenibile" alla città ed ai suoi musei. Un evento importante per il territorio spezzino che ha potuto mostrare agli ospiti internazionali le emergenze culturali ed artistiche della città, diventata una delle destinazioni crocieristiche più ambite dai turisti di tutto il mondo. I partecipanti al tour, organizzato grazie alla fattiva collaborazione tra il settore Promozione e Marketing dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia, e il Comune della Spezia, in particolare dall'Assessore al Turismo Maria Grazia Frijia, che hanno coordinato le varie tappe. "Questo corso professionale conferma l'importanza della stretta collaborazione tra le grandi compagnie di crociera, come

sfiato i 70mila visitatori- dichiara il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - una città che ha tanto da offrire, arricchita da eventi lungo tutto il corso dell'anno, e che sta vivendo una profonda trasformazione dal punto di vista turistico con quasi 1 milione di visitatori l'anno. Un benvenuto quindi a questa importante delegazione, cui siamo lieti di mostrare le inestimabili bellezze della nostra città." "L'importante iniziativa organizzata da MedCruise Association in collaborazione con l'Autorità di Sistema **Portuale del Mar Ligure orientale**, ha consentito di fare scoprire ai partecipanti del tour, i molteplici punti di interesse della nostra città e del Golfo dei Poeti. La storia, la cultura e le tradizioni eno-gastronomiche confermano La Spezia come meta di rilevante interesse turistico; il mercato crocieristico rappresenta un'ottima opportunità per stabilire un primo contatto conoscitivo col nostro territorio che confidiamo possa evolversi con presenze turistiche sempre maggiori e prolungate nelle nostre strutture. Questa iniziativa troverà seguito in altre a cui il Comune della Spezia sta lavorando per creare un'offerta sempre più completa, in grado di valorizzare tutto il nostro settore turistico a livello internazionale." Così l'Assessore al Turismo del Comune della Spezia On. Maria Grazia Frijia Il tour, che è iniziato alle 8.30, ha visto il nutrito gruppo, accompagnato da una guida turistica, visitare il castello San Giorgio, sede del Museo Archeologico Formentini; il rifugio antiaereo Quintino Sella; il Museo Amedeo Lia, presso il quale la delegazione ha potuto anche degustare i prodotti tipici della zona per poi ritornare al terminal crociere e proseguire la navigazione verso Napoli.

Shipping Italy

La Spezia

Schiarita al porto di Spezia sul caso Asterix - Lscet

L'Adsp apre alla possibilità di rinnovare l'autorizzazione all'articolo 16 dopo l'internalizzazione del 'servizio carosello'. Sindacati soddisfatti per le garanzie occupazionali di Redazione SHIPPING ITALY 16 Gennaio 2024 È "positiva" secondo l'Autorità di sistema portuale di la Spezia - ma il giudizio è condiviso da una nota delle segreterie locali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - la conclusione della riunione convocata oggi dall'ente per fare il punto sulla vertenza in corso da settimane fra il La Spezia Container Terminal (maggiore concessionario dello scalo, partnership fra Contship e Msc) e l'impresa portuale Consorzio Asterix. A novembre il terminalista e il suo appaltatore si sono accordati per l'internalizzazione del cosiddetto 'servizio carosello', col passaggio ad Hannibal degli asset della società direttamente interessata, Sea Log. La cosa è stata tutt'altro che piana e, pur essendo vicenda privata, ha avuto riverberi pubblici prima in ragione dell'incerta sorte dei lavoratori interessati, poi per la comunicazione dell'Adsp ad Asterix del diniego alla proroga dell'autorizzazione ex art.16 per il 2024 a partire da gennaio (misura parzialmente rientrata, spostandone la vigenza a febbraio). "La riunione è stata presieduta dal Presidente della AdSP, **Mario Sommariva**, e partecipata dagli avvocati delle imprese e del consorzio Asterix, dai rappresentanti apicali dei terminalisti Lscet, Terminal del Golfo e Scct, degli art. 16 Eagles, Dock Service, Consorzio Tsl, delle imprese di servizi Hannibal e La Spezia Port Service, di Confindustria e dai rappresentanti dei lavoratori delle organizzazioni sindacali Cgil, Cisl e Uil. L'ampio confronto, a tratti serrato, ha fatto emergere la complessità della questione, scaturita dalle divergenze fra soggetti privati, nella fattispecie il Consorzio Asterix e il terminalista Lscet, in merito alla congruità dei loro accordi precedentemente sottoscritti". Secondo quanto reso noto dall'ente "vi è stato un approfondito chiarimento sulla procedura di autorizzazione dell'art.16, in questo caso relativo al rilascio autorizzativo da parte della AdSP MLO all'impresa Sea Log del Consorzio Asterix, la quale ha infine riconosciuto la necessità di presentare un nuovo piano di impresa, che recepisca le modifiche apportate alla propria organizzazione dallo scorso novembre ad oggi. Questo consentirà all'Ente di valutare opportunamente e tempestivamente il nuovo piano e le relative garanzie presentate da Sea Log/Asterix, ai fini del rilascio autorizzativo art. 16. Nel frattempo, grazie ad una autorizzazione temporanea rilasciata dalla AdSP, in vigore dal 1° gennaio scorso, l'impresa può svolgere regolarmente le sue attività nel porto spezzino, garantendo i servizi necessari alla salvaguardia occupazionale e al regolare funzionamento del porto, che vanta standard di efficienza, sicurezza e sostenibilità molto elevati". Dal canto loro le organizzazioni sindacali hanno così commentato: "Possiamo tranquillamente affermare, come il richiamo al senso di responsabilità, invocato unitariamente dal sindacato, è risultato



Shipping Italy

La Spezia

determinante per riportare la discussione su binari decisamente più consoni e utili per tutta la comunità portuale. Al netto della trattativa Consorzio Asterix e Lsct che vedrà altri sviluppi nel fine settimana, e che per noi rimane un fatto tra soggetti privati, ci riteniamo soddisfatti della disponibilità dimostrata dai legali del Consorzio Asterix/Sea Log, di fornire al più presto quanto richiesto dall'Autorità Portuale e soprattutto di addivenire a soluzioni che salvaguardino gli attuali livelli occupazionali".

La Gazzetta Marittima

Livorno

Volare, oh oh!

GUASTICCE Per l'interporto/retroporto di **Livorno**, il Vespucci, si avvicina il momento delle verifiche. A primavera scade il mandato dell'attuale Consiglio Direttivo e si prospetta un cambio della guardia, se non altro parziale: perché rispetto al consiglio attuale, sono cambiati anche gli assetti societari e quindi c'è la possibilità e probabilmente la certezza che qualcosa cambierà. Ma la cosa più importante è che l'attuale vertice, avvicinandosi la scadenza, sta lavorando per una proposta di nuovo piano operativo che dovrà essere presentato all'assemblea. E si parla anche di una nuova filosofia di lavoro, visto che la parte immobiliare ormai è vicina alla conclusione non essendoci più grandi aree disponibili. Nuova mission: i servizi alle realtà interne, oppure accordi con grandi realtà della logistica, oppure ancora un mix da vero e proprio hub retro-portuale con maggiore attenzione alle catene logistiche internazionali? Allo stato attuale, il Vespucci si è dedicato anche e in particolare alla formazione professionale, mentre alcuni dei grandi progetti del passato, a cominciare dal Truck Village, sono rimasti in stand-by per carenze di fondi e per i vertiginosi aumenti dei costi. Nell'area del Truck Village ci si è accontentato di stivare auto, mentre il tante volte auspicato collegamento con le grandi reti ferroviarie ancora non c'è. Lo sviluppo di un importante centro di produzione di energia pulita se n'è parlato anche di recente all'inaugurazione della nuova sala degli incontri è in corso, ma affidato, secondo quanto ci dicono, più che altro alle imprese clienti. Dei collegamenti ultraveloci con le banchine del porto si parla, mentre procedono con lentezza i lavori dello scavalco. In sostanza, il momento è di transizione, ma il nuovo piano operativo è atteso da tutti con speranza e anche impazienza. Perché il retroporto diventi davvero un hub a livello internazionale e non più la semplice gestione di una realtà nata molti lo ricordano come premio di consolazione per il fallimento dell'impresa statale sulle vicine colline.



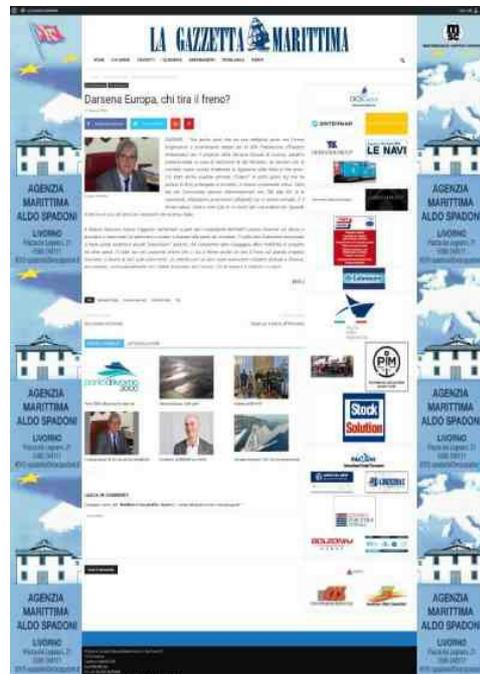
Aspettando lo scavalco

LIVORNO - Uno dei temi di attualità, citato anche dal dottor Neri nell'intervista qui a fianco, riguarda il completamento del raccordo ferroviario tra le banchine labroniche e l'interposto Vespucci, con il nodo vero nello "scavalco": lavori inalati lo scorso aprile, come citato nell'intervista, con tanto di benedizione ufficiale del presidente della Regione Giani con l'assessore ai lavori Baccelli (nella foto) e che stanno procedendo, sia pure non certo alla velocità sperata. Una volta completato il collegamento, si aprirà una nuova e più positiva stagione per i traffici della Darsena Toscana e dell'intero porto.



Darsena Europa, chi tira il freno?

LIVORNO Può anche darsi che sia una malignità pura: ma l'ormai lunghissima e sconcertante attesa per la VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale) per il progetto della Darsena Europa di Livorno, peraltro preannunciata un paio di settimane fa dal Ministero, fa pensare che ai ministeri stiano ancora smaltendo la digestione delle feste di fine anno. C'è stato anche qualche giornale (Libero di pochi giorni fa) che ha parlato di ferie prolungate ai ministeri, in chiave ovviamente critica. Fatto sta che l'annunciato decreto interministeriale con l'OK alla VIA (e le importanti, attesissime prescrizioni collegate) non è ancora arrivato. E il tempo passa: mesi e mesi (più di un anno) per una pratica che riguarda il destino di uno dei porti più importanti del sistema Italia. A Palazzo Rosciano stanno friggendo nell'attesa: e pare che il presidente dell'AdSP **Luciano Guerrieri** sia deciso a prendere il treno entro la settimana e andare a bussare alle porte dei ministeri. Il nulla osta finalmente annunciato si teme possa contenere alcune prescrizioni pesanti, che comportino altre lungaggini, altre modifiche al progetto ed altre spese. Il tutto poi nel crescente timore che ci sia a Roma anche chi tira il freno sul grande progetto livornese, a favore di altri scali concorrenti. La celerità con cui sono state autorizzate iniziative portuali a Genova, per esempio, cozza platealmente con i ritardi burocratici per Livorno. C'è un nesso o è soltanto un caso? (A.F.)



Porto 2000: adesso arriva l'aut-aut

LIVORNO Una delle più clamorose, ed amarissime neverending story della portuali riguarda la gara vinta già di dieci anni fa per la gestione della società Porto 2000 dello scalo labronico, ovvero servizi alle crociere e ai traghetti. Mia l'infinito contenzioso sembra stia arrivando anno a bomba: l'AdSP di **Luciano Guerrieri**, facendosi forte delle conclusioni del contenzioso così come lo si interpreta a Palazzo Rosciano, sta per inviare al gruppo vincitore (società di Onorato & Msc) il testo definitivo o della concessione, con le limitazioni che consentono al gruppo concorrente Grimaldi di operare anch'esso nel servizio alle navi ro/pax. La concessione, secondo quanto si apprende da palazzo Rosciano, sarà sul-aut: nel senso che se non dovesse essere accettata, costringerebbe l'Autorità portuale a dichiarare nulla la gara, riaprendo il tutto. Siamo in sostanza a un passaggio importante nella vicenda, anche perché nel frattempo si sono fatte avanti altre scelte indipendenti dall'AdSP: in particolare l'imminente passaggio del TDT (Terminal Darsena Toscana) al gruppo Grimaldi, che potrebbe così potenziare nelle aree eccedenti ai traffici container dello stesso terminal i propri servizi ro/pax. Guerra e pace sulle banchine e, come finirà? Antonio Fulvi



Sali a bordo di Grimaldi

LIVORNO Le grandi Compagnie di Navigazione sono ormai costantemente alla ricerca di personale, possibilmente giovane e motivato, da inserire nei propri organici. In questa chiave, sabato prossimo 20 alle 9,30 a **Livorno**, nella sala delle riunioni del palazzo dei portuali in via San Giovanni, il gruppo Grimaldi ha organizzato un incontro dal significativo titolo Sali a bordo, con l'obiettivo di presentare le possibilità d'impiego nel settore. L'incontro è in collaborazione con Confitarma (per la quale interverrà il direttore generale Luca Sisto) e con Gente di mare. La ricerca di personale è destinata a preparare il personale sia per le navi da crociera e i grandi traghetti del gruppo, sia per gli uffici direttamente collegati alla flotta. Il gruppo Grimaldi è in forte espansione e ha in ordine numerose nuove navi con caratteristiche avanzate, per le quali si sta lavorando a predisporre equipaggi sia dei comparti di navigazione, sia dei servizi di bordo (hostess e steward, cuochi e ed esperti dei bar) da sottoporre a formazione in appositi corsi già previsti dal management. Formazione destinata in particolare alle nuove tipologie di navi.



Shipping in piena crisi

LIVORNO In pochi conoscevano gli houthi scrive Angelo Roma, nella sua veste di maritime consultant da sempre addentro, in particolare, anche ai traffici marittimi di Zim ma da quando Hamas, il 7 ottobre dell'anno scorso, ha attaccato Israele e gli yemeniti conseguentemente si sono allineati con i palestinesi, abbiamo dovuto prenderne consapevolezza: variante sciita radicale dell'Islam, presente solo nello Yemen, ma supportata pesantemente dall'Iran. I loro atti di pirateria verso le navi che hanno merci dirette in Israele stanno facendo cambiare l'intera economia mondiale, nel senso che le rotte storiche nel Mar Rosso delle maggiori Compagnie di Navigazione sono state modificate o addirittura, non sono più presenti nell'area. A quanto pare solo le navi cinesi e russe, restano immuni dagli attacchi, ma disertano dichiaratamente i porti israeliani. Certo è che circumnavigare l'Africa scrive ancora Angelo Roma non può che portare, come già si vede, l'incremento dei prezzi di ampia portata (tra gli altri il carburante e il personale, oltre a richiedere fino a due settimane in più per arrivare alle medesime destinazioni, con tutte le conseguenze: riorganizzazione delle spedizioni e disponibilità

delle navi). Non continuo in dettagli, considerato che il direttore Antonio Fulvi mi ha chiesto specificamente Che cosa comporta la crisi del Mar Rosso per i traffici del Mediterraneo e in particolare per i porti del Tirreno, **Livorno** in testa? Allo stato attuale, fine della seconda settimana di gennaio, si sta monitorando la situazione, ma non ci sono ancora dati specifici da fornire a questo riguardo, considerato che nel medio termine non dovrebbero esservi ripercussioni significative sui volumi totali. Il centro studi SRM fornisce un possibile scenario nell'immediato, che io condivido: non si entra nel Mediterraneo e si va a sbarcare nel Nord-Europa. Molto interessante è anche quello che scrive la mia amica Antonella Teodoro (MDS TRANSMODAL): con l'avvicinarsi del Capodanno cinese, il 10 febbraio, i vettori potrebbero cercare di dividere i servizi sulle principali linee Asia-Europa. Ad esempio, prima della chiusura delle fabbriche cinesi, gli armatori potrebbero scegliere di schierare navi più grandi dalla Cina verso hub di trasbordo nel Mediterraneo, come Tangeri Med e Algeciras, per poi trasferire i carichi su caricatori più piccoli al fine di completare la tratta finale verso altri porti in Europa. Naturalmente, questo sarebbe operativamente più complicato, sia in termini di tempi che di costi aggiuntivi, ma alleggerirebbe la pressione sull'utilizzo delle navi transoceaniche. Dover dirottare le navi implica certamente ritardi nel carico e nello scarico anche da e per i porti italiani; soprattutto per quelli di Gioia Tauro, Genova, La Spezia e Trieste, e solo in piccolissima misura per il nostro porto, perché **Livorno** è più proiettato verso l'Ovest Atlantico.



Un anno difficile, ma l'impresa locale non s'arrende

LIVORNO Un anno come minimo complicato quello che è appena partito. Non c'è bisogno di specificarlo. Ma per il comparto portuale e industriale che fa capo alla costa toscana, da **Livorno** a Marina di Carrara, non mancano iniziative concrete e prospettive di crescita, l'abbiamo chiesto al presidente di Confindustria locale cavaliere del lavoro dottor Piero Neri. Ecco l'intervista. Presidente, il 2024 è iniziato con molte incertezze sul piano dell'economia mondiale, anche per le guerre in corso e le tante elezioni nei principali paesi: quali prospettive per il settore produttivo della nostra costa? Stando ai maggiori indicatori l'economia toscana nel 2023 aveva già avvertito l'impatto delle tensioni geopolitiche, tra le quali quelle connesse ai conflitti ancora in corso: l'export dal +7,9% del primo trimestre (rispetto al primo trimestre 2022) è sceso al +1,2% del secondo. Aziende e porti della costa Toscana vi sono stati coinvolti, seppure a macchia di leopardo vista la pluralità di produzioni, aziende e traffici portuali. Quanto ce lo diranno le statistiche degli Enti ed i bilanci delle Aziende. Il 2024 sarebbe stato comunque influenzato dalla deglobalizzazione selettiva su base geopolitica tesa a ridurre



la vulnerabilità di un sistema di forniture oramai ritenuto eccessivamente lungo e dispersivo, dai sussidi pubblici alle produzioni Made in USA e di altre economie liberali, dalle conseguenze del prolungarsi dell'aggressione russa all'Ucraina, dalla contrazione della domanda di un ceto medio europeo impoverito e preoccupato. Il conflitto in medio-oriente sta producendo, oltre al dramma umano a cui assistiamo, conseguenze più immediate e più pesanti per le nostre economie con un particolare impatto su quelle marittime portuali e logistiche del Mediterraneo con la previsione di minori volumi di merci trasportate da vettori che, circumnavigando l'Africa, generano costi aggiuntivi che si scaricano sulle produzioni e sui consumi; vettori e merci che potranno dirigersi verso porti mediterranei o verso quelli del Nord Europei. Davanti ad un quadro con una così ampia e articolata molteplicità di dinamiche e con così tante letture (il Centro Studi di Confindustria nazionale prevede un +0,5% di PIL contro una stima dell'1,2% in Legge finanziaria) è rischiosa qualsiasi previsione circa la dimensione dell'impatto sulle attività dei porti di **Livorno**, Piombino e Carrara e sulle Aziende industriali della costa. Ragionevolmente si può sostenere che ognuno dei tre porti può contare su tipologie di traffico diverse per origine, destinazione e vettore così come ritengo che la varietà delle produzioni delle Aziende manifatturiere della Costa possa determinare su di loro un impatto a macchia di leopardo in qualche caso addirittura positivamente incrementale. In funzione anticiclica si potrà contare sui programmi di investimento delle aziende ed anche sulla messa a terra della maggior parte degli 11.194 progetti PNRR/FC in carico a soggetti attuatori nella Regione. Le risorse da investire ammontano a circa 9,3 miliardi di euro il cui 66% è

La Gazzetta Marittima

Livorno

destinata ad investimenti in opere pubbliche che dovranno essere realizzate da Comuni, concessionari di reti e infrastrutture, consorzi e fondazioni. Si parla molto di una conversione energetica legata a fonti rinnovabili: per le imprese della costa ci sono iniziative concrete, pubbliche e private? Gli osservatori più realisti ritengono che la dimensione delle risorse necessarie alla conversione energetica sia tale che debba essere finanziata, dopo le elezioni europee, con una nuova operazione tipo Next generation EU. Il processo di conversione energetica coinvolge i sistemi di produzione, distribuzione e consumo in una molteplicità di interventi di una platea così vasta (compresi i comportamenti virtuosi dei singoli consumatori) le cui statistiche, a mio parere, sommano tante e troppe cose. Quelle elaborate da Fondazione Symbola e Unioncamere a fine 2022 indicano in 2.688 le imprese della provincia di Livorno che hanno realizzato eco-investimenti in tecnologie green, tra i quali, senza ulteriori dettagli, sono compresi quelli di conversione energetica. È preferibile esemplificare anche se in modo assolutamente non esaustivo. Nel territorio sono molte le aziende che si stanno muovendo da tempo. Mi riferisco all'esperienza delle 24 Imprese che su base volontaria hanno aderito al Bilancio di sostenibilità del comparto chimico Toscano sviluppando varie iniziative tra le quali l'autoproduzione del 31,5 % del loro fabbisogno energetico, al progetto Gas Verde con il quale Solvay Energy Services assiste nella transizione energetica offrendo un mix di soluzioni innovative relative al gas verde, e ancora, a Laviosa Chimica Mineraria che ha ridotto le emissioni di CO2 con miglioramenti nelle prestazioni, con l'uso di carburanti alternativi, in particolare biomassa, e metodologie alternative come l'essiccazione naturale al sole e che infine ha installato il primo sistema a pannelli solari che è già divenuto produttivo. Concludo con Eni che ha costituito e reso operative due nuove Direzioni Generali: Natural Resources per la valorizzazione sostenibile del portafoglio upstream oil & gas e per l'efficienza energetica e la cattura della CO2 e Energy Evolution, per l'evoluzione dei business di generazione, trasformazione e vendita di prodotti da fossili a bio, blue e green. Cito anche due aziende del comparto automotive, quello che dovrà affrontare la più pesante tra le conversioni di prodotto e di processo con la Pierburg che ha sottoscritto un protocollo con Regione Toscana e Comune di Livorno impegnandosi ad investire per raggiungere una maggiore efficienza energetica e la Vitesco Technologies Italy che con la cessione a PUNCH intende garantire il mantenimento dei posti di lavoro e il rafforzamento della filiera tecnologica, valorizzando e specializzando ulteriormente le competenze esistenti nell'unità produttiva grazie anche alla collaborazione con l'ateneo di Pisa. Vi sono iniziative da parte di soggetti pubblici o che saranno rese possibili con finanziamento pubblico: tra le prime il massiccio investimento delle autorità portuali per realizzare nei porti di Livorno, Piombino e Carrara la rete di fornitura di energia elettrica da terra alle navi. Con Confindustria nazionale stiamo sollecitando coerenti investimenti in infrastrutture di produzione di energia che dovranno utilizzare quelle reti. Tra le seconde: Regione Toscana ha confermato per il settennato che termina nel 2027 196 milioni di fondi europei per finanziare progetti di promozione dello sviluppo delle rinnovabili. La logistica sul ferro continua a scontare ritardi, sia per i collegamenti veloci con le direttrici

La Gazzetta Marittima

Livorno

T europee, sia sul nodo livornese per la tanto attesa Collesalveti-Vada e i nodi ultimo miglio sulla Darsena Toscana a Livorno e il porto di Piombino. Quanto incidono questi ritardi sullo sviluppo imprenditoriale locale? Se parliamo di traffici, registriamo un incremento confortante nell'uso di questa modalità di trasporto: un incremento per i contenitori tra Vespucci, TDT e Lorenzini del 39% sul 2021 che porta l'uso della modalità ferroviaria del Porto di Livorno per i ctrs al 18,7 %. Anche i prodotti forestali di CILP e Marteneri hanno fatto più treni così come le auto nuove e le rinfuse liquide di Costiero Gas e Neri depositi costieri. Piombino, viceversa, decresce. Non ho i dati del 2023 ma è credibile che vi sia stato un decremento proporzionale alla riduzione complessiva dei traffici e forse qualche ritardo nella realizzazione del Piano del ferro previsto dal POT 2021-2023. Le nuove infrastrutture ferroviarie saranno determinanti per Darsena Europa, anche se la certezza della loro realizzazione potrebbe attrarre nel territorio fin da oggi qualche investimento. Il 7 aprile 2023 sono stati avviati i lavori del cd. scavalco di connessione tra il porto e l'interporto, primo segmento dell'asse che dovrà collegarci alla dorsale ferroviaria ad AV/AC le cui gallerie tra Firenze e Bologna sono in corso di adeguamento al traffico contenitori. Di quell'asse di collegamento le Istituzioni si sono impegnate a riconquistare il finanziamento avendo condiviso con RFI il progetto. Il recupero delle ex aree Twr/Spica è in corso e sta procedendo velocemente, con una pulizia già evidente. A fine anno si era parlato di interesse per nuovi insediamenti produttivi nel campo delle energie alternative: si sta concertando qualcosa? Confindustria Livorno-Massa Carrara ha offerto al mercato, attraverso la pubblicazione di una sollecitazione a manifestazioni di interesse, la possibilità di presentare dei business case che la proprietà si riserva di valutare. In parallelo lavoriamo ai diversi scenari che si avrebbero per le diverse tipologie di domanda industriale e logistica mentre affrontiamo i problemi pratici che ci pone un sito abbandonato da anni. (A.F.)

