



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 18 gennaio 2024**



Prime Pagine

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

Primo Piano

16/01/2024	eunews.it	25
Mar Rosso, lo spettro di una nuova spirale inflazionistica. Assoporti: "La crisi deve rientrare entro 4-5 mesi"		

17/01/2024	Msn	27
<hr/>		
17/01/2024	Reuters	29
<hr/>		
18/01/2024	Shipping Italy	30
<hr/>		

Trieste

17/01/2024	Ansa	32
<hr/>		
17/01/2024	Informazioni Marittime	33
<hr/>		
17/01/2024	Ship Mag	35
<hr/>		

Venezia

17/01/2024	Ansa	36
<hr/>		
17/01/2024	Shipping Italy	37
<hr/>		
17/01/2024	Venezia Today	38
<hr/>		

Genova, Voltri

17/01/2024	PrimoCanale.it	39
<hr/>		
17/01/2024	PrimoCanale.it	42
<hr/>		
17/01/2024	Shipping Italy	43
<hr/>		

La Spezia

17/01/2024	Citta della Spezia	45
<hr/>		
17/01/2024	Messaggero Marittimo	47
<hr/>		

17/01/2024	Port News	49
La Spezia, formazione a bordo della MSC Fantasia		

Ravenna

17/01/2024	Messaggero Marittimo	51
Attacchi Houthi e conseguenze a distanza: un'analisi da Ravenna		
17/01/2024	Ravenna Today	53
Canale di Suez, lieve flessione dei traffici verso Ravenna: "A dicembre il dato più basso del 2023"		
17/01/2024	Ravenna24Ore.it	54
Attacchi alle navi nel Canale di Suez, le possibili ripercussioni per il traffico del Porto di Ravenna		
17/01/2024	RavennaNotizie.it	55
Attacchi alle navi nel Canale di Suez. Quali ripercussioni per il traffico del Porto di Ravenna?		
17/01/2024	ravennawebtv.it	57
Attacchi alle navi nel canale di Suez: Quali ripercussioni per il porto di Ravenna		
17/01/2024	Risveglio Duemila	59
Porto, il 20% del traffico merci passa dal canale di Suez. Si temono ripercussioni dopo gli attacchi dei giorni scorsi		
17/01/2024	Ship Mag	61
Canale di Suez, a dicembre lieve flessione nel porto di Ravenna		
17/01/2024	Tele Romagna 24	62
RAVENNA: Porto, al momento non ci sono ripercussioni da Suez		

Livorno

17/01/2024	Messaggero Marittimo	63
La crisi del Mar Rosso arriva a Livorno?		
17/01/2024	Shipping Italy	64
Luce verde per l'acquisizione di Terminal Darsena Toscana da parte di Grimaldi		

Piombino, Isola d' Elba

17/01/2024	Shipping Italy	65
Ordinata in Turchia da Gas&Heat e San Giorgio del Porto una bettolina per il rifornimento di Gnl		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/01/2024	vivereancona.it	67
Comitato Porto-Citta: "Se ci sei, batti un colpo... anzi due!"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/01/2024	(Sito) Adnkronos	68
Porti, per Di Majo e Macii nessun addebito contabile su caso Civitavecchia		

18/01/2024	Ildenaro.it	70
<hr/> Porti: Di Majo e Macii, no addebito contabile caso Civitavecchia		
17/01/2024	Informare	71
<hr/> CMA CGM aggiorna il servizio Italia - Malta - Algeria		
17/01/2024	Ship Mag	72
<hr/> Porto di Civitavecchia, nessun addebito per Di Majo e Macii		

Napoli

17/01/2024	Napoli Today	73
<hr/> Grande festa con il cast di Mare Fuori su una nave da crociera VIDEO e FOTO		

Salerno

17/01/2024	Cronache Della Campania	74
<hr/> Salerno, sequestrate 54 tonnellate di pellet non in regola		
17/01/2024	Salerno Today	75
<hr/> Pellet proveniente dall'Egitto: sequestrate 54 tonnellate nel porto di Salerno		

Brindisi

17/01/2024	Brindisi Report	76
<hr/> Edison risponde al consorzio Asi: "Pieno diritto a procedere con i lavori"		
17/01/2024	Brindisi Report	78
<hr/> Serbatoio Gnl, la politica contro Edison: "La partita non è ancora chiusa"		

Cagliari

17/01/2024	Il Nautilus	80
<hr/> Sea Modal Shift, incentivate anche le rotte da Cagliari e per Malta		
17/01/2024	Sardegna Reporter	81
<hr/> Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

17/01/2024	Stretto Web	84
<hr/> Ponte sullo Stretto, Franza (Caronte): "opportunità unica per Messina"		
17/01/2024	TempoStretto	85
<hr/> Franza: "Il ponte opportunità unica per Messina se diventa attrattore turistico"		

Augusta

17/01/2024	CanicattiWeb	Collegamento tra rada di Augusta e linea ferroviaria, progetto da 110 milioni	87
17/01/2024	Sicilians	Ponte sullo Stretto, arriva anche il collegamento ferroviario con il porto di Augusta	88
17/01/2024	TempoStretto	Doppio binario, la "talpa" per le gallerie di Taormina è arrivata dal mare	89

Palermo, Termini Imerese

17/01/2024	Palermo Today	Colto da malore su una nave da crociera diretta a Palermo: scattano i soccorsi con un elicottero	90
------------	----------------------	--	----

Focus

17/01/2024	(Sito) Adnkronos	Houthi: "Missili contro nave Usa nel golfo di Aden"	91
17/01/2024	Agenparl	India, Terzi (Fdl): importanza strategica per Italia	93
17/01/2024	Ansa	Il Parlamento chiede di limitare il potere della Cina sulle infrastrutture critiche	95
17/01/2024	FerPress	Mar Rosso: Uggè (FAI), fas corridor nei porti italiani per ridurre tempi di trasferimento merci	96
17/01/2024	Informare	L'associazione dei porti europei esprime preoccupazione per la riduzione del traffico marittimo nel Mar Rosso	97
17/01/2024	Informatore Navale	FEDERAGENTI - Nasce il "Global Maritime Power" ma l'Italia è non pervenuta	99
17/01/2024	Informatore Navale	MSC CROCIERE PORTA IL "VIAGGIO VERSO LA BELLEZZA" NELLE VETRINE E SULLA FACCIATA DI RINASCENTE A MILANO	101
17/01/2024	Informazioni Marittime	Federagenti: "L'economia globale si gioca sulla fragilità del mare"	103
17/01/2024	Sea Reporter	Nasce il Global Maritime Power ma l'Italia è non pervenuta	105
17/01/2024	Ship Mag	Valentini (Msc Crociere): "Il settore impiega 125.000 persone in Italia"	107
15/01/2024	The Medi Telegraph	D'Agostino: 'Choc più frequenti nella catena dei trasporti, cambiare la logistica'	108
17/01/2024	The Medi Telegraph	Tensioni nel Mar Rosso, Msc cancella tre crociere "Grand Voyage"	109

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

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

DIEGO M MILANO



L'astronauta italiano
Villadei: «Dopo 13 anni volerò nello spazio»
di **Giovanni Caprara**
a pagina 19



Scandalo a Pavia
Chat sessiste alla Canottieri
di **Cesare Giuzzi**
a pagina 20

OUTERWEAR PASSION

Meloni e von der Leyen in Emilia-Romagna, proteste per i ritardi nei ristori. E sui balneari l'Italia chiede tempo

Alluvione e fondi, patto con la Ue

Sardegna, indagine per corruzione: sequestro di beni a Solinas. Tensione Salvini-Zaia

BUROCRAZIA E FEDELTA'

di **Sabino Cassese**

Al giro di boa dell'anno di vita, il governo ha riordinato più di metà dell'esecutivo. L'ha fatto con decreti del presidente del Consiglio dei ministri e stabilendo la decadenza automatica delle esistenti posizioni dirigenziali delle strutture ministeriali. Le anomalie sono due. La legge del 1988, che regola la materia, vuole che organizzazione e funzionamento delle amministrazioni pubbliche siano ordinati con regolamenti adottati con decreti del presidente della Repubblica, quindi passando al vaglio anche del Quirinale e delle commissioni parlamentari, due possibili scogli che il governo ha evitato. Inoltre, l'infausto sistema delle spoglie, cioè la decadenza dei dirigenti dell'amministrazione al mutare dei governi, era limitato, per legge, ai soli vertici (segretari generali, capi dipartimento, direttori di agenzie), mentre ora si estende in basso a tutta la dirigenza, cioè a migliaia di persone. Già in precedenza governi di altri colori avevano disposto la decadenza automatica e la riassegnazione degli incarichi dirigenziali, con provvedimenti, che, però, sono caduti sotto la scure della Corte costituzionale. A queste anomalie si aggiungono alcune singolarità.

continua a pagina 22

di **Monica Guerzoni** e **Francesco Rosano**

Fondi del Pnrr andranno agli alluvionati. La presidente della Commissione Ursula von der Leyen torna nella Romagna travolta dall'alluvione e stanza 1,2 miliardi di euro per la ricostruzione. Risorse che arriveranno dalla revisione del Pnrr. L'incontro con la premier Giorgia Meloni. Ribadito l'asse tra Roma e Bruxelles. Le proteste per i ritardi sui ristori. E sui balneari l'Italia chiede più tempo. Elezioni regionali, indagato per corruzione il governatore della Sardegna Christian Solinas. Legge sul fine vita in Veneto. Matteo Salvini: avrei votato no.

da pagina 2 a pagina 9



Giorgia Meloni e Ursula von der Leyen ieri a Forlì

IL VOTO SULLA COMMISSIONE D'INCHIESTA Covid, scontro alla Camera

di **Alessandra Arachi**

a pagina 6

IL COMMENTO

Ma sul fine vita il leader veneto non è lo sconfitto

di **Barbara Stefanelli**

L'Veneto ha detto no alla legge sul fine vita. Ma siamo sicuri che il presidente della Regione abbia perso? Luca Zaia, che ha comunque portato con sé quelli che sono stati definiti i «dehlisti progressisti», è riuscito a far discutere l'Italia di un tema etico.

continua a pagina 22

Londra Intervento all'addome per la principessa, alla prostata per il sovrano



Regno in ansia, operata Kate E adesso tocca a re Carlo

di **Luigi Ippolito**

La principessa Kate operata all'addome. Per re Carlo, invece, è previsto un intervento alla prostata.

a pagina 15 **P. De Carolis, Martinella**

GIANNELLI

CANDIDATURE PER LE REGIONALI



IL GOVERNATORE SORDO

Gaza E Israele avverte Hezbollah Iran, raid e minacce «Non ci fermiamo» Gelo tra Biden e Bibi

di **Davide Frattini**

Cresce l'allarme dopo i raid di Teheran contro il Pakistan. Restano le frizioni tra il premier Netanyahu e il presidente Biden.

alle pagine 10 e 11 **Olimpio**

Ucraina Intervista a Olena Zelenska «Non lasciateci soli o Mosca dilagherà»

di **Marta Serafini**

La violenza di Putin, dice Olena Zelenska, «si diffonderà, non potete lasciare sola l'Ucraina».

a pagina 13



Giallo a Trento Trovata dall'ex Maria, morta in casa Fu in lista con Fugatti

di **Tiziano Grotto**

Maria Panico, 42 anni, di Trento (si era candidata con Fugatti), è stata ritrovata morta in casa. Mistero sulle ultime ore di vita.

a pagina 16



VITTORINO ANDREOLI LA DITTATURA DEL DENARO
Contro le menzogne dell'economia

in libreria **SOLFERINO**

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Presidi e padri

Si può non essere d'accordo con il professor Pedullà, preside di uno storico liceo di Roma, che critica «il rito triste e ripetitivo delle occupazioni», accusa «un manipolo» di studenti ideologizzati per essersi imposti alla maggioranza silenziosa e li punisce con un cinque in condotta e dieci giorni di sospensione. (Non bastava fargli pagare gli eventuali danni?). Ma su un punto il preside del Tasso ha certamente ragione: quando, nel commentare la reazione dei genitori, così rumorosa e scomposta da oscurare quella degli studenti, dice: «I figli smettano una buona volta di essere protetti dai padri».