Marina Mediceo, avanti tutta (era ora!)

LIVORNO - E alla fine è arrivato anche il sudato atto di concessione - quarant'anni - per l'assegnazione alla società "Porta a Mare" del settore di Porto Mediceo dove dovrà sorgere il "Marina" del gruppo Vitelli. È la conclusione di un lunghissimo iter durato vent'anni, benedetto a metà dicembre dal Comitato di Gestione dell'AdSP di **Luciano Guerrieri**. Ma è anche l'inizio di un altro lungo e forse complicato iter, perché il "Marina" viene a modificare situazioni radicate da decine d'anni, che comportano centinaia di spostamenti di barche, di aree e di rappresentanze. Dare per scontato che sia tutto risolto è sbagliato. Peccato, perché il Marina ipotizzato vent'anni fa da Paolo Vitelli e dati suoi tecnici sarebbe anche oggi un ricco rilancio economico e turistico dell'intero waterfront dell'area Medicea, con ricadute sicure sul turismo "ricco". Intanto ci sono ancora alcuni interrogativi sull'area della concessione. Secondo il comunicato dell'AdSP, si tratta di un'area di 121.900 metri quadrati che comprende anche la Darsena nuova - dove un tempo si varavano le navi del cantiere Orlando - l'ex bacino di carenaggio nella stessa Darsena, e lo specchio d'acqua con relative banchine del Mediceo vero e proprio, dalla parte Meridionale del Molo Elba - dove oggi sono le barche della Lega Navale - fino alla testata del Molo Mediceo, dove si affaccia il Forte della Bocca. Tutto chiaro? Dovrebbe rimanere fuori dalla concessione il settore di banchina oggi gestito dalla Marina Militare, dove attraccano anche le unità a vela dell'Accademia Navale. Compreso invece il "Marina spontaneo" creato in oltre mezzo secolo di vita dallo Yacht Club Livorno, con i suoi pontili galleggianti. Non sarà compresa - ma il comunicato non è chiaro - la sede YCL del Forte della Bocca restaurata dallo stesso circolo fin dalla presidenza dell'architetto Spadolini. Paolo Vitelli ci ha velocemente confermato per telefono che il Forte della Bocca non è compreso. Secondo quanto fu comunicato a suo tempo, il centinaio ed oltre di imbarcazioni oggi all'ormeggio nel Porto Mediceo (compreso al muro del pianto) dovranno spostarsi nella Darsena nuova, salvo gli scafi a vela che vi troverebbero ad oggi l'ostacolo del ponte girevole: per questi ultimi, che sono la maggioranza, verrebbero offerte tariffe "privilegiate" nel nuovo Marina. Per la cronaca, la breve telefonata con Paolo Vitelli, ha confermato l'impegno dell'imprenditore a far presto e bene. Nessuna intervista per ora - ci ha detto - ma la soddisfazione di aver concluso una maratona durata vent'anni, con vicende che un giorno ci potrà raccontare "per fare storia" ma anche per farci sopra qualche "sana risata". Vitelli sembra convinto che il suo Marina trasformerà in chiave positiva non solo l'area del Mediceo ma anche il waterfront livornese. Il Marina sarà aperto alle passeggiate, così come la Porta a Mare adiacente, con punti panoramici, servizi di ristoro, e tanto verde. Yacht Club Livorno e Assonautica delle Camere di Commercio, che hanno recentemente sottoscritto un accordo di programma



LIVORNO - E alla fine è arrivato anche il sudato atto di concessione - quarant'anni - per l'assegnazione alla società "Porta a Mare" del settore di Porto Mediceo dove dovrà sorgere il "Marina" del gruppo Vitelli. È la conclusione di un lunghissimo iter durato vent'anni, benedetto a metà dicembre dal Comitato di Gestione dell'AdSP di Luciano Guerrieri. Ma è anche l'inizio di un altro lungo e forse complicato iter, perché il "Marina" viene a modificare situazioni radicate da decine d'anni, che comportano centinaia di spostamenti di barche, di aree e di rappresentanze. Dare per scontato che sia tutto risolto è sbagliato. Peccato, perché il Marina ipotizzato vent'anni fa da Paolo Vitelli e dati suoi tecnici sarebbe anche oggi un ricco rilancio economico e turistico dell'intero waterfront dell'area Medicea, con ricadute sicure sul turismo "ricco". Intanto ci sono ancora alcuni interrogativi sull'area della concessione. Secondo il comunicato dell'AdSP si tratta di un'area di 121.900 metri quadrati che comprende anche la Darsena nuova - dove un tempo si varavano le navi del cantiere Orlando - l'ex bacino di carenaggio nella stessa Darsena, e lo specchio d'acqua con relative banchine del Mediceo vero e proprio, dalla parte Meridionale del Molo Elba - dove oggi sono le barche della Lega Navale - fino alla testata del Molo Mediceo, dove si affaccia il Forte della Bocca. Tutto chiaro? Dovrebbe rimanere fuori dalla concessione il settore di banchina oggi gestito dalla Marina Militare, dove attraccano anche le unità a vela dell'Accademia Navale. Compreso invece il "Marina spontaneo" creato in oltre mezzo secolo di vita dallo Yacht Club Livorno, con i suoi pontili galleggianti. Non sarà compresa - ma il comunicato non è chiaro - la sede YCL del Forte della Bocca restaurata dallo stesso circolo fin dalla presidenza dell'architetto Spadolini. Paolo Vitelli ci ha velocemente confermato per telefono che il Forte della Bocca non è compreso. Secondo quanto fu comunicato a suo tempo, il centinaio ed oltre di imbarcazioni oggi all'ormeggio nel Porto Mediceo (compreso al muro del pianto) dovranno

La Gazzetta Marittima

Livorno

sulle iniziative di scuola vela anche per i disabili, dovrebbero essere contattati e si spera anche coinvolti nelle iniziative sociali. Tutto è in maturazione, e una volta tanto all'insegna dell'ottimismo. (A.F.).

Grimaldi/TDT, l'affare va definitivamente in porto

L'Autorità di Sistema Portuale esprimerà un parere positivo sull'operazione di acquisizione del Terminal Darsena Toscana da parte di Grimaldi. Ad anticiparlo, in una intervista resa a il Tirreno, il presidente **Luciano Guerrieri**: Per noi non ci sarà alcun problema all'acquisizione. Ci è stato assicurato che la vocazione del terminal rimarrà quella dei contenitori ha dichiarato. Ai sensi del decreto concessioni, la Port Authority è titolata a rilasciare la propria autorizzazione su tutte le operazioni di acquisizione che vadano ad modificare il controllo della compagine societaria. Con l'anticipato via libera da parte dell'AdSP va dunque a cadere l'ultimo ostacolo alla chiusura della trattativa. Che nei giorni scorsi aveva peraltro avuto il benestare anche da parte dell'Autorità garante della concorrenza del mercato. Un risultato non scontato, quello ottenuto da Grimaldi: un anno fa era stata MSC a trattare l'acquisizione di TDT ma il parere negativo dell'Antitrust la spinse a rinunciare. L'operazione si sostanzierà nell'acquisizione da parte di Grimaldi Euromed S.p.A. e di Grimaldi Deep Sea S.p.A. del controllo esclusivo su Terminal Darsena Toscana S.r.l. In particolare, Grimaldi Euromed S.p.A. acquisirà l'80% e Grimaldi Deep Sea il 20%. A vendere è Gruppo Investimenti Portuali (Gip), società controllata dai fondi d'investimenti Infravia e Infracapital e partecipata al 5% dall'amministratore delegato Giulio Schenone. Il Terminal continuerà ad operare così come ha fatto sin'ora, senza cambiamenti. Ad assicurarlo, il 21 Dicembre scorso, era stato lo stesso presidente di Grimaldi, Emanuele Grimaldi, in una intervista a Shipping Italy. Secondo quanto riferito al periodico specializzato, la shipping company partenopea punterà in primis a potenziare ulteriormente i propri collegamenti marittimi dalla Toscana verso la Sardegna (Olbia) e la Sicilia (Palermo). Allo stesso tempo, il terminal continuerà a servire i traffici container.



Port News

Livorno

La crisi di Suez potrebbe sentirsi anche a Livorno

Il blocco sostanziale del Mar Rosso avrà un impatto limitato sui traffici da e per il porto di Livorno. A subire il maggior contraccolpo sarà più che altro il business delle auto nuove. A dichiararlo, ai microfoni di Telegranducato, il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli. Per quanto riguarda i veicoli, abbiamo molte linee con il Far East spiega. La tendenza crescente da parte di molte navi a evitare il transito di Suez per ragioni di sicurezza rappresenta una minaccia per gli scambi commerciali di auto nuove. Il reindirizzamento dei traffici attraverso il periplo dell'Africa andrà a ripercuotersi sulle catene di approvvigionamento globali. Prevediamo per i prossimi mesi un forte congestionamento delle banchine portuali a causa del ritardo delle consegne e di un accumulo di navi in attesa di sbarcare. Tra gennaio e ottobre lo scalo portuale livornese ha movimentato 456mila auto nuove, il 14% in più rispetto ai dieci mesi dell'anno precedente. I car carrier che scalano il porto di Livorno e che hanno all'attivo servizi di collegamento con i mercati asiatici sono Hoegh Autoliners, Nik Line, MOL e Neptune. Sul traffico container l'impatto della crisi mediorientale sarà invece piuttosto limitato: Potremmo avere qualche disagio anche sul traffico della merce in container ma va detto che il porto di Livorno ha più che altro rapporti commerciali con gli Stati Uniti; ha quindi pochi servizi di collegamento con il Far East precisa il n.2 della Port Authority. Lo scenario internazionale e l'escalation dei blitz marittimi degli Houthi alle navi mercantili preoccupano Paroli: La previsione iniziale, che avevamo un po' tutti, era che questa crisi si sarebbe risolta in tre, quattro settimane. Così non è stato afferma. Paroli sottolinea come la decisione delle compagnie di navigazione di circumnavigare l'Africa si sia tradotta in un aumento moderato dei costi di viaggio, pari al 15/20% del totale. All'allungamento del transit time e ai sovraccosti per l'uso di carburante ha infatti fatto da contraltare il mancato pedaggio per il transito da Suez, che risulta essere molto oneroso. Stranamente, le tariffe di trasporto sulle rotte est ovest che normalmente usano il Canale di Suez sono aumentate in modo considerevolmente maggiore spiega il segretario generale dell'Ente portuale. I noli giornalieri del Freightos Baltic Index (Fbx) dall'Asia al Nord Europa sono infatti saliti del 226% da metà dicembre, raggiungendo i 4789 dollari a FEU, mentre quelli sulla rotta Asia-Mediterraneo hanno toccato punte del 116%, a 5202 dollari a FEU. Sarebbe giustificato un intervento delle Autorità di vigilanza per verificare la sussistenza di manovre speculative tese a alterare il corretto equilibrio di mercato conclude.



Interporto, la nuova era: ecco il Piano strategico per raddoppiare i traffici

di Martina Marinangeli Mercoledì 17 Gennaio 2024, 04:40 4 Minuti di Lettura ANCONA - Il new deal dell' Interporto può cominciare. Parte della piattaforma logistica delle Marche insieme al porto e all'aeroporto, nei piani della Regione dovrebbe costituire il cuore del sistema di movimentazione delle merci per il centro Italia e non solo. Un progetto ambizioso che può beneficiare della spinta propulsiva del mega hub Amazon in corso di realizzazione a due passi da via Coppetella. Ma a che punto è? Ieri, nella sala Marconi dell'**Autorità portuale**, è stato presentato il Piano di sviluppo dell'infrastruttura dall'enorme

potenziale, rimasta fin troppo a lungo una cattedrale nel deserto. La platea Ed è stato illustrato di fronte ad un parterre de rois composto, tra gli altri, dal governatore Francesco Acquaroli, dal presidente dell'Authority Vincenzo Garofalo, dall'ad di Ancona International Airport Alexander D'Orsogna, dal presidente di Istao Mario Baldassarri e da pesi massimi del porto di Ancona quali gli imprenditori Alberto Rossi e Andrea Morandi. «Abbiamo avviato un modello innovativo di coinvolgimento degli stakeholder e delle istituzioni - spiega il presidente di Interporto spa Massimo Stronati, affiancato dai consiglieri d'amministrazione Roberta Fileni e Gilberto Gasparoni - iniziando la serie degli incontri previsti dal porto, ma proseguiremo con le associazioni di categoria, con le singole aziende e anche con i sindaci della Vallesina. Siamo a disposizione per ascoltare le proposte degli operatori e degli imprenditori», la mano tesa. Ad illustrare le linee guida del Piano, la prof Anna Masutti, già presidente di Rete Ferroviaria Italiana e tra i principali redattori del documento, commissionato alla Rpl di Milano. Le direttrici del futuro Intermodalità e sostenibilità saranno le due colonne portanti dello sviluppo dell'interporto. Innanzitutto sono previsti investimenti per la realizzazione di tre nuovi binari per raddoppiare il numero dei treni in transito (rispetto ai 300 dello scorso anno): al potenziamento della logistica ferroviaria sono destinati 20 milioni. «Il traffico ferroviario merci dei porti e dell'interporto delle Marche si prevede in crescita, con un cargo 2023/2028 a +1,5% - spiega il Piano - delle 43 milioni di tonnellate di merci trasportate su gomma e degli 11 trasportati via mare, circa il 60% è potenzialmente trasferibile su ferro». Altri lavori, finanziati da Ministero delle Infrastrutture e risorse proprie dell'azienda, riguarderanno gli interventi di manutenzione straordinaria della palazzina direzionale e la realizzazione dell'area di stoccaggio doganale da 5mila mq (1,5 milioni), il parcheggio da 15mila mq con impianto di illuminazione, videosorveglianza e recinzione (1,5 milioni). I lavori E ancora: l'area container e stoccaggio merci da 10mila mq (1 milione) e la realizzazione della banchina per il carico-scarico (2 milioni). Per quanto riguarda la sostenibilità è prevista la creazione di una comunità energetica rinnovabile, benché stando al Piano di sviluppo, parliamo di un'azione più tarata



di Martina Marinangeli Mercoledì 17 Gennaio 2024, 04:40 4 Minuti di Lettura ANCONA - Il new deal dell' Interporto può cominciare. Parte della piattaforma logistica delle Marche insieme al porto e all'aeroporto, nei piani della Regione dovrebbe costituire il cuore del sistema di movimentazione delle merci per il centro Italia e non solo. Un progetto ambizioso che può beneficiare della spinta propulsiva del mega hub Amazon in corso di realizzazione a due passi da via Coppetella. Ma a che punto è? Ieri, nella sala Marconi dell'Authority portuale, è stato presentato il Piano di sviluppo dell'infrastruttura dall'enorme potenziale, rimasta fin troppo a lungo una cattedrale nel deserto. La platea Ed è stato illustrato di fronte ad un parterre de rois composto, tra gli altri, dal governatore Francesco Acquaroli, dal presidente dell'Authority Vincenzo Garofalo, dall'ad di Ancona International Airport Alexander D'Orsogna, dal presidente di Istao Mario Baldassarri e da pesi massimi del porto di Ancona quali gli imprenditori Alberto Rossi e Andrea Morandi. «Abbiamo avviato un modello innovativo di coinvolgimento degli stakeholder e delle istituzioni - spiega il presidente di Interporto spa Massimo Stronati, affiancato dai consiglieri d'amministrazione Roberta Fileni e Gilberto Gasparoni - iniziando la serie degli incontri previsti dal porto, ma proseguiremo con le associazioni di categoria, con le singole aziende e anche con i sindaci della Vallesina. Siamo a disposizione per ascoltare le proposte degli operatori e degli imprenditori», la mano tesa. Ad illustrare le linee guida del Piano, la prof Anna Masutti, già presidente di Rete Ferroviaria Italiana e tra i principali redattori del documento, commissionato alla Rpl di Milano. Le direttrici del futuro Intermodalità e sostenibilità saranno le due colonne portanti dello sviluppo dell'interporto. Innanzitutto sono previsti investimenti per la realizzazione di tre nuovi binari per raddoppiare il numero dei treni in transito (rispetto ai 300 dello scorso anno): al potenziamento della logistica

sul lungo periodo. La Cer farà leva sull'energia solare e su un impianto per la distribuzione dell'idrogeno per autotrazione; due progetti che puntano a rendere più sostenibile il sistema logistico regionale. La svolta green passa anche per una riduzione delle emissioni inquinanti, che verrà ottenuta grazie allo shift modale, nel caso delle merci, dalla strada alla ferrovia, puntando sul sistema integrato porto-interporto e, nel caso delle persone, dal mezzo privato al Tpl e quindi al minore utilizzo del mezzo su gomma nell'ambito delle varie combinazioni strada/mare/aria/ferrovia. Attualmente, l'interporto è proprietario di circa 50 ettari di terreno serviti da un impianto ferroviario di tre fasci con tre binari l'uno raccordato alla linea Orte -Falconara. «Tuttavia - viene osservato nel Piano di sviluppo - il traffico generato dall'interporto (oggi solo tramite la società Dpa che opera al suo interno) risulta inferiore rispetto alla capacità teorica disponibile». Di qui la necessaria spinta che si spera di dare con il Piano strategico che guarda anche ad un orizzonte di medio-lungo periodo, con lo scopo di far uscire finalmente l'interporto dalle sabbie mobili. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, si punta a migliorare il record crocieristi del 2023

CIVITAVECCHIA Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, è stato ospite del talk show Talk in the City Civitavecchia per discutere di temi legati al porto e alla città. Durante la conversazione, sono stati toccati argomenti come la decarbonizzazione del porto, il piano industriale, l'eolico offshore e le prospettive di sviluppo dello scalo laziale. Sono stati affrontati anche temi come la gestione delle concessioni portuali e il progetto Fiumaretta, con l'aspirazione a chiudere le procedure entro il 2024. Questa città e questo porto hanno dimostrato numeri alla mano di essere grandi e di poter aspirare a fare cose grandi ricorda Musolino, portando i dati favorevoli dell'ultimo anno. Guardate gli oltre 3.300.000 passeggeri crocieristi di quest'anno, con i quali abbiamo superato il soglia proprio storica mai battuta sinora in precedenza da un porto italiano a quota 3 milioni: un risultato che comincia a insidiare pesantemente Barcellona, con una previsione al 2024 di un ulteriore aumento.



Messaggero Marittimo.it
16 Gennaio 2024 - Andrea Puccini

Civitavecchia, si punta a migliorare il record crocieristi del 2023

CIVITAVECCHIA - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, è stato ospite del talk show "Talk in the City - Civitavecchia" per discutere di temi legati al porto e alla città. Durante la conversazione, sono stati toccati argomenti come la decarbonizzazione del porto, il piano industriale, l'eolico offshore e le prospettive di sviluppo dello scalo laziale. Sono stati affrontati anche temi come la gestione delle concessioni portuali e il progetto Fiumaretta, con l'aspirazione a chiudere le procedure entro il 2024.

"Questa città e questo porto hanno dimostrato numeri alla mano di essere grandi e di poter aspirare a fare cose grandi - ricorda Musolino, portando i dati favorevoli dell'ultimo anno - Guardate gli oltre 3.300.000 passeggeri - crocieristi di quest'anno, con i quali abbiamo superato il soglia proprio storica mai battuta sinora in precedenza da un porto italiano a quota 3 milioni: un risultato che comincia a insidiare pesantemente Barcellona, con una previsione al 2024 di un ulteriore aumento".

<https://www.messaggeromartimo.it/civitavecchia-migliorare-record-crociérist-1-2023/> | 16 Gennaio 2024 - Andrea Puccini

Brindisi Report

Brindisi

Deposito Gnl, nuovo sit-in in piazza: "Bloccare i gravi danni che la città continua a subire"

Sabato 20 gennaio prossimo alle ore 17 in piazza Della Vittoria a Brindisi, protesta organizzata dal "Comitato liberi cittadini" BRINDISI - Il "Comitato liberi cittadini" continua la battaglia contro la decisione di installare a Costa Morena il deposito di gas Gnl Edison: sit-in in piazza Della Vittoria sabato 20 gennaio prossimo alle ore 17. L'iniziativa è stata organizzata dopo una riunione con associazioni, consiglieri di opposizione, movimenti, svoltasi ieri, lunedì 15 gennaio, nella sede del Wwf. "L'assemblea ha deciso di spostare per motivi meteo il sit in dalla programmata Costa Morena a Piazza Vittoria mantenendo lo stesso giorno - si legge in una nota inviata agli organi di informazione - nel corso della riunione si è fatto il punto della situazione: per i presenti alla riunione il deposito va sottoposto a Via (valutazione impatto ambientale) perché il progetto è cambiato notevolmente in corso d'opera. L'inserimento della torcia a 45 metri e la decisione di collegarlo alla rete del gas lo fanno diventare un rigassificatore, cosa diversa dall'inizio tanto da doverlo sottoporre obbligatoriamente a Via". "Queste illegittimità già basterebbe a bloccare il tutto intanto, ma addirittura Confindustria, che non ha alcun titolo, minaccia affermando che basta mettere bastoni tra le ruote ad autorità competenti per legge. Il documento dell'intero Consiglio comunale non è stato minimamente preso in considerazione dal Governo nazionale e nessun segnale dalla Regione Puglia, dando così uno schiaffo alla intera comunità brindisina. Il comitato tecnico regionale ha affidato l'esame di alcune prescrizioni all'Asi (vecchio consorzio del porto) che si è già espressa negativamente sul progetto ed alla Autorità portuale". "La riunione riconferma il danno che l'impianto arrecherebbe al movimento del porto e dell'aeroporto. I presenti alla riunione sono allarmati dalla grave crisi occupazionale che sta già attraversando il nostro territorio, lamentando che il Governo nazionale è veloce nell'imporre certe scelte ma lentissimo a realizzare alternative occupazionali. Per tutti questi motivi realizziamo questo sit in a Piazza Della Vittoria. Lo scopo è quello di informare l'opinione pubblica e di cercare di bloccare i gravi danni che la nostra città continua a subire".



Sabato 20 gennaio prossimo alle ore 17 in piazza Della Vittoria a Brindisi, protesta organizzata dal "Comitato liberi cittadini" BRINDISI - Il "Comitato liberi cittadini" continua la battaglia contro la decisione di installare a Costa Morena il deposito di gas Gnl Edison: sit-in in piazza Della Vittoria sabato 20 gennaio prossimo alle ore 17. L'iniziativa è stata organizzata dopo una riunione con associazioni, consiglieri di opposizione, movimenti, svoltasi ieri, lunedì 15 gennaio, nella sede del Wwf. "L'assemblea ha deciso di spostare per motivi meteo il sit in dalla programmata Costa Morena a Piazza Vittoria mantenendo lo stesso giorno - si legge in una nota inviata agli organi di informazione - nel corso della riunione si è fatto il punto della situazione: per i presenti alla riunione il deposito va sottoposto a Via (valutazione impatto ambientale) perché il progetto è cambiato notevolmente in corso d'opera. L'inserimento della torcia a 45 metri e la decisione di collegarlo alla rete del gas lo fanno diventare un rigassificatore, cosa diversa dall'inizio tanto da doverlo sottoporre obbligatoriamente a Via". "Queste illegittimità già basterebbe a bloccare il tutto intanto, ma addirittura Confindustria, che non ha alcun titolo, minaccia affermando che basta mettere bastoni tra le ruote ad autorità competenti per legge. Il documento dell'intero Consiglio comunale non è stato minimamente preso in considerazione dal Governo nazionale e nessun segnale dalla Regione Puglia, dando così uno schiaffo alla intera comunità brindisina. Il comitato tecnico regionale ha affidato l'esame di alcune prescrizioni all'Asi (vecchio consorzio del porto) che si è già espressa negativamente sul progetto ed alla Autorità portuale". "La riunione riconferma il danno che l'impianto arrecherebbe al movimento del

Pronto un decreto per il commissariamento della società, ma cresce il rischio di cause milionarie. Le risorse serviranno a pagare le bollette inevase e a mantenere accesi gli impianti dell'acciaieria

Ilva, scontro totale con Mittal Salta il divorzio consensuale 320 milioni per l'emergenza

ALESSANDRO BARBERA

ALESSANDRO BARBERA ROMA Quando l'8 gennaio Aditya Mittal scese dal piano nobile di Palazzo Chigi con l'impegno di trovare l'accordo per un divorzio consensuale pensò di aver piegato il governo. Per paradosso il governo ora si è piegato, ma gli azionisti indiani dell'Ilva rischiano una causa multimilionaria da parte dello Stato italiano, e viceversa. Roma, ieri. Al vertice - l'ennesimo - per discutere del destino della più grande acciaieria d'Europa si è concretizzato lo scenario che molti davano per certo: la famiglia Mittal ha fatto sapere di non voler mettere un euro nel rilancio dell'Ilva. «Dal momento che il governo ha espresso la volontà che ArcelorMittal esca da Acciaierie d'Italia, abbiamo anche avanzato la proposta di cedere le azioni rimanenti direttamente a Invitalia o altro investitore gradito». In quell'«anche», c'è la speranza flebile del governo di un accordo per evitare il commissariamento degli stabilimenti. Ma è una possibilità su un milione. Come in un matrimonio fallito, governo e Mittal cercavano un modo per lasciarsi civilmente, finiranno probabilmente davanti ai giudici. Per capire il perché di questa intricatissima vicenda occorre fare un passo indietro.

Il governo - oggi azionista di minoranza al 38 per cento attraverso Invitalia - aveva inizialmente valutato l'ipotesi di riprendere il controllo di Ilva. Una soluzione che però ha creato problemi nella stessa maggioranza: da un lato il ministro delle Imprese Adolfo Urso, favorevole a rimettere l'azienda nelle mani dello Stato, dall'altra Giancarlo Giorgetti e Raffaele Fitto, contrarissimi, e disponibili al massimo a una soluzione ponte. Lo scontro all'interno del governo si è consumato fino a Natale, quando è apparso chiaro a tutti che l'obiettivo prioritario era mettere all'angolo gli indiani. E così Invitalia ha proposto ai Mittal di scendere al 34 per cento attraverso un aumento di capitale di 320 milioni di euro e la conversione di un finanziamento da 750 milioni. Un controllo a tempo, nella speranza di trovare un altro compratore. I Mittal - a parole - non erano contrari all'ipotesi. Ma «Invitalia ci chiede di continuare a finanziare Acciaierie d'Italia come soci di minoranza. Una richiesta inaccettabile», hanno fatto sapere ieri i magnati dell'acciaio. Quella che sembra un'obiezione legittima, altro non è che il calcolo cinico di imprenditori sin dall'inizio poco interessati a rilanciare l'azienda.

Semmai - lo sostengono in molti - determinati a prenderne il controllo per avere un concorrente in meno in un mercato oligopolistico.

Ebbene, a questo punto le probabilità di un accordo fra le parti sono quasi nulle. Lo dimostra una dichiarazione diffusa da Invitalia ieri: «Arcelor si è sempre rifiutata di partecipare al sostegno del piano industriale approvato in assemblea anche con il proprio voto favorevole». E lo dimostra soprattutto



La Stampa

Taranto

il fatto che il governo ha pronto - lo confermano da Palazzo Chigi - il testo del decreto che imporrà nuovamente il commissario al gruppo siderurgico. È pronto anche un prestito ponte di 320 milioni di euro: quanto necessario a pagare le bollette inevase (180 milioni di euro), il carbone necessario agli stabilimenti, la continuità aziendale finché sarà possibile. La situazione è prefallimentare.

Davanti al porto di Taranto stazionano sette navi: quattro sono attraccate, altre tre in rada. Da giorni i comandanti attendono di sapere se scaricare o meno il materiale necessario agli altiforni.

Di fronte al disastro il governo mette una pezza alla volta. Ieri ha approvato un decreto che guarda già al commissariamento e rafforza misure già previste per le aziende in crisi: la garanzia della cassa integrazione straordinaria ai dipendenti pari all'80 per cento dello stipendio. Né più né meno quel che si fece durante le molte ristrutturazioni di Alitalia, in barba al principio di pari trattamento dei lavoratori. Per garantire l'operatività degli impianti, vengono esclusi dalla cassa i lavoratori impegnati nella sicurezza e nella manutenzione degli altiforni. Poi ci sono tutti coloro che non lavorano per Ilva ma dal lavoro con Ilva dipendono: almeno ventimila persone fra Taranto e la Liguria. Ieri sera gli autotrasportatori hanno sciolto il presidio davanti allo stabilimento pugliese che durava da inizio gennaio. Hanno avuto i primi pagamenti delle fatt

ure: li attendevano da agosto.- © RIPRODUZIONE RISERVATA

CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Nota del Coordinamento Giu' le mani dal Porto

La lotta del Coordinamento "Giù le mani dal nostro **Porto**" va avanti e con maggiore vigore anche in vista dell'incontro previsto presso la Stazione Marittima del **Porto** di **Corigliano** Calabro il 19 gennaio prossimo, in cui la Baker Hughes presenterà agli enti preposti (Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Regione Calabria, Comune di **Corigliano-Rossano**) e alla cittadinanza, il megaprogetto industriale che vuole realizzare nel sito. Tale presentazione avviene senza che, a tutt'oggi, la BH abbia fornito risposte alla legittima richiesta di documentazione sia del Comune di **Corigliano-Rossano** che del Coordinamento. La totale mancanza di trasparenza di questo procedimento, dimostrata dal mancato riscontro ai vari accessi agli atti inoltrati dal Coordinamento, è un fatto grave, poiché il progetto in questione va ad impattare in maniera invasiva e pregiudicante sull'intero territorio e sul Golfo di **Corigliano** Calabro. Il progetto, lo ripetiamo, andrebbe a stravolgere tre quarti dell'intera area del nostro **porto**, con la realizzazione di enormi capannoni industriali (per un totale di otto capannoni alcuni alti più di 20 metri, dimensioni che non rispettano assolutamente gli indici di fabbricabilità) e stravolgendo anche le prescrizioni del PSA. I capannoni sono destinati alla costruzione di manufatti "fuori misura" e turbine di grandi dimensioni. Tutto questo avrà una nefasta ricaduta ambientale che di conseguenza pregiudicherà lo sviluppo turistico, commerciale e ittico del **porto**. Un futuro insalubre per la zona abitata di Riva Bella a ridosso del **Porto** e anche per il mercato ittico nel **porto** di **Corigliano**. A questa mancanza di assoluta trasparenza, all'avallo senza condizioni e all'arroganza di tanti politici di qualsiasi schieramento a livello locale, regionale e parlamentare (sindacati compresi) sul tema, il Coordinamento si ribella e solleverà questa grave situazione in tutte le sedi competenti. Ecco perché ancora una volta chiediamo al sindaco, all'amministrazione comunale tutta e a tutte le realtà politiche e sociali che hanno a cuore il nostro territorio, la salute delle persone e lo sviluppo sano della città di **OPPORSI FERMAMENTE**, con una presa di posizione netta e definitiva, a questo scellerato progetto. Infine il Coordinamento solleverà per iscritto tutte le eccezioni (abbastanza gravi) che questo procedimento di concessione (cessione) del nostro **Porto** presenta poiché sono molte le contraddizioni le molte zone grigie e probabilmente anche le violazioni di provvedimenti in vigore presenta (come per esempio la destinazione del **porto** di **Corigliano** Calabro contenuta nel PSA, di recente approvazione, e non tenuta assolutamente in conto dai soggetti interessati al progetto).



La lotta del Coordinamento "Giù le mani dal nostro Porto " va avanti e con maggiore vigore anche in vista dell'incontro previsto presso la Stazione Marittima del Porto di Corigliano Calabro il 19 gennaio prossimo, in cui la Baker Hughes presenterà agli enti preposti (Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Regione Calabria, Comune di Corigliano-Rossano) e alla cittadinanza, il megaprogetto industriale che vuole realizzare nel sito. Tale presentazione avviene senza che, a tutt'oggi, la BH abbia fornito risposte alla legittima richiesta di documentazione sia del Comune di Corigliano-Rossano che del Coordinamento. La totale mancanza di trasparenza di questo procedimento, dimostrata dal mancato riscontro ai vari accessi agli atti inoltrati dal Coordinamento, è un fatto grave, poiché il progetto in questione va ad impattare in maniera invasiva e pregiudicante sull'intero territorio e sul Golfo di Corigliano Calabro. Il progetto, lo ripetiamo, andrebbe a stravolgere tre quarti dell'intera area del nostro porto, con la realizzazione di enormi capannoni industriali (per un totale di otto capannoni alcuni alti più di 20 metri, dimensioni che non rispettano assolutamente gli indici di fabbricabilità) e stravolgendo anche le prescrizioni del PSA. I capannoni sono destinati alla costruzione di manufatti "fuori misura" e turbine di grandi dimensioni. Tutto questo avrà una nefasta ricaduta ambientale che di conseguenza pregiudicherà lo sviluppo turistico, commerciale e ittico del porto. Un futuro insalubre per la zona abitata di Riva Bella a ridosso del Porto e anche per il mercato ittico nel porto di Corigliano. A questa mancanza di assoluta trasparenza, all'avallo senza condizioni e all'arroganza di tanti politici di qualsiasi schieramento a livello locale, regionale e parlamentare (sindacati compresi) sul tema, il Coordinamento si ribella e solleverà questa grave situazione in tutte le sedi competenti. Ecco perché ancora una volta chiediamo al sindaco, all'amministrazione comunale tutta e a tutte le realtà politiche e sociali che hanno a

La crisi di Suez, «il porto di Gioia Tauro resisterà anche a questo shock»

Il presidente dell'Autorità portuale Agostinelli è sicuro: «Abbiamo un vantaggio e una fortuna. I conti li faremo a fine mese» **GIOIA TAURO** C'è un tema che si è imposto con forza nel corso degli ultimi giorni: la crisi di Suez. Gli attacchi ai convogli commerciali da parte del gruppo armato yemenita degli Huthi e l'operazione anglo-americana contro le postazioni dei ribelli, potrebbero mettere in ginocchio alcuni principali porti italiani, compreso lo scalo calabrese di **Gioia Tauro**. Il Canale di Suez è una delle più importanti rotte dei commerci internazionali e quanto sta accadendo ha evidentemente importanti riflessi sul sistema portuale italiano nel Mediterraneo. Qual è la situazione a **Gioia Tauro**? Il Corriere della Calabria lo ha chiesto ad Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità portuale di **Gioia Tauro**. «In questo momento l'economia marittima è piuttosto volatile per motivi, ripeto, legati alla geopolitica, per motivi addirittura climatici, perché guardi che il canale di Panama sta soffrendo una crisi idrica che permette di adoperare il canale solo al 60% delle sue potenzialità. Noi abbiamo previsioni per quanto riguarda il **porto di Gioia Tauro** di un mantenimento dei traffici, anzi addirittura certi traffici sono stati spostati da Malta sul **porto di Gioia Tauro** e per quanto riguarda il terminalista che fa riferimento al gruppo Grimaldi abbiamo addirittura previsioni in aumento dei convogli ferroviari.



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Solidarietà all'imprenditore Pippo Callipo da parte del presidente Andrea Agostinelli

Vicinanza e solidarietà a Pippo Callipo è espressa dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, in merito all'atto intimidatorio subito dall'imprenditore vibonese che, da sana espressione dell'economia calabrese nel mondo, ha anche uno stabilimento all'interno del porto di Gioia Tauro per la gestione del traffico del tonno. "Conosco personalmente il cavaliere Callipo, - dichiara il presidente Andrea Agostinelli - che ha voluto fortemente investire nell'area portuale di Gioia Tauro. Nell'esprimere forte condanna e profonda vicinanza alla Sua famiglia e ai Suoi dipendenti, mi rivolgo all'imprenditore lungimirante, espressione concreta di legalità in Calabria, per manifestare la mia sincera solidarietà umana e professionale, invitandolo a continuare, come sono certo farà, ad andare avanti nel suo percorso di crescita".

Il Nautilus

Solidarietà all'imprenditore Pippo Callipo da parte del presidente Andrea Agostinelli



01/16/2024 15:16

Vicinanza e solidarietà a Pippo Callipo è espressa dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, in merito all'atto intimidatorio subito dall'imprenditore vibonese che, da sana espressione dell'economia calabrese nel mondo, ha anche uno stabilimento all'interno del porto di Gioia Tauro per la gestione del traffico del tonno. "Conosco personalmente il cavaliere Callipo, - dichiara il presidente Andrea Agostinelli - che ha voluto fortemente investire nell'area portuale di Gioia Tauro. Nell'esprimere forte condanna e profonda vicinanza alla Sua famiglia e ai Suoi dipendenti, mi rivolgo all'imprenditore lungimirante, espressione concreta di legalità in Calabria, per manifestare la mia sincera solidarietà umana e professionale, invitandolo a continuare, come sono certo farà, ad andare avanti nel suo percorso di crescita".

Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP dei Mari Tirreno - Porto di Corigliano Calabro progetto industriale di Baker Hughes Nuovo Pignone

. Il progetto industriale della società "Baker Hughes - Nuovo Pignone" nel porto di Corigliano Calabro sarà illustrato il prossimo 19 gennaio nel corso di un incontro pubblico dedicato, che si terrà negli uffici dell'Ente a Corigliano Rossano presso la sede della Stazione Marittima alle ore 11.00. Sarà l'occasione per illustrarne i contenuti in un evento rivolto alle Istituzioni, alla Cittadinanza, alle Associazioni di categoria e alle Organizzazioni sindacali. Nel corso dell'incontro, dopo gli interventi del presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, dei vertici dell'azienda Baker Hughes Nuovo Pignone, che illustreranno il contenuto dell'investimento, e delle Istituzioni, è previsto un momento di confronto costruttivo con la Cittadinanza, al fine di offrire risposte in merito alla bontà del progetto industriale e alle opportunità di crescita economica che interesseranno il territorio.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto di Corigliano Calabro, "Baker Hughes - Nuovo Pignone" presenta il progetto industriale

Venerdì 19 gennaio è programmato l'incontro con istituzioni e cittadini. Il progetto industriale della società " Baker Hughes - Nuovo Pignone " nel porto di Corigliano Calabro sarà illustrato venerdì 19 gennaio nel corso di un incontro pubblico dedicato, che si terrà negli uffici dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio a Corigliano Rossano presso la sede della Stazione Marittima alle ore 11. Nel corso dell'incontro, dopo gli interventi del presidente dell'AdSP, Andrea Agostinelli, dei vertici dell'azienda Baker Hughes Nuovo Pignone, che illustreranno il contenuto dell'investimento, e delle Istituzioni, è previsto un momento di confronto costruttivo con la cittadinanza, al fine di offrire risposte in merito alla bontà del progetto industriale e alle opportunità di crescita economica che interesseranno il territorio. Condividi Tag porti Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Porto di Corigliano Calabro, "Baker Hughes - Nuovo Pignone" presenta il progetto industriale



01/16/2024 12:25

Venerdì 19 gennaio è programmato l'incontro con istituzioni e cittadini. Il progetto industriale della società " Baker Hughes - Nuovo Pignone " nel porto di Corigliano Calabro sarà illustrato venerdì 19 gennaio nel corso di un incontro pubblico dedicato, che si terrà negli uffici dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio a Corigliano Rossano presso la sede della Stazione Marittima alle ore 11. Nel corso dell'incontro, dopo gli interventi del presidente dell'AdSP, Andrea Agostinelli, dei vertici dell'azienda Baker Hughes Nuovo Pignone, che illustreranno il contenuto dell'investimento, e delle Istituzioni, è previsto un momento di confronto costruttivo con la cittadinanza, al fine di offrire risposte in merito alla bontà del progetto industriale e alle opportunità di crescita economica che interesseranno il territorio. Condividi Tag porti Articoli correlati.

Baker Hughes-Nuovo Pignone sbarca a Corigliano Calabro

GIOIA TAURO Che Corigliano Calabro fosse in attesa di un grande gruppo industriale internazionale per sviluppare uno stabilimento di produttività industriale, ce lo aveva anticipato Alessandro Guerri, dirigente dell'Area sedi periferiche dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno settentrionale e Ionio in occasione della pubblicazione della nostra rivista sui porti del Sistema, senza però poter ancora andare nello specifico. Ora che le cose sono definite si sa che il progetto industriale è quello della società Baker Hughes-Nuovo Pignone che lo presenterà il 19 Gennaio nel corso di un incontro pubblico dedicato, che si terrà negli uffici dell'ente portuale a Corigliano Rossano nella sede della Stazione Marittima alle 11.00. In questa occasione interverrà il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che insieme ai vertici dell'azienda Baker Hughes-Nuovo Pignone, illustrerà i contenuti dell'investimento, un evento pensato come confronto con le istituzioni, la cittadinanza, le associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali per dare risposte concrete sulla validità del progetto industriale e sulle opportunità di crescita economica che interesseranno il territorio. Il porto di Corigliano Calabro lo ricordiamo, è un porto artificiale costruito ex novo all'incirca nello stesso periodo di Gioia Tauro per un distretto industriale mai nato. Qui l'AdSp ha realizzato un bordo banchina attrezzato per spedire pezzi fuori scala direttamente al porto di destino. Due banchine del porto e i retrostanti piazzali saranno destinati a questo tipo di attività (e quindi a Baker Huges) con una ricaduta occupazionale che secondo l'ente si rivelerà assai importante.



Solidarietà a Pippo Callipo dall'AdSP e del Presidente Agostinelli

Gen 16, 2024 - Vicinanza e solidarietà a Pippo Callipo è espressa dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, in merito all'atto intimidatorio subito dall'imprenditore vibonese che, da sana espressione dell'economia calabrese nel mondo, ha anche uno stabilimento all'interno del porto di Gioia Tauro per la gestione del traffico del tonno. <Gioia Tauro. Nell'esprime forte condanna e profonda vicinanza alla Sua famiglia e ai Suoi dipendenti, mi rivolgo all'imprenditore lungimirante, espressione concreta di legalità in Calabria, per manifestare la mia sincera solidarietà umana e professionale, invitandolo a continuare, come sono certo farà, ad andare avanti nel suo percorso di crescita>>.



Il Nautilus

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Mit, sicurezza della Navigazione nello Stretto di Messina

Roma . Si è svolta stamane al Mit, la riunione di insediamento del Tavolo tecnico per la sicurezza della Navigazione nello Stretto di Messina, fortemente voluto dal Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, per assicurare il coordinamento operativo di tutti gli attori chiamati a garantire sicurezza ed efficienza della navigazione, interna ed internazionale, nello Stretto in vista dell'avvio dei lavori di costruzione del Ponte e nella prospettiva di messa in esercizio del collegamento stabile. Al Tavolo, coordinato dall'Ammiraglio Nunzio Martello, hanno partecipato, con propri rappresentanti, la Segreteria tecnica del Ministro, la Struttura tecnica di missione del Ministero, i Dipartimenti per la mobilità sostenibile e la programmazione strategica e vigilanza sulle Autorità di Sistema portuale, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, le Direzioni Marittime di Catania e Reggio Calabria, e i Comandi dei porti di Messina, Milazzo e Gioia Tauro, nonché la Corporazione dei Piloti dello Stretto. Componenti del Tavolo anche la Prof. ssa Cinzia Ingratoci, ordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Messina e Viviana Fedele, esperto di ingegneria dei trasporti e logistica e responsabile mobilità e risk management di ATAM Reggio Calabria. Il tavolo ha sottolineato l'importanza di un modello sinergico che garantisca una cooperazione strutturata tra tutte le istituzioni coinvolte, come pure una interlocuzione costante e qualificata con la Società Stretto di Messina.