La mia generazione è cresciuta ostacolando l'autorità e quindi la scuola, ma non aveva (e nemmeno voleva) l'appoggio dei padri: li considerava alleati della controparte, come in effetti erano. Perché i padri (e le madri) si sentivano ancora membri di una comunità più vasta, non capiclan chiamati a difendere l'onore della famiglia. Proteggevano i figli solo quando li vedevano in preda alla disperazione o vittime di un reato. In tutti gli altri casi li lasciavano liberi di misurarsi con il potere, di vincere e perdere le loro sfide adolescenziali. Intuivano che, se un genitore difende il figlio contro il preside, gli trasmette il messaggio che la scuola non vale niente. Mentre, se un genitore sta dalla parte della scuola persino quando ritiene che abbia torto, il preside ritroverà la sua autorevolezza e forse non sentirà neanche più il bisogno di diventare autoritario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BARBARA STEFANELLI LOVE HARDER

Le ragazze iraniane camminano davanti a noi

in libreria **SOLFERINO**

40118
00118
9 771120 498108





La Camera **boccia** la commissione sul Covid: **destre&Iv** fanno **rivoltare** i deputati e **ottengono** ciò che vogliono. Il **garante della Costituzione** non ha nulla da dire?



SCUOLA FO DI CITTADINANZA DOMENICO DE MASI scuoladelfatto.it

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

PARTECIPA alle open weeks dei corsi della Scuola FQ di cittadinanza 29 gennaio - 9 febbraio dalle 18.00 alle 20.00 scuoladelfatto.it

Giovedì 18 gennaio 2024 - Anno 16 - n° 17

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

TRA GLI ALLUVIONATI Meloni e Ursula a Forlì: promesse e contestazioni RONCHETTI A PAG. 8

DEVONO RISARCIRLA Reddito, esclusa fa condannare Inps e ministero BARAGGINO A PAG. 9

SEGRETO PURE L'EXPORT La Difesa occultata i dati delle armi spedite in Israele DELLA SALA A PAG. 15

BUSINESS ESTERI E 007 Il Copasir vede la fuga di notizie, non Renzi&C. SALVINI A PAG. 7

PER ENTRARE A VENEZIA Il ticket farsa di Brugnaro lo paga 1 su 10

Leonardo Bison C i sono voluti sei anni, ma alla fine dal 25 aprile il sogno del sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, sarà realtà: per entrare nella città lagunare si dovrà prenotare e pagare il biglietto. O meglio, qualcuno dovrà pagare il biglietto. In alcuni giorni dell'anno. Dalle 8 e 30 alle 16. La piattaforma per prenotazione, pagamenti ed esenzioni ha debuttato il 16 gennaio. A PAG. 13



SARDEGNA Scandali di case, consulenze e laurea svelati dal "Fatto" "Corruzione": sequestrati 350 mila euro a Solinas LISSIA A PAG. 6

Fategli il palloncino Marco Travaglio Oggi il podio se lo contendono due arzilli vegliardi che parlano senza porsi il problema della logica. Tant'è che vien da sperare che lo facciano in stato di ebbrezza. Il primo è Carlo Nordio, sventuratamente ministro della Giustizia. Dice che "ipoteri immensi del pm sono un pericolo" (il che sarebbe vero se lui fosse ancora pm: ora che fa danni da un'altra parte, non più.) Dice che intercettare i criminali è roba da "barbaro Medioevo" (quello di Dante, Petrarca, Boccaccio, Giotto e altri barbari, purtroppo non intercettabili perché sprovvisti di telefoni) e "chi sequestra un cellulare sequestra una vita" (e una telefonata, si sa, allunga la vita). Dice che abolisce l'abuso d'ufficio perché "l'intero sistema dei reati contro la PA è obsoleto" (gli altri Paesi civili non lo sanno e continuano a punire gli stessi reati obsoleti, incluso l'abuso d'ufficio) e levare "5 mila e passa procedimenti l'anno per abuso d'ufficio significa il 10% di deflazione" (quindi i procedimenti annui sarebbero 50 mila: purtroppo sono oltre 2 milioni e quelli per abuso poche centinaia, perché vengono quasi tutti archiviati subito). Poi il capolavoro: "L'Italia, nella classifica internazionale sulla corruzione, è negli ultimi posti, ma perché il criterio è sbagliato e abbiamo chiesto di cambiarlo. Abbiamo spiegato che i criteri di corruzione percepita non corrispondono affatto a quella reale, così l'Italia risulterà in graduatoria". Come se il criterio della corruzione percepita valesse per l'Italia e non per gli altri. E qui il Guardaglini ricorda Moggi che accusava l'arbitro Collina di aver fregato lo scudetto alla Juve rifiutando di sospendere per pioggia il match decisivo col Perugia: quasi che dilavasse solo sulla Juve e non anche sul Perugia. Comunque ora Nordio abolirà pure gli altri reati contro la PA, così non aumenterà solo la corruzione percepita, ma anche quella reale divenuta legale. Che poi è il metodo migliore per curare i malati: abolire il termometro. E anche per combattere l'alcolismo: abrogare l'alcol test. L'altro fenomeno è un venerato giurista che su Rep loda l'autonomia differenziata di Calderolì: "È un'opportunità per il Sud", "piena attuazione al dettato costituzionale", "prestazioni uguali per tutti" anche se, certo, "vince chi ha le gambe migliori". L'opposto di quanto dichiarò un venerato giurista alla Stampa il 21 novembre 2022: "L'autonomia voluta dalla Lega ferisce l'unità del Paese" e "rischia di rendere più profonda la spaccatura fra Nord e Sud". Il guaio è che i due si chiamano entrambi Sabino Casseese (forse omonimi del Sabino Casseese nominato da Calderolì presidente del Comitato per i Lep dell'Autonomia fra l'intervista di Casseese 1 e quella di Casseese 2). Dovessero mai incontrarsi, finirebbe a schifo.

TANGENTI ITALIA IN FONDO ALLA CLASSIFICA ONU? "CAMBIAMO I CRITERI"

Nordio cura il febbrone abolendo il termometro

"REATI PA OBSOLETI" IL MINISTRO STRAPARLA SU INTERCETTAZIONI E CORRUZIONE. SÌ A NUOVI BAVAGLI. INTANTO C'È IL BOOM D'INTERDITTIVE PER MAFIA, 4/5 NELLA PA BISBIGLIA, MASCALI E PORTANOVA A PAG. 2, 3 E 5

GONZALO LIRA (CILE-USA) Il blogger criticava Zelensky: morto nella cella ucraina PARENTE A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME Gallo Kiev, Sunak vuol altro sangue a pag. 11 Sylos Labini Ricconi contro il clima a pag. 17 Truzzi La scuola anzitutto dei fragili a pag. 20 Lerner La destra strattone Gramsci a pag. 20 Cannavò L'archivio Cossiga e i fan a pag. 16 Tomassini La Biancaneve "corretta" a pag. 11

PARLA BEPPE BERGOMI "Ero timido, la tv mi guarì. Coppa araba, no grazie" BOLDRINI A PAG. 19 La cattiveria Hamas prende le distanze dal Ddl Nordio LA PALESTRA/GABRIELE PICA





il Giornale



DA 50anni CONTRO IL CORO

GIOVEDÌ 18 GENNAIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 35 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it



«IL DEMONE È LA LUSSURIA»
**Papa Francesco contro i tabù:
«Il sesso è un dono di Dio»**

Serena Sartini a pagina 18



DA CHICAGO A OSLO
**Il freddo blocca le Tesla:
congelata la transizione green**

Andrea Bianchini a pagina 15



AL SUMMIT DI DAVOS
**L'appello di 268 miliardari:
«Fateci pagare più tasse»**

Andrea Cuomo a pagina 15

NUOVI TIMORI SULL'INFLAZIONE

L'ALLARME DI GIORGETTI

Le tensioni nel Mar Rosso preoccupano il ministro:
«Crescita più difficile con una nuova guerra»

Dalle montagne di Davos, il Canale di Suez non è poi così lontano. Al World Economic Forum Giancarlo Giorgetti sembra quasi allargare le braccia: «Se scoppia una guerra al mese - dice - sarà difficile» centra gli obiettivi di crescita.

De Francesco e Parietti a pagina 12

editoriale

L'INCOGNITA TRUMP SULLE DEBOLEZZE UE

di Augusto Minzolini

Fino a sei mesi fa l'ipotesi che Donald Trump potesse tornare alla Casa Bianca era considerata una boutade. Ora - dopo quel mezzo plebiscito che si è verificato nelle primarie repubblicane dell'Iowa - l'eventualità che molti temono potrebbe verificarsi. Un'incognita che già sta condizionando la politica internazionale, e non solo, perché i punti cardinali della filosofia trumpiana sono ben noti, sintetizzati nella dottrina «America First». Un'America più isolazionista, che pensa solo a se stessa, infatti, rischia di diventare un problema per molti. E comunque potrebbe ricadere in parte su di noi, sull'Europa, quel ruolo di supplenza a cui gli Stati Uniti ci hanno abituato nel corso di tante crisi internazionali. Il dilemma è, però, se siamo all'altezza e se siamo pronti. E qui il dilemma potrebbe trasformarsi in un incubo.

Non per nulla il primo a non dormire sonni tranquilli per «l'incognita Trump» è Vladimir Zelensky, che non è poi tanto sicuro dell'affidabilità dell'Unione Europea e ha cominciato a convertirsi all'idea del negoziato con la Russia: il presidente ucraino comincia ad essere consapevole (...)

segue a pagina 11

OGGI DECIDE LA CASSAZIONE

Leggi diverse,
sentenze opposte
Sul saluto romano
ogni pm fa da sé

di Filippo Facci

Il primo dato interessante è che la commemorazione di Acca Larentina non è mai stata denunciata in 45 anni: esiste dal 1979 e non è pervenuta neanche una segnalazione della Digos alla Procura, in pratica hanno atteso l'insediamento di Giorgia Meloni, ma con comodo: nel gennaio 2023 il governo era già in carica e, pure, nessuno contestò la manifestazione. Il saluto romano. Il secondo dato, scontato solo per chi (...)

segue a pagina 8



RASSICURAZIONE DI NORDIO «Mafia, le intercettazioni non saranno toccate»

Felice Manti

Intercettazioni, abuso d'ufficio, separazione delle carriere, carceri: il ministro della Giustizia Carlo Nordio traccia la road map dei prossimi mesi.

con Ferrara e Leardi alle pagine 2-3

LE TRATTATIVE NEL CENTRODESTRA Solinas indagato, grana sulle Regionali

Fabrizio de Feo

L'inchiesta per corruzione sul governatore uscente della Sardegna Christian Solinas terremota le trattative per le candidature nel centrodestra.

a pagina 5

IL NODO POST-EUROPEE Ursula-Meloni, scatta il patto della piadina

di Adalberto Signore
nostro inviato a Forlì

Otto mesi dopo, Giorgia Meloni e Ursula von der Leyen tornano insieme sui luoghi dell'alluvione che lo scorso marzo ha funestato l'Emilia-Romagna. Prima a Bologna e poi a Forlì, dove la premier e la presidente della Commissione Ue si intrattengono per circa un'ora in un bilaterale dedicato non solo ai fondi per la ricostruzione ma anche ai prossimi punti dell'agenda europea in vista del Consiglio Ue (...)

segue a pagina 5

CASI FERRAGNI E LUCARELLI Fedez e il cuoco, uomini «vittime» del matriarcato

di Francesco M. Del Vigo

È incredibile come in questa epoca di estrema sensibilità per tutte le cause, anche quelle minoritarie e residuali, nessuna associazione di categoria o sindacato di parte abbia assunto la difesa di Fedez e Lorenzo Biagiarelli. Due evidenti vittime della nostra società matriarcale. Dimenticati da tutti. Ma ci pensiamo noi a fare giustizia e a ristabilire l'ordine naturale (...)

segue a pagina 11

LA LEGGE BOCCIATA IN VENETO Eutanasia, Salvini replica a Zaia «Avrei votato no»

Lodovica Bulian a pagina 6

la stanza di
Feltri
alle pagine 20-21

ALTA FINANZA E BASSI ISTINTI

di Luigi Mascheroni



All'economia nessuno ha mai chiesto di avere una morale. Figuriamoci agli economisti. E così nessuno si scandalizza che in questi giorni, per via del World Economic Forum a Davos, quel posto dove si arriva col jet privato per progettare le città ciclabili, sia ormai impossibile trovare una escort in tutta la Svizzera. Come riferisce la stampa elvetica, i siti di incontri sono in tilt e i servizi delle accompagnatrici prenotati da mesi. Qualcuno si è persino preso la briga di calcolare il giro di affari della Davos a luci rosse. Risultato: 10 milioni di franchi. Cosa forse che ha spinto la Christine Lagarde a parlare di ottimistiche prospettive economiche mondiali. Beh, per le élite globaliste invitate a Davos - politici,

miliardari, *crème de la crème* del capitalismo - non c'è dubbio, visto che la tariffa base per ingaggiare una escort (o un escort) nella settimana del forum si aggira sui 2mila franchi (2100 euro). Che possono arrivare a quattro volte tanto a seconda dei servizi opzionali. Le famose stock option.