Ponte Stretto, la sicurezza della navigazione al centro di un Tavolo tecnico

Al Tavolo, coordinato dall'Ammiraglio Nunzio Martello, hanno partecipato tra gli altri, con propri rappresentanti, la Segreteria tecnica del Ministro, la Struttura tecnica di missione del Ministero, i Dipartimenti per la mobilità sostenibile e la programmazione strategica e vigilanza sulle **Autorità di Sistema portuale**. Si è svolta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Roma, la riunione di insediamento del Tavolo tecnico per la sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina, "fortemente voluto dal ministro Matteo Salvini - si legge in una nota - per assicurare il coordinamento operativo di tutti gli attori chiamati a garantire sicurezza ed efficienza della navigazione, interna ed internazionale, nello Stretto in vista dell'avvio dei lavori di costruzione del Ponte e nella prospettiva di messa in esercizio del collegamento stabile". Al Tavolo, coordinato dall'Ammiraglio Nunzio Martello, hanno partecipato, con propri rappresentanti, la Segreteria tecnica del Ministro, la Struttura tecnica di missione del Ministero, i Dipartimenti per la mobilità sostenibile e la programmazione strategica e vigilanza sulle **Autorità di Sistema portuale**, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, l'**Autorità di sistema portuale** dello Stretto, le Direzioni marittime di Catania e Reggio Calabria, e i comandi dei porti di Messina, Milazzo e Gioia Tauro, nonché la Corporazione dei piloti dello Stretto. Componenti del Tavolo anche Cinzia Ingratoci, ordinario di Diritto della navigazione nell'Università di Messina e Viviana Fedele, esperto di ingegneria dei trasporti e logistica e responsabile mobilità e risk management di ATAM Reggio Calabria. "Il tavolo - prosegue la nota - ha sottolineato l'importanza di un modello sinergico che garantisca una cooperazione strutturata tra tutte le istituzioni coinvolte, come pure una interlocuzione costante e qualificata con la Società Stretto di Messina". L'Ammiraglio Martello è anche coordinatore del Tavolo sul collegamento dinamico nello Stretto di Messina, che il Ministro Salvini ha rilanciato già nell'agosto dello scorso anno al fine di tutelare le esigenze di mobilità nell'area integrata dello Stretto e garantire qualità e funzionalità dei servizi nelle more della realizzazione del collegamento stabile, conclude la nota.

COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.



LiveSicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, si insedia il tavolo tecnico: i nomi dei componenti

MESSINA - Si è insediato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Tavolo tecnico per la sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina "fortemente voluto dal ministro Matteo Salvini per assicurare il coordinamento operativo di tutti gli attori chiamati a garantire sicurezza ed efficienza della navigazione, interna ed internazionale, nello Stretto in vista dell'avvio dei lavori di costruzione del Ponte e nella prospettiva di messa in esercizio del collegamento stabile". A darne notizia è un comunicato del Mit. Al Tavolo, coordinato dall' ammiraglio Nunzio Martello , hanno partecipato, con propri rappresentanti, la Segreteria tecnica del Ministro, la Struttura tecnica di missione del Ministero, i Dipartimenti per la mobilità sostenibile e la programmazione strategica e vigilanza sulle Autorità di Sistema portuale, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di **porto**, l'Autorità di sistema portuale dello Stretto, le Direzioni marittime di Catania e Reggio Calabria , e i comandi dei porti di Messina, Milazzo e Gioia Tauro, nonché la Corporazione dei piloti dello Stretto. I componenti del tavolo tecnico Componenti del Tavolo anche Cinzia Ingratoci , ordinario di Diritto della navigazione nell'Università di Messina e Viviana Fedele , esperto di ingegneria dei trasporti e logistica e responsabile mobilità e risk management di Atam Reggio Calabria. "Il tavolo - è detto nel comunicato - ha sottolineato l'importanza di un modello sinergico che garantisca una cooperazione strutturata tra tutte le istituzioni coinvolte, come pure una interlocuzione costante e qualificata con la Società Stretto di Messina. L'ammiraglio Martello è anche coordinatore del Tavolo sul collegamento dinamico nello Stretto di Messina , che il ministro Salvini ha rilanciato già nell'agosto dello scorso anno al fine di tutelare le esigenze di mobilità nell'area integrata dello Stretto e garantire qualità e funzionalità dei servizi nelle more della realizzazione del collegamento stabile".



Ponte sullo Stretto, Tavolo Tecnico per la sicurezza della navigazione

ROMA Si è svolta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la riunione di insediamento del Tavolo tecnico per la sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina, fortemente voluto dal ministro Matteo Salvini per assicurare il coordinamento operativo di tutti gli attori chiamati a garantire sicurezza ed efficienza della navigazione, interna ed internazionale, nello Stretto in vista dell'avvio dei lavori di costruzione del Ponte e nella prospettiva di messa in esercizio del collegamento stabile. riforma capitaneria porto

Al Tavolo, coordinato dall'Ammiraglio Nunzio Martello, hanno partecipato, con propri rappresentanti, la Segreteria tecnica del Ministro, la Struttura tecnica di missione del Ministero, i Dipartimenti per la mobilità sostenibile e la programmazione strategica e vigilanza sulle Autorità di Sistema portuale, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, l'Autorità di sistema portuale dello Stretto, le Direzioni marittime di Catania e Reggio Calabria, e i comandi dei porti di Messina, Milazzo e Gioia Tauro, nonché la Corporazione dei piloti dello Stretto. Componenti del Tavolo anche Cinzia Ingratoci, ordinario di Diritto della navigazione nell'Università di Messina e Viviana Fedele, esperto di ingegneria dei trasporti e logistica e responsabile mobilità e risk management di ATAM Reggio Calabria. Il tavolo ha sottolineato l'importanza di un modello sinergico che garantisca una cooperazione strutturata tra tutte le istituzioni coinvolte, come pure una interlocuzione costante e qualificata con la Società Stretto di Messina. L'Ammiraglio Martello è anche coordinatore del Tavolo sul collegamento dinamico nello Stretto di Messina, che il Ministro Salvini ha rilanciato già nell'agosto dello scorso anno al fine di tutelare le esigenze di mobilità nell'area integrata dello Stretto e garantire qualità e funzionalità dei servizi nelle more della realizzazione del collegamento stabile.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto: al MIT tavolo tecnico per la sicurezza della navigazione

Coordinato dall'Ammiraglio Nunzio Martello si è svolto al MIT il tavolo tecnico per la sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina. Si è svolta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la riunione di insediamento del Tavolo tecnico per la sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina, fortemente voluto dal ministro Matteo Salvini per assicurare il coordinamento operativo di tutti gli attori chiamati a garantire sicurezza ed efficienza della navigazione, interna ed internazionale, nello Stretto in vista dell'avvio dei lavori di costruzione del Ponte e nella prospettiva di messa in esercizio del collegamento stabile. Al Tavolo, coordinato dall'Ammiraglio Nunzio Martello, hanno partecipato, con propri rappresentanti, la Segreteria tecnica del Ministro, la Struttura tecnica di missione del Ministero, i Dipartimenti per la mobilità sostenibile e la programmazione strategica e vigilanza sulle **Autorità di Sistema portuale**, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, **l'Autorità di sistema portuale** dello Stretto, le Direzioni marittime di Catania e Reggio Calabria, e i comandi dei porti di Messina, Milazzo e Gioia Tauro, nonché la Corporazione dei piloti dello Stretto. Componenti del Tavolo anche Cinzia Ingratoci, ordinario di Diritto della navigazione nell'Università di Messina e Viviana Fedele, esperto di ingegneria dei trasporti e logistica e responsabile mobilità e risk management di ATAM Reggio Calabria. Il tavolo ha sottolineato l'importanza di un modello sinergico che garantisca una cooperazione strutturata tra tutte le istituzioni coinvolte, come pure una interlocuzione costante e qualificata con la Società Stretto di Messina. L'Ammiraglio Martello è anche coordinatore del Tavolo sul collegamento dinamico nello Stretto di Messina, che il Ministro Salvini ha rilanciato già nell'agosto dello scorso anno al fine di tutelare le esigenze di mobilità nell'area integrata dello Stretto e garantire qualità e funzionalità dei servizi nelle more della realizzazione del collegamento stabile.



Coordinato dall'Ammiraglio Nunzio Martello si è svolto al MIT il tavolo tecnico per la sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina. Si è svolta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la riunione di insediamento del Tavolo tecnico per la sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina, fortemente voluto dal ministro Matteo Salvini per assicurare il coordinamento operativo di tutti gli attori chiamati a garantire sicurezza ed efficienza della navigazione, interna ed internazionale, nello Stretto in vista dell'avvio dei lavori di costruzione del Ponte e nella prospettiva di messa in esercizio del collegamento stabile. Al Tavolo, coordinato dall'Ammiraglio Nunzio Martello, hanno partecipato, con propri rappresentanti, la Segreteria tecnica del Ministro, la Struttura tecnica di missione del Ministero, i Dipartimenti per la mobilità sostenibile e la programmazione strategica e vigilanza sulle Autorità di Sistema portuale, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, l'Autorità di sistema portuale dello Stretto, le Direzioni marittime di Catania e Reggio Calabria, e i comandi dei porti di Messina, Milazzo e Gioia Tauro, nonché la Corporazione dei piloti dello Stretto. Componenti del Tavolo anche Cinzia Ingratoci, ordinario di Diritto della navigazione nell'Università di Messina e Viviana Fedele, esperto di ingegneria dei trasporti e logistica e responsabile mobilità e risk management di ATAM Reggio Calabria. Il tavolo ha sottolineato l'importanza di un modello sinergico che garantisca una cooperazione strutturata tra tutte le istituzioni coinvolte, come pure una interlocuzione costante e qualificata con la Società Stretto di Messina. L'Ammiraglio Martello è anche coordinatore del Tavolo sul collegamento dinamico nello Stretto di Messina, che il Ministro Salvini ha rilanciato

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Tony Catanoso, l'Indiana PIPPS di Reggio Calabria volato nel porto di Tremestieri: 82 anni di storia incredibile | INTERVISTA

Intervista a Tony Catanoso, l'uomo di 82 anni che ieri è precipitato con il suo furgone nel fondale del porto di Tremestieri salvandosi magistralmente. E' di Reggio Calabria, nipote di San Gaetano Catanoso, e nella vita è scampato alla rivoluzione khomeinista, ha evitato una strage per il crollo del Castello Aragonese di Reggio e ha costruito Disneyland Paris. Quando arriva nella redazione di StrettoWeb ha un taglio pronunciato sulla testa: "questo se lo è fatto ieri a Tremestieri, immagino". "Neanche per scherzo - risponde sincero - ho sbattuto ieri sera non appena sono arrivato a casa del mio amico Saverio". Saverio è l'ing. Spinelli, 73 anni, imprenditore poliedrico ed editore di StrettoWeb, e queste parole sono di Tony Catanoso, 82 anni, l'Indiana PIPPS di Reggio Calabria. Ieri mattina Tony è precipitato con il suo furgone nel fondale del porto di Tremestieri, a Messina, e ha rischiato di morire nel modo più incredibile dopo una vita in cui è scampato alla rivoluzione khomeinista dell'Iran, ad un incidente stradale salvato da un ragazzino afgano e persino al crollo del Castello Aragonese di Reggio Calabria. "Certo non si può dire che ho avuto una vita piatta, ma tra le mie tante avventure quella di ieri è stata la più eclatante, perchè è stato tutto così veloce, tutto così particolare" confida Tony ai microfoni di StrettoWeb. Per non farsi mancare nulla, è anche il nipote di San Gaetano Catanoso. E ha costruito Disneyland Paris. Oggi trasporta carri armati e armi ad altissima tecnologia. Ma andiamo con ordine e partiamo dall'incidente di ieri mattina a Tremestieri, l'avventura "più eclatante" dell'Indiana PIPPS reggino. Erano le e in riva allo Stretto era ancora buio pesto quando Tony Catanoso arriva agli imbarchi di Tremestieri dopo aver lavorato tutta la notte per i suoi trasporti speciali al porto di Augusta. Deve raggiungere Reggio Calabria, la sua città, e quindi sale sul traghetto. O almeno ci prova: abbassa il finestrino (particolare da ricordare bene nel prosieguo del racconto) e mostra il biglietto ai marittimi, che però lo bloccano: "deve tornare alla biglietteria per obliterarlo". "Ok, e dov'è la biglietteria?". "Lì, guardi: vada indietro e poi sempre dritto". Tony va indietro e poi sempre dritto, a tutta velocità. Ma accanto alla strada per la biglietteria, attaccato e parallelo, c'è lo scivolo numero 1 del porto di Tremestieri che non è in sicurezza: non è bloccato, non è isolato, non è segnalato. Così Tony vola in mare dentro il suo furgone lanciato a tutta velocità verso quella che pensa essere la biglietteria, così veloce che dopo il decollo dallo scivolo compie un salto di almeno dieci metri dal pontile di attracco dei traghetti fino al mare. In quel momento sul molo si scatena il panico, ma Tony nonostante i suoi 82 anni riesce a mantenere il sangue freddo: aspetta che l'acqua entri dentro la macchina, inizia a nuotare sgusciando via dal finestrino e si mette in salvo.



Intervista a Tony Catanoso, l'uomo di 82 anni che ieri è precipitato con il suo furgone nel fondale del porto di Tremestieri salvandosi magistralmente. E' di Reggio Calabria, nipote di San Gaetano Catanoso, e nella vita è scampato alla rivoluzione khomeinista, ha evitato una strage per il crollo del Castello Aragonese di Reggio e ha costruito Disneyland Paris. Quando arriva nella redazione di StrettoWeb ha un taglio pronunciato sulla testa: "questo se lo è fatto ieri a Tremestieri, immagino". "Neanche per scherzo - risponde sincero - ho sbattuto ieri sera non appena sono arrivato a casa del mio amico Saverio". Saverio è l'ing. Spinelli, 73 anni, imprenditore poliedrico ed editore di StrettoWeb, e queste parole sono di Tony Catanoso, 82 anni, l'Indiana PIPPS di Reggio Calabria. Ieri mattina Tony è precipitato con il suo furgone nel fondale del porto di Tremestieri, a Messina, e ha rischiato di morire nel modo più incredibile dopo una vita in cui è scampato alla rivoluzione khomeinista dell'Iran, ad un incidente stradale salvato da un ragazzino afgano e persino al crollo del Castello Aragonese di Reggio Calabria. "Certo non si può dire che ho avuto una vita piatta, ma tra le mie tante avventure quella di ieri è stata la più eclatante, perchè è stato tutto così veloce, tutto così particolare" confida Tony ai microfoni di StrettoWeb. Per non farsi mancare nulla, è anche il nipote di San Gaetano Catanoso. E ha costruito Disneyland Paris. Oggi trasporta carri armati e armi ad altissima tecnologia. Ma andiamo con ordine e partiamo dall'incidente di ieri mattina a Tremestieri, l'avventura "più eclatante" dell'Indiana PIPPS reggino. Erano le e in riva allo Stretto era ancora buio pesto quando Tony Catanoso arriva agli imbarchi di Tremestieri dopo aver lavorato tutta la notte per i suoi trasporti speciali al porto di Augusta. Deve raggiungere Reggio Calabria, la sua città, e quindi sale sul traghetto. O almeno ci prova: abbassa il finestrino (particolare da ricordare bene nel prosieguo del racconto) e mostra il biglietto ai marittimi, che però lo bloccano: "deve tornare alla biglietteria per obliterarlo". "Ok, e dov'è la biglietteria?". "Lì, guardi: vada indietro e poi sempre dritto". Tony va indietro e poi sempre dritto, a tutta velocità. Ma accanto alla strada per la biglietteria, attaccato e parallelo, c'è lo scivolo numero 1 del porto di Tremestieri che non è in sicurezza: non è bloccato, non è isolato, non è segnalato. Così Tony vola in mare dentro il suo furgone lanciato a tutta velocità verso quella che pensa essere la biglietteria, così veloce che dopo il decollo dallo scivolo compie un salto di almeno dieci metri dal pontile di attracco dei traghetti fino al mare. In quel momento sul molo si scatena il panico, ma Tony nonostante i suoi 82 anni riesce a mantenere il sangue freddo: aspetta che l'acqua entri dentro la macchina, inizia a nuotare sgusciando via dal finestrino e si mette in salvo.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

. Immediatamente allertate, le autorità giungono rapidamente sul posto e Tony viene visitato dai soccorritori del 118: sta bene, è totalmente illeso e non c'è bisogno neanche di portarlo in Ospedale. Certo, che peccato per il furgone: aveva oltre 1.140.000 chilometri, "tutti percorsi con me a bordo" dice Tony con lo spirito di oggi. Ma ieri se l'è vista davvero brutta. Il mezzo è stato poi recuperato con l'intervento dei Vigili del Fuoco, evidenziando una implosione del parabrezza, segno della forte pressione esercitata dall'acqua; circostanza che fa comprendere meglio quanto sia stata determinante la prontezza di riflessi del guidatore nel decidere di fuggire dal finestrino, perché nessuna forza umana avrebbe mai potuto consentire l'apertura dello sportello. La Capitaneria ha avviato un'inchiesta per determinare le cause esatte dell'incidente e valutare eventuali responsabilità rispetto alla mancanza di segnali e barriere di sicurezza. Oggi Tony racconta quei momenti con grande dovizia di particolari. Messina, l'intervento dei sommozzatori sul furgone precipitato nel porto di Tremestieri. Cos'è successo precisamente in quel momento? "Non appena mi sono reso conto che ero in acqua e che il mezzo stava affondando, ho visto che il finestrino era aperto e in quel finestrino aperto ho intravisto una via d'uscita. Mentre il furgone affondava a un metro e mezzo di profondità ho preso la decisione: o esco, o muoio. Siccome il mio senso di sopravvivere era abbastanza forte, ho deciso di sopravvivere. Mi sono buttato nuotando attraverso il finestrino e sono andato su a galla. Dopodiché mi sono avviato verso il pontile a nuoto, con persone che mi stimolavano ad andare verso di loro. Mi hanno afferrato per tirarmi sulla terraferma, tra l'altro creandomi più problemi che altro perché mi stavano spezzando un braccio (ride ndr), tanta era la voglia di sollevarmi e di prendermi. Mi hanno preso sù, mi hanno spogliato come un verme, mi sono ritrovato con due stufe attaccate e con indumenti che non so di chi fossero e in quel momento ho realizzato che ero salvo. Vorrei ringraziare in modo molto sentito tutto il personale del porto, la Guardia Costiera, i Carabinieri, i soccorritori del 118: con me sono stati tutti davvero eccezionali, si sono attivati nel migliore dei modi". Cosa le hanno detto dopo l'incidente? "Intanto mi hanno fatto i complimenti perché sono riuscito a salvarmi da solo; poi un responsabile del porto mi ha detto che ho fatto un casino e che per loro è stato un bene perché finalmente adesso dopo la mia esperienza metteranno in sicurezza quello scivolo. Non c'erano né barriere né persone per avvisare della presenza dello scivolo, non era affatto in sicurezza". Ma come ha fatto a mettersi in salvo in quel momento? Pochi giorni fa sul lago di Como in una circostanza analoga sono morti due ragazzi giovanissimi "Ho avuto la circostanza fortunata che il finestrino fosse tutto abbassato da prima del tuffo. Quando poi hanno tirato su il furgone fuori dal mare, il finestrino era chiuso perché con il contatto dell'acqua nei circuiti elettrici della macchina, il finestrino si era chiuso. Se avessi atteso soltanto pochi istanti di più, sarei rimasto intrappolato dentro e senza nulla da poter fare. Lo sportello non si poteva aprire in alcun caso per la pressione dell'acqua proveniente da fuori: anche soltanto provare ad aprirlo sarebbe stato uno spreco di tempo e di forze. In quei casi è una delle cose peggiori da fare. L'unica cosa da fare in questi casi è quella

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di cercare di abbassare il finestrino, far entrare l'acqua per compensare lo squilibrio dovuto alla pressione, e poi una volta che il veicolo si riempie di acqua dentro, uscire nuotando. Il consiglio che posso dare a chiunque dovesse trovarsi in questa situazione, è di non farsi prendere dal panico. Io sono riuscito a rimanere calmo, il problema di queste situazioni è quello di non riuscire a controllarsi. Per salvarsi da condizioni così estreme serve concentrazione, e usare alcune accortezze: sganciare subito la cintura, abbassare il finestrino e uscire da lì una volta che l'acqua riempie il mezzo e lo consente ". Ma quella di Tony Catanoso è una storia eccezionale a prescindere dall'incidente di ieri. Lui è nato a Reggio Calabria , dove ha studiato ed è diventato geometra . Poi si è iscritto all'Università di Messina ma è troppo attratto dal mondo del lavoro per completare gli studi e a 22 anni parte per Trento , dove lavora in un'azienda che lanciava razzi con il nitrato d'argento per stimolare la pioggia in caso di siccità . Proprio a Trento si sposa giovanissimo, poi si trasferisce a Torino dove lavora nel settore edile. Intanto a Reggio Calabria ha lasciato la famiglia: lo zio diretto della mamma era proprio San Gaetano Catanoso " Sì, sono il pronipote del Santo. L'ho conosciuto, andavo a trovarlo spesso in quella piccola capanna, così possiamo definirla, dove stava allora lì dove oggi sorge il Santuario. Ci sono tanti aneddoti su mio zio: ad esempio quando è morto il fratello, in modo improvviso colpito da un infarto, c'era la madre superiora che non sapeva come dirglielo. Non appena entra nella sua stanza per dirglielo, è lui ad anticiparla. 'Lo so, lo so, mio fratello ci ha lasciati'. Una volta mentre costruivano il santuario, una notte sono entrati nel cantiere e hanno rubato tutto il ferro: non avrebbero più potuto costruirlo. Lui disse 'evidentemente qualcuno aveva più bisogno di noi'. Il pomeriggio successivo si presentarono due giovani e portarono tutti i soldi del valore del ferro rubato. Quando io andavo a trovarlo, lui mi diceva che dovevo aiutarlo economicamente per gli orfani, per i poveri che accudiva. Era una persona così lui ". Ma torniamo alla vita di Tony Catanoso : dopo Torino, a meno di 30 anni va in Algeria come direttore di alcuni importanti cantieri edili. Da lì si sposta in Iran , dove si trasferisce con tutta la famiglia e rimane a lungo tanto che vive tutto il periodo della rivoluzione khomeinista " Di quel periodo ho ricordi fantastici, molto emozionanti. I rivoluzionari mi fermavano per strada e mi chiedevano se ero americano: volevano ammazzarli tutti. Io gli dicevo che ero italiano e mi lasciavano andare: amavano gli italiani, noi eravamo stati i primi ad accorrere ad aiutarli quando c'era stato il terremoto a Tabas, nel 1978. Fu una scossa di magnitudo 7.8, le cronache parlano di 25 mila morti. Nel nostro campo venne personalmente Farah Diba, la moglie dello Scià di Persia Reza Pahlavi, per ringraziarci pubblicamente. Questo incontro venne pubblicizzato da tutti i media e da quel momento tutti gli iraniani iniziarono ad amare noi italiani. In quella fase ho anche salvato un pilota americano: l'ho ospitato in casa, l'ho nascosto per una settimana. Lui che era stato pilota in Corea, era terrorizzato: i rivoluzionari volevano uccidere tutti gli americani e gli inglesi ". E agli italiani non hanno mai fatto nulla? " Verso la fine della rivoluzione nel 1979 un giorno hanno iniziato a lanciare pietre contro casa nostra, allora ho deciso di mettere tutta la famiglia sul fuoristrada e portarli all'aeroporto di Teheran.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Era un'avventura: c'era mia moglie, c'erano i miei due figli, c'era persino mia suocera perchè da direttore dei cantieri avevo il privilegio di poter portare la famiglia sempre con me. Ho raggiunto l'aeroporto passando dalla città sacra di Qom, con il pericolo che ci fermassero. Per fortuna sono arrivato all'Aeroporto, dove c'erano centinaia di persone che bivaccavano in attesa di un aereo che li portasse via. Erano tutti terrorizzati: non c'erano più voli, non c'erano compagnie né nulla. Si aspettava un volo italiano, l'unico che avrebbe potuto atterrare in Iran in quei giorni, per riportare tutti a Roma (fossero italiani o stranieri). In Iran c'era solo terrore, ma io ho fatto partire tutta la famiglia e sono rimasto: stavamo costruendo una pista per gli F16 americani e non potevo lasciare il lavoro a metà ". Tony rimane a lungo in Medio Oriente . " Nel 1982 in Iraq abbiamo costruito un impianto che sembrava di fertilizzanti invece era di armi chimiche; poi non dimenticherò mai un episodio in Iran quando sono stato abbagliato dal sole mentre facevo una salita con il fuoristrada e sono uscito di strada con due ruote rimanendo in bilico sulla vallata. Dal nulla è spuntato un ragazzo afghano che mi ha iniziato a gridare 'Sandr, Sandr' che in afghano significa pietra. Questo ragazzino ha aperto lo sportello, ha riequilibrato il fuoristrada con pietre e massi, mi ha fatto uscire e poi piano piano abbiamo recuperato il mezzo. Mi ha salvato la vita: io l'ho portato al campo e l'ho fatto assumere. Da quel momento quel ragazzo mi è stato sempre fedele, ha avuto una vicinanza immensa a me e a tutta la mia famiglia, lo ricordo con il cuore. E' stato accanto a me, a mia moglie e ai miei due figli: mi ha seguito dappertutto nel mio lavoro finchè non c'è stata l'invasione russa ed è dovuto partire per la guerra. Mentre andava via, per chilometri e chilometri camminando nel deserto si girava e mi salutava. Non lo dimenticherò mai. Non so che fine abbia fatto, potrebbe essere morto nella guerra ". Dopo queste esperienze, Tony si sposta negli Emirati Arabi quando Dubai era una città ancora sconosciuta. " Quello era un mondo fantastico: i miei figli hanno studiato lì, hanno fatto le scuole da padre Eusebio, un missionario di cui ho una stima immensa. Dubai in quegli anni era una città a misura d'uomo, con i suoi vecchi souk, con gli abitanti che erano pescatori umani, portavano tonnellate di pesce sulla banchisa e quasi te lo regalavano. Poi sono arrivati gli europei e hanno approfittato della straordinaria gentilezza e bontà di quelle popolazioni arabe: la sera prima di partire per l'Europa, andavano a fare scorte di oro rifornendosi nelle gioiellerie dei souk dando assegni a vuoto consapevoli che poi sarebbero scomparsi. Questa è stata la nostra civiltà. Loro invece venivano, ti offrivano i tappeti, te li lasciavano per mesi e poi tornavano: se li volevi li compravi, altrimenti se li riprendevano con il sorriso ". A metà degli anni '80 Tony decide di tornare a Reggio e anche qui, per non farsi mancare nulla, diventa protagonista di una delle pagine più clamorose della storia della città . Tony Catanoso, infatti, era il direttore del cantiere del restauro del Castello Aragonese , ed è merito suo se nel drammatico crollo del 7 maggio 1986 non ci fu neanche un morto " Avevo intuito da tempo quello che sarebbe successo e infatti lo dissi subito all'ing. Graniti, che coordinava i lavori progettati da due famosi architetti romani. Appena l'escavatore ha fatto una presa di sabbia, il primo giorno di lavori, io chiamai l'ing. Graniti e gli dissi che lì sarebbe