Comunque, alta finanza e bassi istinti, non è l'overbooking degli Escort Services che infastidisce. Anzi. Semmai preoccupa lo spread fra l'intento morale delle tavole rotonde mattutine (sugli incentivi al lavoro femminile, le quote rosa aziendali, l'economia della parità di genere) e l'impenetrata serata degli agguattaggi nelle suite del Grand Hotel. Quando si dice investire nel futuro del mondo sfruttandone il mestiere più antico.

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI RAFFREDDORE
PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.
Vivi C. agisce rapidamente contro l'influenza e i vari altri raffreddori. Con Vivin C. per il tuo benessere.



IL GIORNO

Novità

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

GIOVEDÌ 18 gennaio 2024*
1,50 Euro

Nazionale

+

QN Nuove Generazioni

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Pavia, caso Canottieri Ticino: inchiesta e scandalo

**Chat sessista al circolo
Una socia sulle barricate
«Allontanate quegli otto»**

Marziani a pagina 15



Bergamo, il mistero e il mito

**Adesivi e tattoo
Il bandito Pianetti
ora è leggenda**

G. Moroni a pagina 16



Candidature, scoppia il caso Solinas

Il governatore della Sardegna indagato per corruzione. La Lega accusa: giustizia a orologeria. Salvini contro Zaia per il fine vita Regionali, maggioranza in affanno. **Intervista a Bonino:** Meloni e Schlein candidate alle europee? Una furbata acchiappavoti

Coppari e Marmo
alle p. 2 e 3

Alluvione, stanziati 1,2 miliardi

Von der Leyen con Meloni: in Romagna arrivano i soldi



Altri soldi per l'emergenza alluvione in Romagna e in una parte di Marche e Toscana: 1,2 miliardi dal Pnrr. Ulteriori risorse sono in arrivo. È l'esito dell'incontro di ieri a Forlì tra Giorgia Meloni e la presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen. Tra le due leader anche un lungo colloquio riservato. La von der Leyen ha ricevuto un simpatico dono: dieci piadine romagnole.

Bilancioni e Rosato a pagina 5

LA PRINCESSA OPERATA ALL'ADDOME. LA BBC: CONDIZIONI SERIE TRA POCCHI GIORNI INTERVENTO ALLA PROSTATA PER CARLO III



Kate Middleton, 42 anni, principessa del Galles. Resterà in clinica due settimane

IN ANSIA PER KATE

Ponchia a pagina 11

DALLE CITTÀ

Milano, catena di appalti

**Borse di lusso e sfruttamento
Alviero Martini commissariata**

Palma a pagina 21 e nelle Cronache

Orrore a Senago, il processo

Omicidio di Giulia Per Impagnatiello la carta della perizia

A. Gianni a pagina 9

Verbania, la prima udienza

Strage in funivia C'è nonno Peleg: Eitan sta meglio

Servizio a pagina 14



Un'ex candidata alle provinciali

Trovata morta Giallo a Trento

G. Rossi e D'Amato alle p. 6 e 7



Lodi, l'autopsia. Cellulari al setaccio

La ristoratrice è annegata

Troianello a pagina 8



La quarta stagione

Torna Mare Fuori Come un romanzo

B. Berti a pagina 27





Oggi l'ExtraTerrestre

CIBO Miglio è meglio. Questi chicchi nutrienti crescono in terre aride e resistono agli stress climatici. Una risorsa per le diete di tutto il mondo



Culture

IL CASO Da Christie's a New York un'asta di armi antiche di dubbia provenienza. Meglio restituire?

Valentina Porcheddu pagina 13



Culture

L'UNITÀ Si avvicina il centenario del giornale fondato da Gramsci, ma la sorte del suo archivio è un rebus

Nina Valoti pagina 13

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

GIOVEDÌ 18 GENNAIO 2024 - ANNO LIV - N° 15

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

Roberto Calderoli foto di Mauro Scrobogna/LaPresse

Fermare la corsa
Riforma pericolosa, ma riflettiamo sulle piazze vuote

MASSIMO VILLONE

In parallelo con la trattazione nell'aula del senato del disegno di legge Calderoli sull'autonomia differenziata si sono svolte manifestazioni di protesta in numerose città italiane. Dalle cronache locali traiamo una valutazione generale: molte piazze, poca gente. Il bicchiere è mezzo pieno, o mezzo vuoto? È giusto dire che sia mezzo vuoto e dobbiamo chiederci perché. Per una parte, la ragione si trova nella ormai ridotta capacità della politica di mobilitare la partecipazione popolare. È lo stesso motivo per cui vediamo che quasi metà del corpo elettorale - e in qualche caso ben oltre la metà - diserta le urne. Ma nella specie troviamo anche ragioni ulteriori, specificamente riferibili al ritardo con cui una sinistra variegata e frantumata ha preso atto della pericolosità del disegno leghista, e per qualche parte ha addirittura fatto proprie le sue lusinghe.

— segue a pagina 2 —

L'ultimo Miglio

Tutto pronto per il sì in parlamento all'autonomia differenziata, il prezzo pagato a Salvini per puntellare gli equilibri della destra. Si avvicina il vecchio progetto di secessione del ricco Nord, firmato dall'erede della prima Lega di Bossi e Gianfranco Miglio: il ministro Calderoli pagine 2 e 3



BASTA «PAZIENZA STRATEGICA», TEHERAN SI INFILA NEL CONFLITTO SENZA DICHIARARLO

Dopo l'Iraq, missili iraniani in Pakistan

■ L'attacco è senza precedenti: se da anni l'Iran combatte con i gruppi salafiti baluci al confine, mai aveva preso di mira con missili e droni il territorio pakistano. È successo martedì sera: due le vittime, due bambine di 8 e 12 anni secondo Islamabad. Teheran dice invece di aver preso di mira solo il gruppo Jaysh al-Adl, come

«gli assassini mirati» degli Stati Uniti in Medio Oriente. Così, scrivono diversi osservatori, l'Iran sembra abbandonare la cosiddetta «pazienza strategica», si infila nel conflitto medio-orientale e in contemporanea prova a sedare le polemiche interne dopo la serie di attacchi subiti in casa e fuori. Il Pakistan risponde: richiama l'am-

biatore, caccia quello iraniano e promette reazioni. Nonostante rapporti storicamente tesi, l'attacco iraniano pare più diretto a dare fastidio a uno dei maggiori alleati pakistani, gli Stati Uniti. Insomma, punire i nemici nei paesi vicini ma anche le relazioni più o meno forti con Washington.

LUCI, GIORDANA A PAGINA 9

REPORTAGE DA JENIN

I giorni della vendetta di Israele

■ Nella città palestinese bersagliata dall'esercito israeliano (50 i morti dal 7 ottobre) con raid pressoché quotidiani. Parlano i parenti dei quattro fratelli Darwish, uccisi senza ragione da un missile. E un chirurgo dell'ospede-

dale Ibn Sina: «Dicono di cercare i combattenti feriti, ma bloccano chiunque abbia bisogno di cure». Anche il memoriale dove fu uccisa la giornalista Shireen Abu Akleh distrutto in un'incursione. **GIORGIO ALLE PAGINE 8, 9**

EMILIA-ROMAGNA

L'omaggio a Meloni di von der Leyen



■ Meloni e Ursula von der Leyen fanno campagna elettorale a braccetto, in vista delle europee, in Emilia-Romagna. La presidente della Commissione Ue elogia la premier. Ad accoglierle la protesta dei comitati degli alluvionati. **COLOMBO, MAGGIORI A PAGINA 5**

Cultura di destra

Antonio Gramsci e il miracolo di Sangiuliano

GIULIANO SANTORO

«Bisogna impedire a questo cervello di funzionare» disse nella sua requisitoria Michele Isgro, il pm che nel 1926 chiuse vent'anni di carcere per Antonio Gramsci. Oggi, il povero Gramsci, rischia ben altra condanna. E sta a tutti noi evitare che gli venga inflitta. — segue a pagina 15 —

CAPORALI DELLA MODA

Commissariata la griffe delle borse



■ Le borse Made in Italy fatte dagli operai cinesi sfruttati nelle fabbrichette lombarde. Il Tribunale ha commissariato l'Azienda di alta moda specializzata Alviero Martini spa. Una misura di solito applicata alle aziende agricole accusate di caporalato. **MAGGIORI, MIANITI A PAGINA 7**

LA LETTERA A DAVOS

250 miliardari scrivono: «Dovete tassarci di più»



■ La lettera dei super-ricchi alla kermesse di Davos: «È a rischio la democrazia». Il primo fu Warren Buffet. Ma i legionari del capitale al governo non ci pensano proprio. Il Brasile di Lula porterà la lotta alla disuguaglianza al G20. **CICCARELLI PAGINA 10**





€ 1,20 ANNO C10001-N° 17 ITALIA

Fondato nel 1892



Giovedì 18 Gennaio 2024

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

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

Trent'anni di Spam La mail molesta che rubò il nome alla carne in scatola Paolo Barbuto a pag. 13



Il piano di De Luca Bonus secondo figlio Campania in campo contro la denatalità Adolfo Pappalardo in Cronaca



«Patto di stabilità più soft»

► Europarlamento, sprint per la riforma: meno vincoli. Ue e Pnrr, asse Meloni-von der Leyen Regionali, nel centrodestra anche l'Umbria diventa un caso. E in Sardegna Solinas indagato

L'analisi Quell'inerzia che danneggia l'economia

Angelo De Mattia

L'Europa batte un colpo con un'organica strategia per contribuire in prima persona, anch'essa, ad affrontare la crisi del Mar Rosso facendo tesoro dell'esperienza "in corpore vili" delle omissioni e dei ritardi in occasione degli iniziali segnali del conflitto in Ucraina e, per certi versi, nella Striscia di Gaza. Potrebbe richiamare alla memoria la crisi di Suez del 1956 con la nazionalizzazione del canale da parte del presidente egiziano Nasser (...)

Lo scenario I fronti jihadisti e la lunga mano di Teheran

Cinzia Battista

Lo scacchiere geopolitico mediorientale si infiamma sempre più. Questa volta è l'Iran ad aprire più fronti, destando ulteriore preoccupazione nell'opinione pubblica occidentale. Perché Teheran attacca i suoi stessi alleati del cosiddetto "asse della Resistenza"? Prima ha colpito l'Iraq e la Siria, poi il Pakistan dove ha preso di mira obiettivi dell'Isis per "vendicare" il sanguinoso attentato del 3 gennaio scorso compiuto in Iran e rivendicato proprio dallo Stato islamico.

L'Europarlamento vuole la riforma soft del Patto di stabilità. Sprint per la riforma: la plenaria approva a larga maggioranza il testo negoziale che prevede meno vincoli. Ue e Pnrr, asse Meloni-von der Leyen. Regionali, nel centrodestra scoppia il caso Umbria. Tegola giudiziaria sul governatore leghista uscente in Sardegna Solinas: sequestro di beni da 300 mila euro.

Malfetano, Rosana da pag. 2 a 4

Presentata a Napoli la quarta serie: sulla Rai a febbraio



Un Mare (fuori) di passione

Luciano Giannini

Entusiasmo ieri mattina al Centro di produzione Rai di Napoli per la presentazione della quarta stagione, diretta da Ivan Silvestrini, finita

di girare quattro mesi fa (la quinta è già alla scrittura e dovrebbe uscire a gennaio 2025, seguita dalla sesta e da un film per le sale) di "Mare fuori". I primi sei episodi saranno disponibili su Rai Play dal

primo febbraio e l'intera serie dal 14. Nello stesso giorno comincerà la programmazione in chiaro su RaiDue, in prima serata, visibile in tutto il mondo su Rai Italia.

A pag. 14

I focus del Mattino Più Comuni accorpati ma restiamo ancora l'Italia dei campanili

Gianni Molinari

Comuni sotto quota 7.900 ma l'Italia resta un Paese di tanti piccoli campanili. Una legge nazionale incentiva le unioni ma ogni anno cambia il budget disponibile: solo 205 in 20 anni.