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

crollato tutto. Lui mi ha risposto testualmente: 'geometra, guardi che il progetto l'hanno fatto due famosi architetti'. E io gli dissi: 'sì, lo so bene, ma qui cadrà tutto lo stesso'. Lui mi disse che si assumeva tutta la responsabilità e che avrei dovuto procedere con i lavori, e io ho eseguito l'ordine. Stavamo completando le sottomurazioni, e per precauzione avevo messo dei puntelli per vedere come reagiva il muro: le ho detto che ero già certo di come sarebbe andata a finire. Ho iniziato a sentire scricchiolii, ho visti briciole di calce che cadevano e ho capito che il crollo era imminente. Mi sono preoccupato, ho ribadito che stava per cadere tutto. Avevo 13 operai sotto il muro: ho dato ordine di evacuazione immediata alle 10:50. Alle 11:05 è crollato il Castello con conseguenze incredibili: tutta Reggio si è riversata in strada convinta fosse un forte terremoto. Il Castello è crollato sul cantiere, ma non ci sono stati morti né feriti perché io avevo evacuato tutti. L'ing. Graniti è stato onestissimo: ha detto ai Carabinieri che il geometra Catanoso lo aveva avvertito ma lui aveva voluto proseguire, così io non sono stato neanche inquisito mentre lui è finito in galera insieme ai progettisti romani ". Dopo quest'esperienza nella sua città, Tony parte di nuovo: una breve sosta a Milano dove si separa con la moglie Loredana che fino a quel momento l'aveva seguito ovunque e con cui è tuttora in ottimi rapporti, e poi va a Parigi dove dirige il cantiere dei lavori di Disneyland dal 1988 al 1992: " quello che ho imparato lavorando con gli americani è stato davvero eccezionale. Altro che lavori all'italiana ". Oggi Tony lavora per i trasporti eccezionali: collabora con un'azienda che gestisce i trasporti più complicati, specializzata nella mobilità di questi mezzi speciali da e verso i porti. Di solito trasporta carri armati cannoni e altri prodotti sensibili . I suoi figli, Andrea e Laura , hanno avuto il suo impatto cosmopolita : Andrea ha studiato a Dubai , poi si è stabilizzato in Francia prima di andare a Bangkok in Thailandia , poi in Australia e adesso insegna all'Università in Svizzera . Una volta sua mamma è andata a trovarlo a Bangkok ma lui proprio in quei giorni ha trovato un posto di lavoro in Spagna , allora è partito mentre la madre decideva di fermarsi altri sei mesi in Thailandia . La figlia Laura oggi vive in Spagna, ma da giovane si era trasferita in Cile per poi tornare in Italia dopo essersi lasciata con il compagno cileno. A proposito di compagni e compagne, le fotografie dell'incidente di ieri a Messina sono gentilmente concesse dalla signora Daisy Callau Rivero , che è l'attuale compagna di Tony Catanoso. " A tutte le donne che ho avuto dopo mia moglie ho sempre detto di non intromettersi nel rapporto con i miei figli, perché le avrei anche potute amare tantissimo ma mai quanto i miei figli. E invece puntualmente è successo che si sono intromesse: appena hanno iniziato a criticare e commentare, le ho mandate via ". Sulla vita di Tony Catanoso , l' Indiana PIPPS di Reggio Calabria nipote di San Gaetano e avventuriero giramondo finito con il furgone nel fondale del **porto** di **Tremestieri** ce ne sarebbero così tante da scrivere un libro. Che magari vedrà presto la luce proprio in riva allo Stretto.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il team "Messina Energy Boat" all' 11ª edizione della Monaco Energy Boat Challenge

Redazione | martedì 16 Gennaio 2024 - 19:30 Dall'1 al 6 luglio 2024 presso lo Yacht Club di Monaco, nella categoria "Energy Class" **MESSINA** - Il team "**Messina** Energy Boat" (Meb) è stato ammesso a partecipare, per la seconda volta consecutiva, all'undicesima edizione della "Monaco Energy Boat Challenge", che si terrà dall'1 al 6 luglio 2024 presso lo Yacht Club di Monaco, nella categoria "Energy Class". "La vostra dedizione ed il vostro impegno nel progredire nella transizione energetica hanno posizionato la vostra squadra come un partecipante illustre in questo stimato evento": queste alcune delle parole che il comitato tecnico ha scritto al team nella comunicazione per l'ammissione alla competizione. L'Ateneo di **Messina** continuerà quindi a rappresentare il Centro-Sud Italia, considerando che è l'unica Università proveniente da quest'area a partecipare a questa prestigiosa competizione internazionale. Il team MEB (<https://www.messinaenergyboat.com/>) è coordinato dal professore Vincenzo Crupi, docente del Dipartimento di Ingegneria dell'Università degli Studi di **Messina** e coordinatore del corso di laurea in "Scienze e Tecnologie della Navigazione", ed è costituito da dottorandi, assegnisti di ricerca, docenti e principalmente da studenti dell'Ateneo peloritano. L'obiettivo del team Meb è la promozione nella Città Metropolitana di **Messina** e nell'area dello Stretto della "cultura del mare", tema centrale per i Corsi di Laurea in "Scienze e Tecnologie della Navigazione" e "Scienze e Logistica del Trasporto Marittimo ed Aereo" dell'Università degli Studi di **Messina**. La Monaco Energy Boat Challenge (<https://energyboatchallenge.com/>) è una competizione internazionale organizzata dallo Yacht Club di Monaco, nella quale si sfidano i team universitari selezionati dal comitato tecnico e provenienti da tutte le parti del mondo. Lo Yacht Club di Monaco fornisce lo scafo dell'imbarcazione a tutti i team qualificati, sfidandoli a progettare un cockpit ed un sistema di propulsione, utilizzando solo fonti di energia a zero emissioni e materiali ecosostenibili, coerentemente con il motto dello Yacht Club di Monaco: "nuove tecnologie per un mondo migliore". Il team di **Messina** Energy Boat, nato nel mese di settembre del 2022, aveva come primo obiettivo quello di essere ammesso alla decima edizione della competizione che si è tenuta nel Principato di Monaco nei giorni 3-8 luglio 2023. Il team aveva inviato nel mese di dicembre 2022 tutta la documentazione richiesta, incluso il progetto della sua imbarcazione chiamata "Scirocco 48". Il progetto era stato valutato positivamente a gennaio del 2023 da un comitato tecnico che doveva selezionare, tra tutti i partecipanti, i 17 team ammessi alla competizione. L'Ateneo di **Messina** è stata, così, la prima Università del Centro/Sud Italia a partecipare a questa prestigiosa competizione internazionale. Dopo le gare effettuate nel Principato di Monaco, durante i giorni della competizione,



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

l'imbarcazione "Scirocco 48" del team MEB ha ottenuto la settima posizione nella classifica finale su 17 team ammessi alla competizione; un ottimo piazzamento considerando che era la prima edizione cui il team partecipava. "Attraverso l'esperienza che il team ha maturato durante la decima edizione della Monaco Energy Boat Challenge, il nostro nuovo obiettivo è quello di partecipare alla prossima edizione, puntando a un risultato migliore rispetto a quello ottenuto nella scorsa edizione e di coinvolgere sempre più appassionati, aziende, enti pubblici e scuole nel progetto" dicono Giuseppe Brando e Giovanni Briguglio, rispettivamente team Leader e team Liason di **Messina** Energy Boat.

Catania decentra i Teu ad Augusta

Nella foto: Antonio Pandolfo (ad EST Srl) e Francesco Di Sarcina (presidente AdSP Mare di Sicilia Orientale). AUGUSTA - Entro marzo tutti i container del porto di Catania saranno trasferiti in quello di Augusta dove sorgerà un nuovo terminal che prevede un traffico di 50mila TEUS nel 2024 e più del doppio negli anni a seguire. Saranno implementati traffici di general cargo, project cargo e una crescita di personale importante, con investimenti di tutto rispetto.

La concessione, firmata nella sede dell'Autorità del Sistema Portuale dei Mare di Sicilia Orientale (AdSP), infatti durerà 25 anni ed è stata affidata, dopo l'avvenuto espletamento delle procedure di legge, alla EST Srl (Europea Servizi Terminalistici), società che ha in cantiere una serie di cospicui investimenti, alcuni già definiti, altri in fase di programmazione: quasi 24 milioni di euro tra opere civili, acquisto di attrezzature, trasporti, manutenzioni straordinarie, ecc. La nuova area interessata vanta una superficie di circa 86mila mq (comprensiva banchina accosti 7 e 8) e vedrà un serio e significativo rilancio del porto di Augusta nel panorama internazionale. "È un passo importante nell'ottica dell'attività sistemica di specializzazione dei porti -

spiega il presidente dell'AdSP Francesco Di Sarcina - che vedrà Catania concentrata su crociere, traghetti e diporto oltre naturalmente al waterfront, mentre Augusta accoglierà merci sia containerizzate che in modalità rinfuse, project cargo ed altro". Novità anche dal punto di vista tecnologico e occupazionale: "Daremo una forte spinta all'automazione e alla digitalizzazione dei processi - evidenzia Antonio Pandolfo amministratore delegato della EST Srl - con una notevole riqualificazione dell'equipment, soprattutto alla luce di importanti traffici di project cargo nei prossimi anni. Saranno intensificate anche le risorse con 38 unità di personale entro il 2028, di cui 20 unità trasferite dal porto di Catania e 18 unità aggiuntive. Siamo molto soddisfatti del lavoro finora svolto su Catania e pronti ad affrontare la nuova sfida di Augusta con la determinazione e l'entusiasmo che ha sempre contraddistinto il nostro operato, in piena e proficua collaborazione con l'Authority". Le recenti notizie circa lo sviluppo che RFI sta dando al binario ferroviario gettano ulteriori speranze sul futuro del porto siciliano, e sulla possibilità che le merci possano essere attratte dal nuovo quadro infrastrutturale ed organizzativo che sta vedendo la luce, del quale questa concessione è uno dei tasselli più rilevanti.



Nella foto: Antonio Pandolfo (ad EST Srl) e Francesco Di Sarcina (presidente AdSP Mare di Sicilia Orientale). AUGUSTA - Entro marzo tutti i container del porto di Catania saranno trasferiti in quello di Augusta dove sorgerà un nuovo terminal che prevede un traffico di 50mila TEUS nel 2024 e più del doppio negli anni a seguire. Saranno implementati traffici di general cargo, project cargo e una crescita di personale importante, con investimenti di tutto rispetto. La concessione, firmata nella sede dell'Autorità del Sistema Portuale dei Mare di Sicilia Orientale (AdSP), infatti durerà 25 anni ed è stata affidata, dopo l'avvenuto espletamento delle procedure di legge, alla EST Srl (Europea Servizi Terminalistici), società che ha in cantiere una serie di cospicui investimenti, alcuni già definiti, altri in fase di programmazione: quasi 24 milioni di euro tra opere civili, acquisto di attrezzature, trasporti, manutenzioni straordinarie, ecc. La nuova area interessata vanta una superficie di circa 86mila mq (comprensiva banchina accosti 7 e 8) e vedrà un serio e significativo rilancio del porto di Augusta nel panorama internazionale. "È un passo importante nell'ottica dell'attività sistemica di specializzazione dei porti - spiega il presidente dell'AdSP Francesco Di Sarcina - che vedrà Catania concentrata su crociere, traghetti e diporto oltre naturalmente al waterfront, mentre Augusta accoglierà merci sia containerizzate che in modalità rinfuse, project cargo ed altro". Novità anche dal punto di vista tecnologico e occupazionale: "Daremo una forte spinta all'automazione e alla digitalizzazione dei processi - evidenzia Antonio Pandolfo amministratore delegato della EST Srl - con una notevole riqualificazione dell'equipment, soprattutto alla luce di importanti traffici di project cargo nei prossimi anni. Saranno intensificate anche le risorse con 38 unità di personale entro il 2028, di cui 20 unità trasferite dal porto di Catania e 18 unità aggiuntive. Siamo molto soddisfatti del lavoro finora svolto su Catania e pronti ad affrontare la nuova sfida di Augusta con la determinazione e l'entusiasmo che ha

LiveSicilia

Augusta

Porti di Catania e Augusta, il bando da 176 milioni in procura: c'è un esposto

CATANIA - " Diffuse e gravi anomalie ", oltre che " ostacoli materiali agli altri competitor". La gara d'appalto da 176 milioni di euro per la gestione dei servizi dei porti di Catania e Augusta è finita sul tavolo della procura del capoluogo etneo. E questo per via di un esposto che è stato presentato alla fine di dicembre dalla cooperativa sociale Eco Tourist di Catania e destinato agli uffici giuridici di piazza Verga , oltre che all'Anac , l'Autorità nazionale anticorruzione. All'inizio dell'esposto, Eco Tourist spiega che avrebbe non solo interesse, ma "soprattutto possiede i requisiti" per la gestione dei parcheggi. E che quindi avrebbe potuto partecipare, in associazione con altre imprese, alla gara monstre . "Purtroppo, però, sin da subito" si sarebbero "palesate" una serie di condizioni, "nella gestione del segmento concorsuale, che non hanno permesso alla società di competere ad armi pari ". Un solo partecipante Come raccontato da LiveSicilia , pochi giorni fa sono state aperte le buste dei partecipanti al maxi appalto. Un project financing dentro al quale trovano spazio sia la gestione, per i prossimi 25 anni , dei servizi all'interno delle aree portuali di Catania e di Augusta (in provincia di Siracusa). Sia la costruzione della nuova stazione marittima del capoluogo etneo. Mesi fa, a presentare la proposta di progetto di finanza all'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale era stato un raggruppamento d'impresе che ha per capofila la Osp di Palermo . Il 29 dicembre 2023, data di scadenza per la presentazione delle offerte, all'Autorità portuale è arrivato un solo plico : quello con la proposta di Osp, appunto, insieme a EcoSicilia srl, Green service soc. coop. sociale, La portuale Il soc. coop. arl e Patania srl. Di queste, EcoSicilia e Patania fanno riferimento entrambe alla stessa famiglia di imprenditori, i Patania. Che è anche quella di Tania Patania vicesindaca di Augusta con delega alle Attività produttive e alle politiche portuali. Osp, invece, è presieduta da Giuseppe Todaro , imprenditore e, tra le altre cose, presidente della Rap , la società partecipata del Comune di Palermo che si occupa della raccolta dei rifiuti nel capoluogo regionale. Il contenuto dell'esposto Nell'esposto che si trova adesso sulla scrivania dei magistrati di piazza Verga, si chiede - "al fine di evitare il pericolo connesso alla prosecuzione di una gara potenzialmente viziata da violazioni anche di carattere penale" - il sequestro di tutta la documentazione. Anche per "verificare la sussistenza di altre condizioni di illegittimità". Quelle indicate dalla cooperativa Eco Tourist sono, in totale, sei. La prima riguarda la "mancata previsione dei requisiti speciali partecipazione", a cui fa seguito " l'omesso inserimento del Piano economico finanziario a base di gara". A questo si collega direttamente la pubblicazione dello schema di contratto, avvenuta il 21 novembre 2023 (mentre gli altri documenti sono stati pubblicati il 30 ottobre 2023), senza che siano stati differiti i termini di partecipazione. "Tale circostanza - si legge nell'esposto



CATANIA - " Diffuse e gravi anomalie ", oltre che " ostacoli materiali agli altri competitor". La gara d'appalto da 176 milioni di euro per la gestione dei servizi dei porti di Catania e Augusta è finita sul tavolo della procura del capoluogo etneo. E questo per via di un esposto che è stato presentato alla fine di dicembre dalla cooperativa sociale Eco Tourist di Catania e destinato agli uffici giuridici di piazza Verga, oltre che all'Anac , l'Autorità nazionale anticorruzione. All'inizio dell'esposto, Eco Tourist spiega che avrebbe non solo interesse, ma "soprattutto possiede i requisiti" per la gestione dei parcheggi. E che quindi avrebbe potuto partecipare, in associazione con altre imprese, alla gara monstre . "Purtroppo, però, sin da subito" si sarebbero "palesate" una serie di condizioni, "nella gestione del segmento concorsuale, che non hanno permesso alla società di competere ad armi pari ". Un solo partecipante Come raccontato da LiveSicilia , pochi giorni fa sono state aperte le buste dei partecipanti al maxi appalto. Un project financing dentro al quale trovano spazio sia la gestione, per i prossimi 25 anni , dei servizi all'interno delle aree portuali di Catania e di Augusta (in provincia di Siracusa). Sia la costruzione della nuova stazione marittima del capoluogo etneo. Mesi fa, a presentare la proposta di progetto di finanza all'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale era stato un raggruppamento d'impresе che ha per capofila la Osp di Palermo . Il 29 dicembre 2023, data di scadenza per la presentazione delle offerte, all'Autorità portuale è arrivato un solo plico : quello con la proposta di Osp, appunto, insieme a EcoSicilia srl, Green service soc. coop. sociale, La portuale Il soc. coop. arl e Patania srl. Di queste, EcoSicilia e Patania fanno riferimento entrambe alla stessa famiglia di imprenditori, i Patania. Che è anche quella di Tania Patania vicesindaca di Augusta con delega alle Attività produttive e alle politiche portuali. Osp, invece, è presieduta da Giuseppe Todaro , imprenditore e, tra le altre cose,

LiveSicilia

Augusta

- assegna di fatto un vantaggio economico che può essere definito illegittimo" alle società che hanno proposto il project financing. Perché loro, che hanno stilato il piano "legittimamente" approvato dall'Autorità portuale, avrebbero "avuto tutto il tempo di acquisire tutte le informazioni contenute nel PEF, mentre i concorrenti avrebbero solo 59 giorni". "La cosa ancora più grave - prosegue il testo - è che si sostiene che tale assenza sia giustificata da esigenze di riservatezza del proponente. Ma ciò non è assolutamente ammissibile", sempre in ragione del presunto "evidente e indebito vantaggio economico" proprio in favore della società palermitana e delle altre componenti del raggruppamento. L'intervento della politica Nel documento vengono, inoltre, citate le reazioni politiche che il bando sta suscitando. Non solo a Catania, ma anche ad Augusta. In entrambi i Comuni, infatti, il tema è arrivato nelle aule del senato cittadino. All'ombra dell'Etna a occuparsene è stata la consigliera dell'Mpa Serena Spoto. La sua interrogazione con richiesta di chiarimenti all'amministrazione comunale si è trasformata in una mozione approvata a larga maggioranza dal Consiglio comunale, nonostante la contrarietà del sindaco Enrico Trantino. Nella mozione si impegna il primo cittadino ad avviare un'interlocuzione con l'Autorità portuale per chiedere la sospensione del bando. O, in subordine, quantomeno di prorogare i termini della partecipazione. I termini non sono stati prorogati. Secondo quanto appreso da LiveSicilia, ai consiglieri comunali non sono state notificate altre azioni da parte dell'amministrazione catanese.