A pag. 7 con Calò

A Benevento L'hater si pente in tribunale E Mastella perdona (su Fb)

Claudio Coluzzi

Durante l'emergenza Covid, offese il sindaco di Benevento, Clemente Mastella, sui social. Ma in tribunale, ha chiesto pubblicamente perdono. «Apprezzo la sua dignità - commenta Mastella su Fb - e, da cattolico, la perdono». Il sindaco ha quindi ritirato la querela alla 36enne.



A pag. 10

Vassallo, il carabiniere undici ore dal pm «Delitto premeditato»

► Sindaco di Pollica ucciso, le accuse a Cagnazzo «Fu una imboscata per coprire il narcotraffico»

Leandro Del Gaudio

Undici ore di colloquio con il pm che indaga sul delitto del sindaco di Pollica Vassallo. Per gli investigatori «fu una imboscata per coprire il narcotraffico». Quattordici anni dopo il delitto, la Procura di Salerno fa registrare una nuova mossa nel corso dell'inchiesta: è stato infatti interrogato il colonnello dei carabinieri Fabio Cagnazzo. Da brividi l'ipotesi battuta dagli inquirenti: Cagnazzo è accusato di concorso in omicidio volontario.

A pag. 11

La denuncia

Peste suina, tracce negli snack illegali: allarme da Napoli

Peste suina negli snack, contaminata la metà delle barrette importate dalla Cina e sequestrate a Napoli tra il 2022 e il 2023. Ora le verifiche potrebbero essere allargate a tutto il Paese alla ricerca di eventuali altri prodotti contaminati.

Barbuto e Capone a pag. 10

Il calcio Alle 20 la semifinale a Riad con la Viola. Mazzarri: non commetteremo gli stessi errori Napoli, c'è la Supercoppa per la svolta

Pino Taormina

«È un'emozione grandissima, peccato che non siamo proprio in un momento bellissimo ma faremo di tutto per onorare queste partite», dice a tutti Mazzarri che avverte: «Non commetteremo gli stessi errori». Stasera contro la Fiorentina il Napoli debutta nella nuova Supercoppa che da quest'anno si gioca con quattro squadre e non più in una finale singola tra vincitori di scudetto e Coppa Italia. L'appuntamento è alle 20 nello stadio di Riad. In campo dovrebbe esserci anche Zielinski.

A pag. 16



De Laurentiis con Mohamed Al-Munjam patron dell'Al Shabab

Perez e Barak nel mirino DeLa: prenderò altri due giocatori

Eugenio Marotta

De Laurentiis ha deciso di aprire il portafogli, spingendo per l'acquisto a titolo definitivo di un difensore e derogando da quella che sembrava essere la formula del prestito preferita fino a questo momento nel mercato di riparazione dei campioni d'Italia. Nel mirino del club ci sono Perez e Barak.

A pag. 19

Intervento previsto anche per re Carlo Regno Unito in apprensione Kate operata: condizioni serie



Bruschi e Sabadin a pag. 9



VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

Il Messaggero

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

€ 1,40* ANNO 148 - N° 37
ITALIA
Sped. in A.P. 01.03.2003 con L.452/2004 art.1, DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 18 Gennaio 2024 • S. Liberata

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

In edicola e sul web
Su MoltoFuturo
l'uomo che verrà:
il cuore artificiale
come l'intelligenza
Un inserto di 24 pagine



Mou, saluto da gladiatore
De Rossi: «La Roma
è forte e a me non serve
un paracadute»
Carina nello Sport



In onda a febbraio
Torna Mare fuori:
nella 4ª stagione
la resa dei conti
tra baby ricercati
Satta a pag. 20



Missione congiunta
L'inerzia
in Mar Rosso
che nuoce
all'economia

Angelo De Mattia

L'Europa batta un colpo con un'organica strategia per contribuire in prima persona, anch'essa, ad affrontare la crisi del Mar Rosso facendo tesoro dell'esperienza "in corpe vili" delle omissioni e dei ritardi in occasione degli iniziali segnali del conflitto in Ucraina e, per certi versi, nella Striscia di Gaza. La vicenda attuale potrebbe richiamare alla memoria la crisi di Suez del 1956 con la nazionalizzazione del canale da parte del presidente egiziano Nasser e gli interventi militari di contrasto da parte di Francia, Inghilterra e Israele, ma naturalmente sono radicalmente diversi il contesto geopolitico, gli attori e i mezzi che hanno contrassegnato il blocco di Suez a causa della crisi del Mar Rosso.

Il richiamo serve solo a ribadire la cruciale strategicità della navigazione, che appare impedita, di Suez. A differenza dei conflitti in Ucraina, in Israele e nella Striscia di Gaza dove in primo piano si pone la tragedia delle tantissime vite umane stroncate, per il Mar Rosso in evidenza sono subito gli aspetti economici, anche se non si sottovalutano di certo le perdite di vite umane e le distruzioni che derivano dalle azioni e dalle reazioni delle armi.

In questo caso è il diritto alla libera navigazione che viene attaccato dagli Houthi, mentre negli altri conflitti si pongono più specifici problemi di diritto internazionale e umanitario e comunque di rispetto della vita.

Continua a pag. 16

«Patto, servono meno vincoli»

►L'Europarlamento vuole una riforma soft. Asse Meloni-von der Leyen sul dopo voto
►Lagarde annuncia: tassi giù entro l'estate. Panetta: Pil sotto l'1% ma l'inflazione frena

ROMA L'Europarlamento vuole una riforma soft del Patto di stabilità, via al dibattito. Lagarde (Bce): giù i tassi entro l'estate.