Catania saluta i container per Augusta

AUGUSTA La notizia non è nuova e a Novembre il presidente dell'AdSp del mar di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina ci aveva spiegato che il trasferimento dei container da Catania a Augusta sarebbe avvenuto entro i primi tre mesi del 2024. E così sarà. È stata infatti firmata la concessione, nella sede dell'ente portuale, per una durata di 25 anni affidata, dopo l'avvenuto espletamento delle procedure di legge, alla EST Srl (Europea Servizi Terminalistici), società che ha in cantiere una serie di cospicui investimenti, alcuni già definiti, altri in fase di programmazione. Si tratta di quasi 24 milioni di euro tra opere civili, acquisto di attrezzature, trasporti, manutenzioni straordinarie, ecc. Ad Augusta sorgerà un nuovo terminal che prevede un traffico di 50mila teus nel 2024 e più del doppio negli anni a seguire. Ma non basta, perché saranno implementati traffici di general cargo, project cargo e una crescita di personale importante, con investimenti di tutto rispetto. La nuova area interessata vanta una superficie di circa 86mila metri quadri (comprensiva banchina accosti 7 e 8) e vedrà un serio e significativo rilancio del porto di Augusta nel panorama internazionale. È un passo importante nell'ottica dell'attività sistemica di specializzazione dei porti -spiega il presidente Di Sarcina- che vedrà Catania concentrata su crociere, traghetti e diporto oltre naturalmente al waterfront, mentre Augusta accoglierà merci sia containerizzate che in modalità rinfuse, project cargo ed altro. Sul tema tecnologico e occupazionale si darà, continua Antonio Pandolfo amministratore delegato della EST Srl una forte spinta all'automazione e alla digitalizzazione dei processi con una notevole riqualificazione dell'equipment, soprattutto alla luce di importanti traffici di project cargo nei prossimi anni. Saranno intensificate anche le risorse con 38 unità di personale entro il 2028, di cui 20 unità trasferite dal porto di Catania e 18 unità aggiuntive. Siamo molto soddisfatti del lavoro finora svolto su Catania e pronti ad affrontare la nuova sfida di Augusta con la determinazione e l'entusiasmo che ha sempre contraddistinto il nostro operato, in piena e proficua collaborazione con l'Authority. Proprio in questi giorni alla notizia si è aggiunta quella dello sviluppo che RFI sta dando al binario ferrovia gettando ulteriori speranze sul futuro del porto siciliano, e sulla possibilità che le merci possano essere attratte dal nuovo quadro infrastrutturale ed organizzativo che sta vedendo la luce, del quale questa concessione è uno dei tasselli più rilevanti. Nella foto: Antonio Pandolfo e Francesco Di Sarcina



Palermo, esami truccati per ufficiale di macchina: 4 condanne, pene ridotte

PALERMO - Quattro condanne al processo nato dall'inchiesta "sugli esami truccati" per diventare ufficiali di macchina e lavorare sulle navi. Tra capi di imputazione caduti nel merito e altri prescritti le pene sono più miti. Il blitz scattò nel 2017. La Procura di **Palermo**, i finanziari del Gico del Nucleo di polizia economico-finanziaria e la capitaneria di **Porto di Palermo** ritennero di avere scoperto un giro di tangenti e favori. Pagando fino a mille euro i candidati avrebbero avuto la certezza di superare le prove indette dalla direzione marittima per ottenere l'abilitazione. Le accuse andavano dalla corruzione all'abuso d'ufficio. Esami truccati, le condanne Queste le condanne inflitte dalla Corte di Appello presieduta da Adriana Piras Giovanni Paterna 5 anni, 1 mese e 10 giorni, Alessandra Schirò 2 anni, Francesco Giuseppe D'Annibale 1 anno e 8 mesi, Francesco De Santis 1 anno e 4 mesi. Per quest'ultimo, titolare di una scuola di formazione marittima, difeso dagli avvocati Roberto Macaluso e Michele De Santis, è caduto il residuale capo di imputazione per corruzione derubricato in abuso d'ufficio. In primo grado era stato condannato a tre anni, a fronte di una richiesta di condanna a 9 anni. Il processo riguardava il rilascio dell'attestato necessario per lavorare sui mercantili e a bordo della navi da crociera. I candidati avrebbero avuto la certezza di superare le prove, conoscendo in anticipo le risposte durante i pre corsi per diventare primo ufficiale di coperta o di macchina. Un ruolo chiave avrebbe avuto Paterna, direttore di macchina e componente della commissione esaminatrice.



Trapani Oggi

Trapani

Firmato stamane in Prefettura il protocollo di legalità Anas

Un momento importante quello vissuto quest'oggi in Prefettura a **Trapani**, dov'è stato sottoscritto dal Prefetto, Daniela Lupo e dal Responsabile Accordi di Sicurezza di Anas s.p.a., Pietro Russo, alla presenza dei vertici delle Forze dell'Ordine, il Protocollo di Legalità finalizzato alla realizzazione del collegamento tra la S.S. n. 119 di Gibellina e la S.S. n. 113 Settentrionale Sicula - lavori di costruzione del collegamento viario esterno all'abitato di Alcamo tra S.S. 119 km 2+370 e la S.S. 113 km 331+500 - variante di Alcamo - primo lotto. Lo strumento pattizio, conforme allo schema di protocollo di legalità è finalizzato a prevenire e contrastare il rischio di infiltrazioni della criminalità organizzata nella realizzazione dell'opera nonché a garantire la regolarità nell'assunzione della manodopera ed il rispetto della normativa sulla sicurezza dei luoghi di lavoro di questo importante intervento infrastrutturale che è ritenuto strategico dal Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Infrastrutture e degli Insediamenti Prioritari. Il Protocollo è stato sottoscritto anche dall'Ispettorato territoriale del Lavoro e dalle organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative che saranno anche componenti dell'apposito tavolo di monitoraggio dei flussi di manodopera, coordinato da questa Prefettura. Analoghi strumenti di legalità sono stati sottoscritti negli anni scorsi per altrettante opere strategiche che dovranno essere realizzate in Provincia di **Trapani**, tra queste si citano le infrastrutture per il ripristino della linea ferroviaria Palermo-**Trapani** via Milo e la relativa elettrificazione della linea nonché i lavori presso il **porto** di **Trapani** per il dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente roncioglio.



CS, "MAREBONUS - SEA MODAL SHIFT, DEIDDA (FDI): ESTESA RETE DI COLLEGAMENTI PER RICHIEDERE INCENTIVO; AGGIUNTE ROTTE DA CAGLIARI"

(AGENPARL) - mar 16 gennaio 2024 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA E L'INTERMODALITÀ già Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità IL DIRETTORE GENERALE VISTO l'articolo 1, comma 647 della legge 28/dicembre 2018, n. 208; VISTO il decreto interministeriale (MIT-MEF) 11 ottobre 2023, n. 166 pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n.272 del 21 novembre 2023 "Regolamento recante l'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 647, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 Sea Modal Shift"; VISTO, in particolare l'articolo 7, comma 1, del predetto Regolamento 166/2023 per il quale "Sono considerate rotte sempre ammissibili gli itinerari marittimi indicati nell' Allegato A, corredato dall'indicazione del corrispondente tratto chilometrico stradale evitato. Per le ulteriori rotte indicate dalle Imprese all'atto della presentazione della domanda, il tratto chilometrico stradale evitato

è individuato con apposito decreto della Direzione generale."; VISTO il decreto direttoriale 6 dicembre 2023, n. 42, pubblicato in pari data sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare l'art. 2 comma 6 ove è previsto che "Per ulteriori rotte che verranno indicate dalle imprese, se ammissibili, il corrispondente tratto chilometrico stradale evitato sarà individuato con apposito decreto della Direzione generale."; VISTO il decreto direttoriale 14 dicembre 2023, n. 49, di nomina della Commissione per la validazione dell'attività istruttoria svolta dal soggetto gestore; PRESO ATTO che alla data del 15 dicembre 2023 (termine di scadenza per la presentazione delle domande) risultano 603 richieste di accesso al contributo; ATTESO che, nell'ambito complessivo delle citate 603 domande, le imprese richiedenti hanno indicato ulteriori rotte diverse da quelle già elencate nell'Allegato A del Regolamento 166/2023; VISTO il verbale della Commissione del 19 dicembre 2023 per la verifica delle ulteriori rotte indicate nelle domande; RITENUTO che anche le ulteriori rotte indicate dalle imprese sono state ritenute rispondenti a finalità di sviluppo e potenziamento del trasporto combinato e intermodale per vie marittime; DECRETA di individuare quali ulteriori rotte da considerarsi aggiuntive rispetto a quelle già indicate nell'Allegato A del Regolamento sopra indicato, le seguenti rotte con accanto espresso il corrispondente tratto chilometrico stradale evitato: Origine Destinazione km equivalenti CAGLIARI BARCELLONA CAGLIARI CIVITAVECCHIA CAGLIARI GENOVA CAGLIARI LIVORNO CAGLIARI CARRARA CATANIA BARCELLONA CATANIA PATRASSO CATANIA SAGUNTO CIVITAVECCHIA PORTO TORRES GENOVA MALTA GENOVA TERMINI IMERESE LIVORNO MALTA



(AGENPARL) - mar 16 gennaio 2024 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA E L'INTERMODALITÀ già Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità IL DIRETTORE GENERALE VISTO l'articolo 1, comma 647 della legge 28/dicembre 2018, n. 208; VISTO il decreto interministeriale (MIT-MEF) 11 ottobre 2023, n. 166 pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n.272 del 21 novembre 2023 "Regolamento recante l'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 647, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 Sea Modal Shift"; VISTO, in particolare l'articolo 7, comma 1, del predetto Regolamento 166/2023 per il quale "Sono considerate rotte sempre ammissibili gli itinerari marittimi indicati nell' Allegato A, corredato dall'indicazione del corrispondente tratto chilometrico stradale evitato. Per le ulteriori rotte indicate dalle imprese all'atto della presentazione della domanda, il tratto chilometrico stradale evitato è individuato con apposito decreto della Direzione generale."; VISTO il decreto direttoriale 6 dicembre 2023, n. 42, pubblicato in pari data sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare l'art. 2 comma 6 ove è previsto che "Per ulteriori rotte che verranno indicate dalle imprese, se ammissibili, il corrispondente tratto chilometrico stradale evitato sarà individuato con apposito decreto della Direzione generale."; VISTO il decreto direttoriale 14 dicembre 2023, n. 49, di nomina della Commissione per la validazione dell'attività istruttoria svolta dal soggetto gestore; PRESO ATTO che alla data del 15 dicembre 2023 (termine di scadenza per la presentazione delle domande) risultano 603 richieste di accesso al contributo; ATTESO che, nell'ambito complessivo delle citate 603 domande, le imprese richiedenti hanno indicato ulteriori rotte diverse da quelle già elencate nell'Allegato A del Regolamento 166/2023; VISTO il verbale della Commissione del 19 dicembre 2023 per la verifica delle ulteriori rotte indicate nelle domande; RITENUTO che anche le ulteriori rotte indicate dalle imprese sono state ritenute rispondenti a finalità di sviluppo e potenziamento del trasporto combinato e intermodale per vie marittime; DECRETA di individuare quali ulteriori rotte da considerarsi aggiuntive rispetto a quelle già indicate nell'Allegato A del Regolamento sopra indicato, le seguenti rotte con accanto espresso il corrispondente tratto chilometrico stradale evitato: Origine Destinazione km equivalenti CAGLIARI BARCELLONA CAGLIARI CIVITAVECCHIA CAGLIARI GENOVA CAGLIARI LIVORNO CAGLIARI CARRARA CATANIA BARCELLONA CATANIA PATRASSO CATANIA SAGUNTO CIVITAVECCHIA PORTO TORRES GENOVA MALTA GENOVA TERMINI IMERESE LIVORNO MALTA

Agenparl

Focus

LIVORNO PATRASSO LIVORNO PORTO TORRES LIVORNO SALERNO MESSINA MALTA NAPOLI TERMINI
IMERESE NAPOLI MILAZZO PALERMO BARCELLONA PALERMO VALENCIA SALERNO BARCELLONA
SALERNO MALTA SALERNO SAGUNTO SAVONA SAGUNTO IL DIRETTORE GENERALE (Dott. Donato Liguori)
LIGUORI DONATO GMT+01:00.

A Genova, La Spezia e Napoli, il primo corso professionale di Med Cruise sulla sostenibilità

Cruise Professional Development Course 2024 organizzato da Med Cruise, primo corso professionale svolto a bordo di MSC Fantasia il 15, 16 e 17 gennaio. Partito da Genova, fa tappa a La Spezia e a Napoli, coinvolgendo 42 rappresentanti dei più importanti porti crocieristici del Mediterraneo per promuovere la conoscenza di strumenti e progetti di sostenibilità in ambito turistico e crocieristico.



Il Nautilus

Focus

SILVERSEA BATTEZZA UFFICIALMENTE SILVER NOVA A FORT LAUDERDALE

Silversea, inaugurando una nuova era del lusso in mare, ha ufficialmente battezzato Silver Nova durante una cerimonia intima a Fort Lauderdale, onorando le tradizioni marittime per accogliere la 'Nave della Luce' nella sua flotta. MIAMI, Florida -Silver Nova, la nave ultra-lusso più ecologica mai costruita, rafforza l'impegno del gruppo Royal Caribbean nell'offrire le migliori vacanze nel modo più sostenibile. Durante la Naming Ceremony di Silver Nova le emozioni sono state palpabili mentre i corni scozzesi, una tradizione consueta del Gruppo Royal Caribbean, hanno suonato trionfalmente nel teatro di Silver Nova per segnare l'inizio della cerimonia. I festeggiamenti sono poi proseguiti con una toccante esecuzione dell'inno nazionale degli Stati Uniti da parte di Rachel York, seguita da una proiezione esclusiva di un video commemorativo per celebrare il 30° anniversario di Silversea nel 2024. Il reverendo Sanford Sears e il rabbino Adam Watstein hanno poi benedetto Silver Nova. Barbara Muckermann, presidente di Silversea, e Jason Liberty, presidente e CEO del Gruppo Royal Caribbean, hanno poi annunciato la madrina della nave: la celebre chef, ristoratrice e personaggio televisivo Nina Compton. A chiudere la cerimonia, la madrina - accompagnata dal capitano Cosimo Pontillo - ha ufficialmente battezzato Silver Nova e ha fatto infrangere una bottiglia di champagne sullo scafo della nave, prima che Jason Liberty invitasse gli ospiti ad un brindisi per celebrare l'occasione. "Dopo anni di ricerca, sviluppo e collaborazione, siamo tutti incredibilmente orgogliosi di dare il benvenuto ufficiale a Silver Nova nella flotta del Gruppo Royal Caribbean. Silver Nova rappresenta un progetto rivoluzionario, una nuova visione per l'esperienza di viaggio ultra-lusso", ha dichiarato Jason Liberty. "Continueremo a guardare oltre per innovare l'esperienza nel 2024 con i nostri tre brand globali che, insieme, trasformano la vacanza di una vita in una vita di vacanze per i nostri ospiti in tutto il mondo." "È appropriato che abbiamo ufficialmente battezzato Silver Nova - una nave pionieristica - nello stesso anno in cui Silversea celebra il suo 30° anniversario: la nave collega la nostra storia con il nostro domani, trovando un perfetto equilibrio tra la raffinata eredità del nostro brand e il futuro dei viaggi in crociera ultra-lusso", ha dichiarato Barbara Muckermann. "Il lancio di questa nave pionieristica non sarebbe stato possibile senza il prezioso supporto di Jason Liberty e di tutto il Gruppo Royal Caribbean, Silversea e Meyer Werft. Forte espressione del nostro brand, Silver Nova farà immergere gli ospiti nelle destinazioni più arricchenti del mondo, sostenendo l'unione con le comunità locali e la scoperta culturale. Per questo motivo, lo chef Nina Compton è la scelta perfetta come madrina della nave: i suoi valori si allineano perfettamente con quelli al centro del nostro programma culinario S.A.L.T., e sono certa che ispirerà i nostri ospiti a interagire in modo significativo con il pianeta e le persone." **NINA COMPTON: INTEGRAZIONE, SCOPERTA CULTURALE E TRADIZIONE**



Il Nautilus
SILVERSEA BATTEZZA UFFICIALMENTE SILVER NOVA A FORT LAUDERDALE
01/16/2024 10:07

Silversea, inaugurando una nuova era del lusso in mare, ha ufficialmente battezzato Silver Nova durante una cerimonia intima a Fort Lauderdale, onorando le tradizioni marittime per accogliere la 'Nave della Luce' nella sua flotta. MIAMI, Florida -Silver Nova, la nave ultra-lusso più ecologica mai costruita, rafforza l'impegno del gruppo Royal Caribbean nell'offrire le migliori vacanze nel modo più sostenibile. Durante la Naming Ceremony di Silver Nova le emozioni sono state palpabili mentre i corni scozzesi, una tradizione consueta del Gruppo Royal Caribbean, hanno suonato trionfalmente nel teatro di Silver Nova per segnare l'inizio della cerimonia. I festeggiamenti sono poi proseguiti con una toccante esecuzione dell'inno nazionale degli Stati Uniti da parte di Rachel York, seguita da una proiezione esclusiva di un video commemorativo per celebrare il 30° anniversario di Silversea nel 2024. Il reverendo Sanford Sears e il rabbino Adam Watstein hanno poi benedetto Silver Nova. Barbara Muckermann, presidente di Silversea, e Jason Liberty, presidente e CEO del Gruppo Royal Caribbean, hanno poi annunciato la madrina della nave: la celebre chef, ristoratrice e personaggio televisivo Nina Compton. A chiudere la cerimonia, la madrina - accompagnata dal capitano Cosimo Pontillo - ha ufficialmente battezzato Silver Nova e ha fatto infrangere una bottiglia di champagne sullo scafo della nave, prima che Jason Liberty invitasse gli ospiti ad un brindisi per celebrare l'occasione. "Dopo anni di ricerca, sviluppo e collaborazione, siamo tutti incredibilmente orgogliosi di dare il benvenuto ufficiale a Silver Nova nella flotta del Gruppo Royal Caribbean. Silver Nova rappresenta un progetto rivoluzionario, una nuova visione per l'esperienza di viaggio ultra-lusso", ha dichiarato Jason Liberty. "Continueremo a guardare oltre per innovare l'esperienza nel 2024 con i nostri tre brand globali che, insieme, trasformano la vacanza di una vita in una vita di vacanze per i nostri ospiti in tutto il mondo."

Il Nautilus

Focus

Nata a Santa Lucia, residente a New Orleans e formata al Culinary Institute of America, Nina Compton è una chef pluripremiata, ristoratrice e personaggio televisivo. I suoi valori di integrazione, scoperta culturale e l'onore della tradizione si allineano con quelli del programma culinario S.A.L.T. di Silversea. Proprietaria di due ristoranti a New Orleans, Compton è una appassionata sostenitrice del cibo dei Caraibi ed è stata nominata Ambasciatrice Culinaria per la sua terra natale, Santa Lucia, dove suo padre ha servito come primo ministro dell'isola. "Sono onorata di essere stata nominata madrina di Silver Nova", ha detto Nina Compton. "Durante la mia vita, ho esplorato i molti modi in cui le cucine del mondo - specialmente quella della mia nazione natale, Santa Lucia, e dei Caraibi in generale. Queste rafforzano le interazioni umane, facilitano la scoperta culturale e onorano l'eredità, la tradizione e l'identità. Credo che cibo e bevande abbiano il potere di unire le persone, offrendo un'idea delle usanze di una comunità come linguaggio unificante. Spero che il mio viaggio ispiri gli ospiti di Silver Nova a connettersi in modo significativo con le destinazioni che visitano e con le persone, creando relazioni solide, ampliando gli orizzonti e offrendo un arricchimento personale." SILVER NOVA: LA STORIA DI SILVERSEA INCONTRA IL FUTURO DEI VIAGGI IN CROCIERA ULTRA-LUSSO Silver Nova, la nave più ecologica mai costruita, introduce una nuova concezione del lusso in mare. Il suo design innovativo, che privilegia la simmetria e introduce un uso senza precedenti di circa 4.000 m² di vetro, immerge gli ospiti nella destinazione da praticamente tutte le aree e suite, con viste estese ad ogni angolo. Il suo pool deck ridisegnato, che si affaccia sul mare sul lato tribordo, e le nuove aree all'aperto - il Dusk Bar e il Marquee - sono gli esempi migliori della sua apertura alla destinazione. Una delle navi da crociera più spaziose mai costruite, Silver Nova ha un rapporto spazio-ospite di 75 GRT per ospite - il più alto nella flotta di Silversea. Offre uno dei livelli di servizio più personalizzati in mare con un rapporto equipaggio-ospite di 1:1,3, compreso il servizio di maggiordomo per tutte le suite. Ospita fino a 728 ospiti in 13 diverse categorie di suite, la più grande varietà di suite nella storia di Silversea e tra gli alloggi più spaziosi di qualsiasi nave da crociera. Ogni suite offre l'uso di un balcone privato. Silver Nova, dopo il suo viaggio inaugurale da Venezia avvenuto il 14 agosto 2023 e dopo la Naming Ceremony a Fort Lauderdale, intraprende ora il suo primo Grand Voyage, il Grand Voyage South America 2024, durante il quale circumnavigherà il continente, facendo scalo in 38 destinazioni in 18 paesi per 71 giorni.

Informatore Navale

Focus

Il Presidente di Assomarinas Roberto Perocchio sarà, il 26 gennaio, al Salone di Düsseldorf per parlare della transizione ecologica del settore della nautica

Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas, Associazione italiana porti turistici aderente a Confindustria Nautica e Federturismo Confindustria, interverrà il 26 gennaio come relatore al congresso internazionale "Blue Innovation Dock" di EBI (European Boat Industry), l'organizzazione europea delle industrie nautiche, che si svolgerà al Salone nautico di Düsseldorf. Il congresso, articolato in diverse giornate di dibattiti, è dedicato all'accelerazione della transizione ecologica del settore e a tutte le novità tecnologiche che possono favorirla, dalla propulsione elettrica, ai biocarburanti e all'idrogeno. Roma, 15 gennaio 2024 - Dopo tre anni di ripresa economica dei servizi portuali turistici, anche in Italia si stanno riaprendo i cantieri per la realizzazione di nuovi porti turistici e sono numerose le iniziative portuali turistiche che dovranno tener conto delle nuove tendenze tecnologiche della nautica, dei nuovi sistemi di propulsione e dei nuovi carburanti. Solo per citarne alcuni si passa dal completamento di Imperia e del nuovo waterfront di Levante a Genova, al rilancio di Ospedaletti, alla trasformazione di Rapallo, all'avviamento e completamento di Marina Arcipelago Toscano a Piombino, all'ampliamento di Marina Punta Ala, al recupero innovativo del Porto Mediceo di Livorno, al progetto Marina Yachting di Civitavecchia a quello di Fiumicino, all'ampliamento di Base Nautica Flavio Gioia di Gaeta, ai lavori preparatori a Castelvolturno, al recupero del bacino ovest del porto di Cagliari, al nuovo waterfront di Olbia, al completamento del porto turistico di Sant'Agata di Militello, al molo trapezoidale di Palermo, al progetto del marina di Otranto, ai moli destinati alla nautica nel porto di Bari, al rilancio di Porto San Giorgio a Fermo. Anche alla luce di questo scenario Assomarinas torna a chiedere al Governo un "New Deal" per la portualità turistica italiana che consiste in pochi punti essenziali, riassunti anche nel recente Piano del Mare elaborato dal CIPOM (Comitato interministeriale per le politiche del mare): Definitivo chiarimento della non applicabilità della Direttiva Bolkestein ai porti turistici, ai sensi degli artt. 2 e 12 della stessa Direttiva; Classamento catastale delle strutture di attracco in E1; Incentivi per la riqualificazione delle strutture esistenti; Semplificazione dei dragaggi; Definitiva chiusura dei contenziosi ancora in essere sulla legge 296/2006.



Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas, Associazione italiana porti turistici aderente a Confindustria Nautica e Federturismo Confindustria, interverrà il 26 gennaio come relatore al congresso internazionale "Blue Innovation Dock" di EBI (European Boat Industry), l'organizzazione europea delle industrie nautiche, che si svolgerà al Salone nautico di Düsseldorf. Il congresso, articolato in diverse giornate di dibattiti, è dedicato all'accelerazione della transizione ecologica del settore e a tutte le novità tecnologiche che possono favorirla, dalla propulsione elettrica, ai biocarburanti e all'idrogeno. Roma, 15 gennaio 2024 - Dopo tre anni di ripresa economica dei servizi portuali turistici, anche in Italia si stanno riaprendo i cantieri per la realizzazione di nuovi porti turistici e sono numerose le iniziative portuali turistiche che dovranno tener conto delle nuove tendenze tecnologiche della nautica, dei nuovi sistemi di propulsione e dei nuovi carburanti. Solo per citarne alcuni si passa dal completamento di Imperia e del nuovo waterfront di Levante a Genova, al rilancio di Ospedaletti, alla trasformazione di Rapallo, all'avviamento e completamento di Marina Arcipelago Toscano a Piombino, all'ampliamento di Marina Punta Ala, al recupero innovativo del Porto Mediceo di Livorno, al progetto Marina Yachting di Civitavecchia a quello di Fiumicino, all'ampliamento di Base Nautica Flavio Gioia di Gaeta, ai lavori preparatori a Castelvolturno, al recupero del bacino ovest del porto di Cagliari, al nuovo waterfront di Olbia, al completamento del porto turistico di Sant'Agata di Militello, al molo trapezoidale di Palermo, al progetto del marina di Otranto, ai moli destinati alla nautica nel porto di Bari, al rilancio di Porto San Giorgio a Fermo. Anche alla luce di questo scenario Assomarinas torna a chiedere al Governo un "New Deal" per la portualità turistica italiana che consiste in pochi punti essenziali, riassunti anche nel recente Piano del

DAI RIBELLI HOUTHY UN "LASCIAPASSARE" PER LE NAVI CHE TRASPORTANO PETROLIO?

Monitoraggio del Centro Giuseppe Bono sull'evoluzione della crisi nel Mar Rosso Una delle caratteristiche del conflitto in atto in Medio Oriente sono le contraddizioni e gli interrogativi senza risposta A quelli relativi alla "sorpresa" dell'attacco di Hamas del 7 di ottobre, si somma ora quello relativo alla imprevedibilità dell'offensiva dei ribelli Houthi nello Yemen. Attacchi altamente prevedibili se si considera che nel 2015 i ribelli Houthi occuparono l'isola di Permin, nel bel mezzo dello stretto di Bab el Mandeb (largo solo 18 miglia), e prima di esserne scacciati dall'Arabia Saudita, sequestrarono una nave petroliera dichiarando la loro sovranità sullo stretto di Bab el Mandeb. Oggi l'isola è diventata una base militare e aerea avanzata per le forze anti-Houthi. Secondo il monitoraggio che il Centro Giuseppe Bono sta svolgendo, i rischi derivanti dal blocco della quarta via marittima più trafficata al mondo si sono focalizzati sino a oggi sul flusso delle merci e in particolare dei container attraverso il Mar Rosso e quindi il Canale di Suez; quasi una prova generale che potrebbe all'improvviso coinvolgere anche il trasporto di energia in superficie ma anche nei pipelines e nelle infrastrutture sottomarine.

Una più attenta valutazione di quanto sta accadendo nel Mar Rosso evidenzia sul fronte energia due elementi determinanti: se si eccettua il caso di una petroliera norvegese, il traffico di petrolio nel Mar Rosso sembra godere di una sorta di lasciapassare da parte degli Houthi. E molti analisti mediorientali pensano che ciò possa riflettere l'intenzione dell'Iran di evitare un'escalation del conflitto inevitabile se fosse colpito il traffico petrolifero (un quarto del traffico mondiale transita attraverso Bab el Mandeb). Non solo. Per il petrolio iraniano di alta qualità, il beneficio di un comunque inevitabile aumento delle quotazioni (non fosse altro per i premi assicurativi rischio guerra) sta rappresentando un vantaggio concreto specie per quanto riguarda l'export verso la Cina. Non è un caso quindi, se il numero medio delle navi petroliere in transito nella zona a rischio missili e droni, è praticamente immutato rispetto alle medie del 2023, ma anche che le uniche navi cisterna dirottate sulla rotta della circumnavigazione dell'Africa siano tutte operate direttamente o indirettamente da interessi americani o israeliani. Sempre secondo i risultati dell'analisi in corso svolta dal Centro Giuseppe Bono mentre il milione di barili di greggio in transito nell'area a rischio non dovrebbe subire eccessivo impatto dalle azioni dei ribelli Houthi, ben diverso sembra essere il crash sul traffico di gas, in particolare quello del Qatar ma anche sull'oleodotto transarabico sino al porto di Yanbu sul Mar Rosso. Traffico considerato da numerose "intelligence" ad alto rischio. E non è un caso che anche il gasdotto fra Egitto e Israele, abbia cessato di operare e quindi di garantire forniture all'Egitto già a poche ore dall'avvio dell'operazione Gaza. Idem per l'oleodotto fra Eilat sul Mar Rosso e Ashdod, sulla costa mediterranea



Monitoraggio del Centro Giuseppe Bono sull'evoluzione della crisi nel Mar Rosso. Una delle caratteristiche del conflitto in atto in Medio Oriente sono le contraddizioni e gli interrogativi senza risposta. A quelli relativi alla "sorpresa" dell'attacco di Hamas del 7 di ottobre, si somma ora quello relativo alla imprevedibilità dell'offensiva dei ribelli Houthi nello Yemen. Attacchi altamente prevedibili se si considera che nel 2015 i ribelli Houthi occuparono l'isola di Permin, nel bel mezzo dello stretto di Bab el Mandeb (largo solo 18 miglia), e prima di esserne scacciati dall'Arabia Saudita, sequestrarono una nave petroliera dichiarando la loro sovranità yemenita sullo stretto di Bab el Mandeb. Oggi l'isola è diventata una base militare e aerea avanzata per le forze anti-Houthi. Secondo il monitoraggio che il Centro Giuseppe Bono sta svolgendo, i rischi derivanti dal blocco della quarta via marittima più trafficata al mondo si sono focalizzati sino a oggi sul flusso delle merci e in particolare dei container attraverso il Mar Rosso e quindi il Canale di Suez; quasi una prova generale che potrebbe all'improvviso coinvolgere anche il trasporto di energia in superficie ma anche nei pipelines e nelle infrastrutture sottomarine. Una più attenta valutazione di quanto sta accadendo nel Mar Rosso evidenzia sul fronte energia due elementi determinanti: se si eccettua il caso di una petroliera norvegese, il traffico di petrolio nel Mar Rosso sembra godere di una sorta di lasciapassare da parte degli Houthi. E molti analisti mediorientali pensano che ciò possa riflettere l'intenzione dell'Iran di evitare un'escalation del conflitto inevitabile se fosse colpito il traffico petrolifero (un quarto del traffico mondiale transita attraverso Bab el Mandeb). Non solo. Per il petrolio iraniano di alta qualità, il beneficio di un comunque inevitabile aumento delle quotazioni (non fosse altro per i premi assicurativi rischio guerra) sta rappresentando un vantaggio concreto specie per quanto riguarda l'export verso la Cina. Non è un caso quindi, se il numero

Informatore Navale

Focus

di Israele. Oleodotto che (per ironia della storia) fu costruito da una joint venture israelo-iraniana prima dell'avvento al potere dell'Ayatollah Khomeini. La comparazione fra le analisi in atto, svolte da differenti enti di ricerca e soggetti, solleva due ulteriori interrogativi: il primo relativo al recente blocco di Suez causato dalla portacontainer Ever Given: fu davvero causato da una tempesta di sabbia o da un errore umano? Oppure da un cyber attack? E a proposito di cyber attack, il livello di alert su tutte le infrastrutture sottomarine in Mediterraneo è ormai in costante rialzo da settimane. Proprio in questa ottica il ruolo svolto dalla Marina militare italiana può rivelarsi decisivo e ben più rilevante rispetto all'azione deterrente svolta dalla singola nave oggi in missione nel Mar Rosso.

Informazioni Marittime

Focus

Mar Rosso, il Qatar frena il transito di gas

Con l'avvio delle operazioni militari statunitensi contro gli Houthi, la crisi del commercio marittimo dell'area potrebbe entrare in una nuova fase, colpendo l'inflazione e i costi dell'energia. Il recente attacco di una coalizione di paesi occidentali, guidati dagli Stati Uniti, contro una serie di postazioni militari dei ribelli Houthi in Yemen potrebbe avere effetti negativi sul commercio marittimo del petrolio, sui costi dell'energia, delle spedizioni marittime e infine anche sull'inflazione. Finora le tensioni nel Mar Rosso degli ultimi due mesi - cominciate a novembre scorso con una serie di attacchi intimidatori e dimostrativi degli Houthi, gruppo militare ribelle sciita yemenita vicino all'Iran, tramite lancio di missili e droni armati contro navi mercantili europee ma soprattutto legate a Israele - hanno influenzato principalmente il traffico marittimo dei container, con la quasi totalità delle portacontainer che da diverse settimane viaggia circumnavigando l'Africa doppiando il Capo di Buona Speranza. Le portacontainer attualmente non passano praticamente più per il Mar Rosso, e quindi per il canale di Suez, che soltanto a dicembre avrebbe perso circa il 40 per cento del traffico. Tra il canale di Suez e il Mar Rosso (per entrare o uscire dal canale il passaggio per questo mare è obbligatorio) transita ogni anno circa il 12 per cento del traffico marittimo mondiale, il 30 per cento di quello container, il 12 per cento del petrolio e l'8 per cento del gas naturale liquefatto. In questa fase di tensione militare nel Mar Rosso una buona parte di questo traffico, non "tagliando" più per il canale di Suez, è costretto a viaggiare di più, costando quindi di più. Secondo gli ultimi dati analizzati da Bloomberg, il Qatar avrebbe sospeso l'invio di diverse petroliere e navi per il trasporto di gas naturale liquefatto attraverso il Mar Rosso. È un segnale rilevante, secondo alcuni esperti, il segno che alcuni operatori dei combustibili fossili stanno iniziando a percepire un rischio nell'area. Il Qatar è il secondo fornitore mondiale di gas, dopo gli Stati Uniti, rappresentando circa il 13 per cento del consumo dell'Unione europea. Intanto, i costi di spedizione marittima stanno già aumentando. Da novembre scorso il costo di spedizione di un container da Genova a un porto cinese è passato mediamente da 1,500 a 4 mila dollari. Siamo però molto lontani dai picchi della prima ripresa post-pandemica, quando la tariffa era mediamente sopra i 10 mila dollari, fino a punte di 14 mila dollari. Un cambio di atteggiamento del genere da parte dei trasportatori e produttori mediorentali di energia, come il gas o il petrolio, potrebbe avere serie ripercussioni sui prezzi dell'energia. Attualmente, come riferisce il Sole 24 Ore, le scorte di gas e petrolio dei paesi europei sono più che sufficienti per garantire l'approvvigionamento invernale, per cui la crisi del Mar Rosso al momento non dovrebbe influenzarne la disponibilità. Ma le ripercussioni potrebbero esserci non tanto sulle scorte quanto sui prezzi, sull'inflazione, che potrebbe tornare ad



Con l'avvio delle operazioni militari statunitensi contro gli Houthi, la crisi del commercio marittimo dell'area potrebbe entrare in una nuova fase, colpendo l'inflazione e i costi dell'energia. Il recente attacco di una coalizione di paesi occidentali, guidati dagli Stati Uniti, contro una serie di postazioni militari dei ribelli Houthi in Yemen potrebbe avere effetti negativi sul commercio marittimo del petrolio, sui costi dell'energia, delle spedizioni marittime e infine anche sull'inflazione. Finora le tensioni nel Mar Rosso degli ultimi due mesi - cominciate a novembre scorso con una serie di attacchi intimidatori e dimostrativi degli Houthi, gruppo militare ribelle sciita yemenita vicino all'Iran, tramite lancio di missili e droni armati contro navi mercantili europee ma soprattutto legate a Israele - hanno influenzato principalmente il traffico marittimo dei container, con la quasi totalità delle portacontainer che da diverse settimane viaggia circumnavigando l'Africa doppiando il Capo di Buona Speranza. Le portacontainer attualmente non passano praticamente più per il Mar Rosso, e quindi per il canale di Suez, che soltanto a dicembre avrebbe perso circa il 40 per cento del traffico. Tra il canale di Suez e il Mar Rosso (per entrare o uscire dal canale il passaggio per questo mare è obbligatorio) transita ogni anno circa il 12 per cento del traffico marittimo mondiale, il 30 per cento di quello container, il 12 per cento del petrolio e l'8 per cento del gas naturale liquefatto. In questa fase di tensione militare nel Mar Rosso una buona parte di questo traffico, non "tagliando" più per il canale di Suez, è costretto a viaggiare di più, costando quindi di più. Secondo gli ultimi dati analizzati da Bloomberg, il Qatar avrebbe sospeso l'invio di diverse petroliere e navi per il trasporto di gas naturale liquefatto attraverso il Mar Rosso. È un segnale rilevante, secondo alcuni esperti, il segno che alcuni operatori dei combustibili fossili stanno iniziando a percepire un rischio nell'area. Il Qatar è il secondo fornitore mondiale di gas, dopo gli Stati Uniti, rappresentando circa il 13 per cento del consumo

Informazioni Marittime

Focus

aumentare. Secondo le stime dell'economista Tomasz Wieladek , un aumento del 10 per cento del prezzo del petrolio comporterebbe un aumento dell'inflazione media nell'Unione europea dello 0,4 per cento. Condividi Tag economia Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Focus

D'Agostino (ESPO): "Occorre accorciare la filiera logistica"

Per l'European Sea Port Organization la produzione manifatturiera va diversificata e avvicinata ai luoghi di consegna, rendendola più resiliente agli choc di guerra «Oggi gli choc nei traffici marittimi sono sempre più frequenti, ravvicinati e potenti. Occorre spostare l'attenzione dai trasporti alla localizzazione della produzione manifatturiera. Diversificare e accorciare la filiera della logistica». Lo afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'European Sea Port Organization, l'associazione europea dei porti. «Oggi - continua D'Agostino, presidente anche del porto di Trieste, che ha dovuto attendere due settimane per vedere l'approdo della prima portacontainer proveniente dal Mar Rosso - i costi dei noli si aggirano tra i 6 e gli 8 mila dollari, relativamente alla rotta tra Europa ed Asia, vale a dire tra tre e quattro volte di più rispetto ai costi di prima della crisi». Anche le assicurazioni, per le navi che transitano in quest'area, sono aumentate parecchio. Lo scenario è quello della nuova fase della guerra in Medio Oriente, iniziata con l'assalto di Hamas a Israele all'inizio di ottobre scorso, proseguita con l'invasione di quest'ultima della Striscia di Gaza nelle settimane successive e da novembre scorso allargatasi al Mar Rosso, e di conseguenza al canale di Suez, visto che questo mare è un passaggio obbligatorio per le navi mercantili che devono transitarci. Oggi questo esteso tratto di mare, soprattutto nella zona dello Stretto di Bab al-Mandab, tra lo Yemen e le coste del Corno d'Africa, è bersagliata dai missili e dai voli di droni armati lanciati dal gruppo ribelle yemenita e sciita degli Houthi. Venerdì scorso alcuni caccia di una coalizione formata principalmente da Gran Bretagna e Canada, sotto l'egida degli Stati Uniti, ha iniziato a colpire alcuni obiettivi militari degli Houthi nello Yemen. Un'azione che, seppur finalizzata a rendere di nuovo sicura questa rotta commerciale marittima (la quasi totalità delle portacontainer da diverse settimane non ci transita più, preferendo circumnavigare l'Africa), ha di fatto, almeno per il momento, reso l'area ancora meno sicura per i mercantili che trasportano container, disincentivando da qualche giorno anche il passaggio delle petroliere e delle gasiere. Condividi Tag economia Articoli correlati.



Per l'European Sea Port Organization la produzione manifatturiera va diversificata e avvicinata ai luoghi di consegna, rendendola più resiliente agli choc di guerra «Oggi gli choc nei traffici marittimi sono sempre più frequenti, ravvicinati e potenti. Occorre spostare l'attenzione dai trasporti alla localizzazione della produzione manifatturiera. Diversificare e accorciare la filiera della logistica». Lo afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'European Sea Port Organization, l'associazione europea dei porti. «Oggi - continua D'Agostino, presidente anche del porto di Trieste, che ha dovuto attendere due settimane per vedere l'approdo della prima portacontainer proveniente dal Mar Rosso - i costi dei noli si aggirano tra i 6 e gli 8 mila dollari, relativamente alla rotta tra Europa ed Asia, vale a dire tra tre e quattro volte di più rispetto ai costi di prima della crisi». Anche le assicurazioni, per le navi che transitano in quest'area, sono aumentate parecchio. Lo scenario è quello della nuova fase della guerra in Medio Oriente, iniziata con l'assalto di Hamas a Israele all'inizio di ottobre scorso, proseguita con l'invasione di quest'ultima della Striscia di Gaza nelle settimane successive e da novembre scorso allargatasi al Mar Rosso, e di conseguenza al canale di Suez, visto che questo mare è un passaggio obbligatorio per le navi mercantili che devono transitarci. Oggi questo esteso tratto di mare, soprattutto nella zona dello Stretto di Bab al-Mandab, tra lo Yemen e le coste del Corno d'Africa, è bersagliata dai missili e dai voli di droni armati lanciati dal gruppo ribelle yemenita e sciita degli Houthi. Venerdì scorso alcuni caccia di una coalizione formata principalmente da Gran Bretagna e Canada, sotto l'egida degli Stati Uniti, ha iniziato a colpire alcuni obiettivi militari degli Houthi nello Yemen. Un'azione che, seppur finalizzata a rendere di nuovo sicura questa rotta commerciale marittima (la quasi totalità delle portacontainer da diverse settimane non ci transita più, preferendo circumnavigare l'Africa), ha di fatto, almeno per il momento, reso l'area ancora meno sicura per i mercantili che trasportano container,

Clima e burrasche, colpe del CO/2

HELSINKI - Si parla molto, di questi tempi, di burrasche eccezionali sul Mediterraneo, con i danni provocati sulle coste dei paesi del sud Europa: dando la colpa in particolare al cambiamento climatico ed all'influenza delle emissioni dannose da parte delle attività umane. Eppure c'è chi, come scienziati anche italiani di chiara fama (meteorologo professor Franco Prodi), sostiene che il cambiamento climatico in atto fa parte dei cicli naturali della nostra Terra, dovuto anche alle oscillazioni dell'asse terrestre. Comunque sia, le burrasche violente ci sono sempre state e ci sono anche in aree non mediterranee. Basta citare quella che si è abbattuta nel mar Baltico un. Paio di settimane fa, con danni notevoli alle strutture portuali in poarytcolkare della nautica. La foto lo dimostra: e si tratta di scali da diporto attrezzati per il peggior maltempo, che tuttavia non hanno retto alla bufera. Anche in Mediterraneo peraltro ci sono state in passato burrasche del tutto atipiche, con danni importanti alle strutture marittime e alla navigazione. Alla fine degli anni '70 ci fu una burrasca che coinvolse tutta la parte nord-ovest del Mediterraneo, a partire dal golfo del Leone, che provocò danni rilevanti ai porti delle Baleari, della Coresica occidentale e della Sicilia, con alcuni naufragi di gran di imbarcazioni a vela impegnate in regate.



Assomarinas, appuntamento a Düsseldorf

Roberto Perocchio ROMA - Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas, (Associazione italiana porti turistici aderente a Confindustria Nautica e Federturismo Confindustria) interverrà il 26 gennaio come relatore al congresso internazionale "Blue Innovation Dock" di EBI (European Boat Industry), l'organizzazione europea delle industrie nautiche, che si svolgerà al Salone nautico di Düsseldorf. Il congresso, articolato in diverse giornate di dibattiti, è dedicato all'accelerazione della transizione ecologica del settore e a tutte le novità tecnologiche che possono favorirla, dalla propulsione elettrica, ai biocarburanti e all'idrogeno. Dopo tre anni di ripresa economica dei servizi portuali turistici, anche in Italia si stanno riaprendo i cantieri per la realizzazione di nuovi porti turistici e sono numerose le iniziative portuali turistiche che dovranno tener conto delle nuove tendenze tecnologiche della nautica, dei nuovi sistemi di propulsione e dei nuovi carburanti. Solo per citarne alcuni si passa dal completamento di Imperia e del nuovo waterfront di Levante a Genova, al rilancio di Ospedaletti, alla trasformazione di Rapallo, all'avviamento e completamento di Marina Arcipelago Toscano a Piombino, all'ampliamento di Marina Punta Ala, al recupero innovativo del Porto Mediceo di Livorno, al progetto Marina Yachting di Civitavecchia a quello di Fiumicino, all'ampliamento di Base Nautica Flavio Gioia di Gaeta, ai lavori preparatori a Castelvoturno, al recupero del bacino ovest del porto di Cagliari, al nuovo waterfront di Olbia, al completamento del porto turistico di Sant'Agata di Militello, al molo trapezoidale di Palermo, al progetto del marina di Otranto, ai moli destinati alla nautica nel porto di Bari, al rilancio di Porto San Giorgio a Fermo. Anche alla luce di questo scenario - dice Perocchio - Assomarinas torna a chiedere al Governo un "New Deal" per la portualità turistica italiana che consiste in pochi punti essenziali, riassunti anche nel recente Piano del Mare elaborato dal CIPOM (Comitato interministeriale per le politiche del mare): definitivo chiarimento della non applicabilità della Direttiva Bolkestein ai porti turistici, ai sensi degli artt. 2 e 12 della stessa Direttiva; classamento catastale delle strutture di attracco in E1; Incentivi per la riqualificazione delle strutture esistenti; semplificazione delle norme sui dragaggi; definitiva chiusura dei contenziosi ancora in essere sulla legge 296/2006.



Roberto Perocchio ROMA - Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas, (Associazione italiana porti turistici aderente a Confindustria Nautica e Federturismo Confindustria) interverrà il 26 gennaio come relatore al congresso internazionale "Blue Innovation Dock" di EBI (European Boat Industry), l'organizzazione europea delle industrie nautiche, che si svolgerà al Salone nautico di Düsseldorf. Il congresso, articolato in diverse giornate di dibattiti, è dedicato all'accelerazione della transizione ecologica del settore e a tutte le novità tecnologiche che possono favorirla, dalla propulsione elettrica, ai biocarburanti e all'idrogeno. Dopo tre anni di ripresa economica dei servizi portuali turistici, anche in Italia si stanno riaprendo i cantieri per la realizzazione di nuovi porti turistici e sono numerose le iniziative portuali turistiche che dovranno tener conto delle nuove tendenze tecnologiche della nautica, dei nuovi sistemi di propulsione e dei nuovi carburanti. Solo per citarne alcuni si passa dal completamento di Imperia e del nuovo waterfront di Levante a Genova, al rilancio di Ospedaletti, alla trasformazione di Rapallo, all'avviamento e completamento di Marina Arcipelago Toscano a Piombino, all'ampliamento di Marina Punta Ala, al recupero innovativo del Porto Mediceo di Livorno, al progetto Marina Yachting di Civitavecchia a quello di Fiumicino, all'ampliamento di Base Nautica Flavio Gioia di Gaeta, ai lavori preparatori a Castelvoturno, al recupero del bacino ovest del porto di Cagliari, al nuovo waterfront di Olbia, al completamento del porto turistico di Sant'Agata di Militello, al molo trapezoidale di Palermo, al progetto del marina di Otranto, ai moli destinati alla nautica nel porto di Bari, al rilancio di Porto San Giorgio a Fermo. Anche alla luce di questo scenario - dice Perocchio - Assomarinas torna a chiedere al Governo un "New Deal" per la portualità turistica italiana che consiste in pochi punti essenziali, riassunti anche nel recente Piano del Mare elaborato dal CIPOM (Comitato interministeriale per le politiche del mare): definitivo chiarimento

L'agenzia di Viaggi

Focus

Ncl lancia il catalogo delle crociere 2024/25

Norwegian Cruise Line ha dato il via alla stagione delle crociere di quest'anno con il lancio del " Worldwide Cruising Guide 2024/25 " che informa gli agenti di viaggi e i loro clienti su itinerari, destinazioni, novità e vantaggi. Il nuovo catalogo è diviso in tre sezioni. La prima mostra immagini accattivanti dei vari aspetti dell'esperienza di crociera Ncl, tra cui la varietà di cabine, le caratteristiche del Freestyle Dining, le offerte di intrattenimento e tutti i dettagli su Free at Sea. Inoltre, offre informazioni su "Sail & Sustain", il programma di sostenibilità dell'azienda. La seconda sezione si concentra sul coinvolgimento e sull'ispirazione dei viaggiatori con dettagli su destinazioni specifiche, esempi di itinerari (comprese informazioni sulla crociera e sul periodo di viaggio), porti ed escursioni a terra. Il momento clou del programma della compagnia per il 2024/25 è la stagione estiva in Europa, con 11 navi, rotte più lunghe e scali portuali estesi per un'esperienza terrestre molto più coinvolgente. Ci sono anche le crociere in Asia, Alaska, Caraibi, Africa e Sudafrica, insieme alla stagione inaugurale di Norwegian Aqua che salperà nella primavera 2025. Informazioni su itinerario e prezzi tramite Book Norwegian o i normali sistemi di prenotazione. La parte finale del catalogo offre informazioni essenziali sulla flotta Ncl, sui pacchetti fly+cruise e sulle condizioni generali di viaggio. Le agenzie di viaggi con prenotazioni attive riceveranno le copie cartacee del catalogo, che è già disponibile online.



Port Logistic Press

Focus

Current affairs and future: the port cluster of the "Spezia system" takes stock in the Gazzetta

Reading time: minutes LA SPEZIA - MARINA DI CARRARA - The editorial staff of the Gazzetta della Spezia met with the representatives of the La Spezia port cluster who together make up the recently relaunched "Spezia System". A system which - writes the new Editor-in-Chief of the newspaper Anna Mori, who we praise for an excellent job - has proven to be a winning approach to encourage the development of a port with great potential. And who, presenting the meeting that took place in the newspaper's editorial office, introduces the interventions as follows: "Together we reviewed the current and future projects and, no less importantly, discussed the relationship between the port and the city". Interventions which can be read in full in the Gazzetta della Spezia and of which, by reporting them, we propose a short excerpt for each one. Federica Montaresi, General Secretary of the Port System Authority of the Eastern Ligurian Sea On the Port of La Spezia, the total impact on production is 4 billion and 729 million. For the employment part, there are 27,460 job positions. We add Marina di Carrara, where the economic impact is 1 billion and 609 million and the employment impact is 11,309. In total, at the level of the port system, the economic impact is 7 billion ..."). Cristiano Pieragnolo, Chief Commercial Officer Contship Italia (... "the winning solution is the challenge of finding the balance between the Port and the city... We are proposing the Spezia System because we strongly believe that the terminal alone is not able to face what will be the challenges of the future. For us, the support of local operators, but certainly also of the city, is fundamental..."). Bruno Pisano, President of the Customs Freight Forwarders Association Over the years it has acquired a role of excellence, introducing innovative procedures in all segments, in the customs, maritime and terms fields. We are also an excellence from a railway point of view and the first digitalisations were born at Spezia. There has always been this desire to create a system between public, private and the entire port cluster. Perhaps this philosophy had been a bit lost in recent times, but on several occasions it was reiterated how this Spezia-System can be strong and innovative). Salvatore Avena, Presidente Sezione Logistica Confindustria e Amministratore Delegato La Spezia Port Services ("Credo che il tema sia di natura culturale per la città e il porto, perché per capire come mai il porto non abbia mai avuto una funzione integrata con la città bisogna capirne la storia La nostra città è nata con una serie di servitù, una città che dà servizi in termini di aree a tutte le strutture strategiche italiane: Aeronautica, Marina Militare, Centri di ricerca Tutto ciò che è novità, è sempre stato visto con un po' di diffidenza, così è stato per il porto Quando il porto si è sviluppato negli anni '80, di per sé è andato avanti per la sua strada, ha trovato situazioni di criticità nel rapporto con il territorio, che ha fatto poco per integrarsi si è un po' chiuso in



Reading time: minutes LA SPEZIA - MARINA DI CARRARA - The editorial staff of the Gazzetta della Spezia met with the representatives of the La Spezia port cluster who together make up the recently relaunched "Spezia System". A system which - writes the new Editor-in-Chief of the newspaper Anna Mori, who we praise for an excellent job - has proven to be a winning approach to encourage the development of a port with great potential. And who, presenting the meeting that took place in the newspaper's editorial office, introduces the interventions as follows: "Together we reviewed the current and future projects and, no less importantly, discussed the relationship between the port and the city". Interventions which can be read in full in the Gazzetta della Spezia and of which, by reporting them, we propose a short excerpt for each one. Federica Montaresi, General Secretary of the Port System Authority of the Eastern Ligurian Sea On the Port of La Spezia, the total impact on production is 4 billion and 729 million. For the employment part, there are 27,460 job positions. We add Marina di Carrara, where the economic impact is 1 billion and 609 million and the employment impact is 11,309. In total, at the level of the port system, the economic impact is 7 billion ...). Cristiano Pieragnolo, Chief Commercial Officer Contship Italia (... "the winning solution is the challenge of finding the balance between the Port and the city... We are proposing the Spezia System because we strongly believe that the terminal alone is not able to face what will be the challenges of the future. For us, the support of local operators, but certainly also of the city, is fundamental..."). Bruno Pisano, President of the Customs Freight Forwarders Association Over the years it has acquired a role of excellence, introducing innovative procedures in all segments, in the customs, maritime and terms fields. We are also an excellence from a railway point of view and the first digitalisations were born at Spezia. There has always been this desire

Port Logistic Press

Focus

sé stesso. Il problema è di natura culturale. Prima di tutto dobbiamo far capire che cosa fa un porto, una realtà piuttosto complessa e immensamente innovativa. Per cui c'è bisogno che la città consideri il porto come a un qualcosa di suo". Giorgia Bucchioni, Presidente degli Agenti Marittimi della Spezia (Perché un porto è importante per una città e qual è l'importanza di un Porto per la città? Una città che ha un Porto è una città che si affaccia sul mondo, lo è perché ha la possibilità di essere una città al centro di quelli che sono i processi economici e industriali, e lo è perché in un Porto avvengono scambi di merci e persone, tutto ciò che possiamo immaginare come un'economia pulsante fatta di molti aspetti. Ricordo per esempio nel 2005 l'inizio dell'avventura delle crociere alla Spezia, che oggi rappresenta un anello fondamentale di un percorso turistico che si sta sviluppando sempre di più). Mario Gerini, Presidente Confindustria La Spezia (" Oggi non vedo questo disturbo del Porto nei confronti della città. Penso che il Porto crei ricchezza e che vada distinto nelle sue divisioni: nautica da diporto, il porto, le crociere. Tutto questo come si sposa con la città? Il transito dei mezzi commerciali ad esempio avviene attraverso la galleria subalvea, con raccordo La Spezia-Santo Stefano, e anche con l'implementazione dei servizi ferroviari che oggi sono al 34%. Ci sono disagi ma ci sono iniziative che cercano di ridurli al minimo possibile. Tutto questo cosa sta portando alla città? L'Autorità di Sistema Portuale ha fatto e sta facendo opere come largo Fiorillo e il Terminal Crociere. Pensiamo ai raccordi autostradali per arrivare alle Pianazze, agli interventi di sistemazione delle banchine a Cadimare, tutte opere realizzate grazie all'Autorità Portuale, grazie anche ai successi che ha il Porto della Spezia. Chi le avrebbe realizzate altrimenti?"). Nella foto i sei partecipanti all'incontro coordinato dal Direttore Anna Mori nella redazione della Gazzetta della Spezia. Condividi : Altri Articoli :.

Denuncia di Orlando: "Il decreto del Fondo Amianto ignora le famiglie dei portuali morti"

Il deputato Pd: "Presenterò un emendamento al decreto Milleproroghe per ripristinare il finanziamento" Genova - Niente fondi per le famiglie dei lavoratori portuali morti per l'amianto. Lo denuncia in una nota il deputato Pd ed ex ministro del Lavoro, Andrea Orlando, "La ministra Elvira Calderone - scrive - tradisce gli impegni che si era assunta solennemente in Parlamento e dà uno schiaffo ai familiari dei portuali morti per amianto. Il decreto della ministra di fine dicembre, relativo al cosiddetto Fondo Amianto, come avevo purtroppo previsto, ignora i lavoratori portuali, soprattutto i familiari dei lavoratori deceduti per patologie asbesto correlate, escludendo i lavoratori portuali dai risarcimenti". Scrive ancora Orlando: "Presenterò un emendamento al decreto Milleproroghe per ripristinare il finanziamento al fondo amianto nei porti al fine di risarcire le famiglie ed evitare ingiuste discriminazioni tra lavoratori". L'esponente del Pd riepiloga quindi la vicenda. " Da ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali ho stanziato 20 milioni per il 2021 e 2022 in favore degli eredi di coloro che sono deceduti a seguito di patologie correlate all'esposizione all'amianto nell'esecuzione di operazioni portuali. A quel fondo possono presentare domanda anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive o comunque parti debentrici in verbali di conciliazione giudiziale per poter risarcire le famiglie delle vittime. In risposta al question time del collega del Pd, Luca Pastorino, la ministra Calderone nel settembre scorso ha dato la buona notizia dello stanziamento di 20 milioni di euro per il 2023, prendendo però solo un impegno troppo generico sulle Autorità portuali, escluse dal decreto 34/2023 che destina le risorse solo ed esclusivamente a società partecipate pubbliche, cosa che le Autorità portuali non sono. Ora la ministra Calderone dirà che serve una norma primaria per risarcire i familiari dei deceduti per amianto nei porti, ma io stesso, così come altri colleghi del Pd, ho presentato più volte emendamenti proprio per questo e sono sempre stati sistematicamente bocciati dal Governo. A rendere ancora più ingiusto il tutto è arrivata la legge di bilancio per il 2024, che ha prorogato, giustamente, il fondo sino al 2026, continuando però purtroppo a escludere i porti ".



Il deputato Pd: "Presenterò un emendamento al decreto Milleproroghe per ripristinare il finanziamento" Genova - Niente fondi per le famiglie dei lavoratori portuali morti per l'amianto. Lo denuncia in una nota il deputato Pd ed ex ministro del Lavoro, Andrea Orlando, "La ministra Elvira Calderone - scrive - tradisce gli impegni che si era assunta solennemente in Parlamento e dà uno schiaffo ai familiari dei portuali morti per amianto. Il decreto della ministra di fine dicembre, relativo al cosiddetto Fondo Amianto, come avevo purtroppo previsto, ignora i lavoratori portuali, soprattutto i familiari dei lavoratori deceduti per patologie asbesto correlate, escludendo i lavoratori portuali dai risarcimenti". Scrive ancora Orlando: "Presenterò un emendamento al decreto Milleproroghe per ripristinare il finanziamento al fondo amianto nei porti al fine di risarcire le famiglie ed evitare ingiuste discriminazioni tra lavoratori". L'esponente del Pd riepiloga quindi la vicenda. " Da ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali ho stanziato 20 milioni per il 2021 e 2022 in favore degli eredi di coloro che sono deceduti a seguito di patologie correlate all'esposizione all'amianto nell'esecuzione di operazioni portuali. A quel fondo possono presentare domanda anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive o comunque parti debentrici in verbali di conciliazione giudiziale per poter risarcire le famiglie delle vittime. In risposta al question time del collega del Pd, Luca Pastorino, la ministra Calderone nel settembre scorso ha dato la buona notizia dello stanziamento di 20 milioni di euro per il 2023, prendendo però solo un impegno troppo generico sulle Autorità portuali, escluse dal decreto 34/2023 che destina le risorse solo ed esclusivamente a società partecipate pubbliche, cosa che le Autorità portuali non sono. Ora la ministra Calderone dirà che serve una norma primaria per risarcire i familiari dei deceduti per amianto nei porti, ma io stesso, così come altri colleghi del Pd, ho presentato più

Shipping Italy

Focus

Il 'nuovo Marebonus' ha aggiunto anche le rotte Italia-Malta

Estesa la rete di collegamenti per i quali è possibile richiedere l'incentivo del Sea Modal Shift, con l'aggiunta di rotte anche da Cagliari di REDAZIONE SHIPPING ITALY 16 Gennaio 2024 Il nuovo incentivo per il trasferimento modale da strada a mare, chiamato Sea Modal Shift e varato nei mesi scorsi dal Governo, è stato esteso, andando ora a ricomprendere una ulteriore tranche di tratte ammesse, tra scali italiani e tra porti della Penisola e altre destinazioni comunitarie. A stabilirlo un decreto a cura del dipartimento per i trasporti e la navigazione del Mit, che reca la data dello scorso 12 gennaio e fissa appunto "ulteriori rotte da considerarsi aggiuntive rispetto a quelle già indicate nell'Allegato A del Regolamento sopra indicato". La principale novità è rappresentata dalla inclusione, nella lista di tratte ammesse, anche di rotte con Malta (da Genova, Livorno, Messina e Salerno), così l'inserimento di linee da Cagliari, scalo che pure in precedenza non era incluso. Il Sea Modal Shift, definito con un regolamento pubblicato in Gazzetta Ufficiale a fine novembre, è un meccanismo di incentivazione dello shift modale gomma-mare, destinato in particolare alle imprese di autotrasporto "che imbarchino su navi ro-ro e ro-pax veicoli o casse-mobili, accompagnati o meno dai relativi autisti", con dotazione complessiva fino al 2026 di 125 milioni di euro. Prevede un contributo massimo "in 30 centesimi di euro per veicolo per chilometro di percorso stradale evitato", stabilendo che "l'importo totale del contributo erogato al beneficiario non può superare il 30 per cento dei costi sostenuti per i servizi marittimi".



Crociere, un'altra nave destinata alla demolizione: è la Celestyal Olympia

Costruita originariamente per Royal Caribbean International come Song of America era entrata in servizio nel lontano 1982, mentre il trasferimento alla compagnia con sede in Grecia era avvenuto nel 2014

Una nuova nave da crociera pare destinata alla demolizione: parliamo della Celestyal Olympia di Celestyal Cruises. Però nessuna comunicazione ufficiale è stata fatta al riguardo dalla compagnia greco-cipriota: ma se due indizi fanno una prova siamo abbastanza certi del destino di questa vecchia ed obsoleta nave. Quali sono questi indizi? In primis che la nave è stata ribattezzata Bella Fortuna e ha issato bandiera liberiana; inoltre l'8 gennaio è salpata da Lavrion in Grecia con destinazione Cesme in Turchia, vicino ai voraci cantieri di demolizione di Aliaga, tra i pochi in possesso della certificazione europea in grado di demolire le navi da crociera. Dopo lo scoppio della pandemia, a partire dalla seconda metà del 2020, c'era stata una corsa alla demolizione delle navi da crociera più vecchie a causa del fermo delle flotte a livello internazionale. Questo fenomeno si era protratto fino al 2022, ma poi lo scorso anno non si è registrata nessuna demolizione di nave passeggeri, grazie anche alla ripresa del mercato post-covid. Però erano rimaste diverse navi in disarmo in attesa di un eventuale compratore e per le più vecchie sarebbe stato difficile trovare un nuovo armatore: questo era proprio il caso della Celestyal Olympia. Il nuovo nome fittizio è poi tipico delle navi condannate alla fiamma ossidrica. Costruita originariamente per Royal Caribbean International come Song of America era entrata in servizio nel lontano 1982, mentre il trasferimento alla compagnia con sede in Grecia era avvenuto nel 2014. Prima di unirsi alla flotta Celestyal, la nave aveva navigato anche per Airtours, Thomson Cruises e Louis Cruise Lines. Ha una stazza lorda di 37.534 tonnellate e può ospitare 1.402 passeggeri: per gli inizi degli anni Ottanta del secolo scorso era una delle navi più grandi in servizio, oggi invece è piccola e superata rispetto ai giganti in servizio. Il suo passato in Royal Caribbean è ricordato ancora oggi con l'ex Viking Crown Lounge, un salone di osservazione con vista a 360° situato sulla struttura del fumaiolo. A differenza di altre vecchie navi, dopo la pandemia aveva ripreso le operazioni offrendo brevi crociere verso le isole greche e la Turchia. Partendo dal Pireo e Kusadasi, gli itinerari di tre e quattro notti prevedevano visite a diverse destinazioni del Mar Egeo, come Patmos, Rodi, Santorini, Mykonos e Heraklion. Però lo scorso anno Celestyal ha deciso finalmente di rinnovare la sua flotta dotandosi di navi più moderne di seconda mano. Così la più nuova Celestyal Discovery (l'ex AIDAaura del 2003) subentrerà in questo programma prossimamente. Ricordiamo che lo scorso anno è stata acquistata da Seajets anche l'ex Ryndam di Holland America Line che è stata ribattezzata Celestyal Journey. Consegnata nel 1994 dallo stabilimento Fincantieri di Monfalcone, attualmente sta effettuando a noleggio parte del giro del mondo di Phoenix Reisen. Anche



The Medi Telegraph

Focus

una terza nave, la Celestyal Crystal, fa parte dell'attuale flotta della compagnia. Dopo essere stata ritirata dal servizio nel settembre 2023, la nave costruita nel 1992 è rimasta in disarmo in Grecia in attesa di una decisione sul suo futuro. Probabilmente l'armatore, visto che questa nave ha poco più di trent'anni, cercherà di venderla sul mercato dell'usato per reperire ulteriori fondi per sostenere il piano di sviluppo della compagnia. Celestyal punta ad uscire dal suo storico e ristretto ambito operativo: il mercato greco con l'Egeo e il Mediterraneo Orientale. E' infatti stato annunciato che dal prossimo inverno la Journey debutterà nel Golfo Persico e la compagnia ha annunciato che le novità non finiranno qui: probabilmente si sta già pensando all'acquisizione di un'ulteriore nave che espanda ulteriormente gli orizzonti del brand. E in questa nuova strategia di più ampio respiro internazionale non c'era più posto per la vecchia Olympia e la sua vendita per demolizione era l'unico modo per recuperare ancora qualche milione di dollari da una nave così superata.

Seajets recluta personale: sta per nascere una nuova compagnia di crociere?

Per verificare il costo dell'operazione ci sarà da capire lo stato di conservazione delle navi attualmente disponibili

Sta per nascere una nuova compagnia crocieristica? Questa idea potrebbe essere in fase di gestazione tra il management di Seajets. Finora il suo core business è stato il cabotaggio tramite traghetti tra le isole greche (possiede circa 20 unità di questo tipo): poi con lo scoppio della pandemia la compagnia greca dell'armatore Marios Iliopoulos ha acquistato diverse navi da crociera tra quelle più datate a prezzi di saldo. L'obiettivo di queste operazioni era stato fino ad oggi la rivendita delle unità sul mercato dell'usato una volta passata la crisi a prezzi maggiorati. Questo era avvenuto per la transazione della Aegean Myth (ex Maasdam): quest'ultima era stata acquistata da Seajets, quando Carnival Corporation & Plc. aveva messo in vendita le sue navi più vecchie a prezzi stracciati. Si vociferava che all'epoca la transazione avvenne per soli 10 milioni di dollari, mentre due anni fa la Compagnie Francaise De Croisieres per portarsela a casa avrebbe speso ben 30 milioni di dollari. Quindi un vero affare per Seajets che ha visto triplicare il valore della nave nel giro di pochi mesi a cui ovviamente vanno detratte le spese per il suo mantenimento in disarmo. Lo scorso anno questa operazione è stata replicata con l'Aegean Goddess (ex Ryndam) che è stata acquistata da Celestyal Cruises e ribattezzata Celestyal Journey. Ad oggi Seajets possiede ancora altre quattro navi da crociera: Aegean Majesty (ex Veendam), Majesty of the Oceans (ex Majesty of the Seas), Mykonos Magic (ex Costa Magica) e Queen of the Oceans (ex Oceana). Oggi però questa politica potrebbe essere modificata visto che la compagnia ha recentemente pubblicato su LinkedIn un annuncio per un numero di posizioni disponibili per la sua divisione crociere (che operativamente parlando non esiste ancora). La società sta assumendo personale per ruoli di marketing, vendita e commerciali: questo potrebbe far pensare che potrebbe gestire e vendere le crociere in proprio invece di limitarsi a noleggiare navi. Ecco di seguito le posizioni disponibili: responsabile esperienza ospiti e sviluppo prodotto, responsabile del contact center globale, responsabile partnership aziendali, direttore delle vendite globali, responsabile marketing digitale, direttore della gestione delle entrate, responsabile vendite commerciali e responsabile vendite dirette. Non è chiaro quali navi verrebbero utilizzate o quando inizieranno le operazioni. Con l'avvicinarsi della stagione delle crociere estive nel Mediterraneo la compagnia potrebbe essere pronta a collaborare con dei tour operator per agevolare il riempimento delle navi. La flotta sopraccitata è molto variegata perché si va da una nave ex-Royal Caribbean del 1992 che ha visto le sue due gemelle già demolite ad una grande nave del 2004 sopra le 100.000 tonnellate di stazza lorda ex di Costa Crociere. A queste si aggiungono altre due navi, una del 2000 ex di P&O Cruises ed una più piccola del 1996 che Holland America usava sul mercato premium. Comunque sono tutte navi più



The Medi Telegraph

Focus

grandi di quelle della flotta di Celestyal Cruises, l'unico operatore attualmente concentrato sul mercato greco (però con aspirazioni di internazionalizzarsi): quindi non è probabile che il taciturno Iliopoulos voglia anche lui cimentarsi solo sul mercato dell'Egeo. Visto le dimensioni delle navi queste potrebbero essere adatte ad operare sul mercato internazionale forse più nel settore low cost. Ma prima di tutto bisognerà procedere alla riattivazione delle navi che ormai sono da alcuni anni ferme in disarmo in Grecia. Saranno necessari sicuramente dei refit per adeguarle a degli standard comuni per il nuovo possibile brand. Inoltre per verificare il costo dell'operazione sarà da capire lo stato di conservazione delle navi: non si sa quanto sono state mantenute in efficienza in questi anni. Una nave passeggeri infatti ha bisogno di continue manutenzioni e pare che Seajets non abbia investito molto in questo settore. Ma forse perché il suo obiettivo era solo quello di fare speculazioni: oggi però la strategia potrebbe essere cambiata.