Alle pag. 2, 3 e 13

La Lega: Tesi confermata e terzo mandato

Regionali, anche l'Umbria è un caso
Solinas indagato: sequestro dei beni

Francesco Bechis

Un caso Umbria piomba sulle Regionali, mentre al governatore uscente della Sardegna Solinas, indagato, sono stati sequestrati beni per 350



mila euro. Matteo Salvini lo ripete come un mantra nella trattativa con gli alleati: conferma per Donatella Tesi in Umbria e avanti sul terzo mandato. Tegola giudiziaria per il presidente sardo. A pag. 4

L'intervento

Il mercato cinese
un'opportunità
per il made in Italy
Jia Guide*

Il 2023 non è stato un anno tranquillo per il mondo, tra conflitti, debole ripresa, crisi climatiche e aumento del divario di sviluppo. Continua a pag. 16

L'ad della società del Mef creata per l'evento

Sangiorgio: «Con il Giubileo 2025
crescerà il Pil. Roma sarà pronta»

Giacomo Andreoli

«Con il Giubileo del 2025 il Pil crescerà. E Roma sarà pronta al grande evento». È fiducioso Marco Sangiorgio, amministratore de-



legato di Giubileo 2025 Spa, la società (controllata al 100% dal ministero dell'Economia) creata per supportare il sindaco e commissario straordinario Roberto Gualtieri nell'organizzazione. A pag. 14

Mistero sull'intervento: «È una cosa seria». Anche Carlo andrà sotto i ferri



La principessa Kate Middleton, 42 anni Sabadin a pag. 9

Kate operata all'addome, ore di ansia nel Regno Unito

Dalla candidatura alla morte sospetta Il giallo di Maria

►Si era presentata alle elezioni nel 2018 e 2020
Trovata dopo 2 giorni nel letto sporco di sangue

TRENTO È stata trovata morta in casa Maria Antonietta Panico, 42 anni, candidata nel 2018 e '20 con il centrodestra. Una morte avvolta nel mistero. A lanciare per prima l'allarme è stata la figlia Ileanne, preoccupata perché da giorni non riusciva a mettersi in contatto con la madre. Il papà, separato da tempo, ha quindi deciso di presentarsi nell'appartamento di via Vicenza 24. La donna sarebbe deceduta da almeno due giorni. L'ultimo compagno aveva il divieto di avvicinamento. Zaniboni a pag. 11

Il rapporto Anvur
Università, vince
il gender gap:
73% di profuomini

ROMA Nelle università italiane meno di tre docenti su 10 sono donne. Un divario di genere pesante non solo tra le cattedre ma anche tra i banchi: ragazze molto indietro nella scelta delle materie tecnico-scientifiche. Loloacino a pag. 7

Processo al via



Mottarone, il si
ai risarcimenti:
«Tutelate Eitan»

MILANO Via al processo per la tragedia del Mottarone, lo schianto della funivia che costò la vita a 14 persone. «Tutelare il piccolo Eitan». Si ai risarcimenti. Leitner paga subito 50 parenti. Guasco a pag. 10

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

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

RAFFREDDORE

IL SEGNO DI LUCA

IL RISCATTO DELLA VERGINE

Saturno ti sta dando tanto filo da torcere da quasi un anno a questa parte. Ora lo splendido aspetto con Mercurio, il tuo pianeta, ti consente di superare quasi magicamente gli ostacoli, come se avessi ritrovato la bacchetta magica che avevi perduto e che ti consentiva di comandare agli elementi. L'amore ti offre i suoi doni migliori, aiutandoti a combinare il tuo lato più saggio con quello più impetuoso. Avrai modo di divertirti. **MANTRA DEL GIORNO** Giustificarsi accresce l'irritazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 16

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



il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 18 gennaio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

Novità
QN **Nuove Generazioni**

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Il nostro test dopo la decisione del Comune

Bologna città 30
«Col taxi servono dieci minuti in più»

Moroni F. a pagina 13

SCOPRI ALL'INTERNO DELLA CRONACA
Il coupon per il sondaggio

Bologna città **30Km/h**



Candidature, scoppia il caso Solinas

Il governatore della Sardegna indagato per corruzione. La Lega accusa: giustizia a orologeria. Salvini contro Zaia per il fine vita Regionali, maggioranza in affanno. **Intervista a Bonino:** Meloni e Schlein candidate alle europee? Una furbata acchiappavoti

Coppari e Marmo
alle p. 2 e 3

Alluvione, stanziati 1,2 miliardi

Von der Leyen con Meloni: in Romagna arrivano i soldi



Altri soldi per l'emergenza alluvione in Romagna e in una parte di Marche e Toscana: 1,2 miliardi dal Pnrr. Ulteriori risorse sono in arrivo. È l'esito dell'incontro di ieri a Forlì tra Giorgia Meloni e la presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen. Tra le due leader anche un lungo colloquio riservato. La von der Leyen ha ricevuto un simpatico dono: dieci piadine romagnole.

Servizi e commento di **Baroncini** alle pagine 4 e 5

LA PRINCESSA OPERATA ALL'ADDOME. LA BBC: CONDIZIONI SERIE TRA POCCHI GIORNI INTERVENTO ALLA PROSTATA PER CARLO III



Kate Middleton, 42 anni, principessa del Galles. Resterà in clinica due settimane

IN ANSIA PER KATE

Ponchia a pagina 11

DALLE CITTÀ

Strage del 2 agosto, il video

Bellini, i parenti delle vittime: «L'orario sbagliato è una storiella»

Orlandi a pagina 15

Bologna, la struttura contestata

Chiusa Villa Aldini, trasferiti tutti i minori stranieri

Servizio in **Cronaca**

Imola, obiettivo sicurezza

Lotta ai furti Altri 11 varchi videosorvegliati

Agnessi in **Cronaca**



Un'ex candidata alle provinciali

Trovata morta Giallo a Trento

G. Rossi e D'Amato alle p. 6 e 7



Lodi, l'autopsia. Cellulari al setaccio

La ristoratrice è annegata

Troianello a pagina 9



La quarta stagione

Torna Mare Fuori Come un romanzo

B. Berti a pagina 27





GIOVEDÌ 18 GENNAIO 2024

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 15, 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

FINE VITA, SIRIACCENDE IL DIBATTITO
Il testamento biologico scelto da settemila liguri

ANNAMARIA COLUCCIA / PAGINA 11



GENOVA, SLALOM TRA SITO E APP
Test con nonno Antonio «Così ho avuto il citypass»

BRUNO VIANI / PAGINA 27



MONUMENTO AILEGAMI CON LA LIGURIA
Una panchina gigante unisce il Cile a Genova

EDUARDO MEOLI / PAGINA 20



RAID DI TEHERAN NEL PAKISTAN, CHE PROMETTE DI REAGIRE. HAMAS SFIDA ISRAELE: «NO AI DUE STATI, LA PALESTINA VA DAL GIORDANO AL MARE»

Iran, la guerra è un contagio

Pronta a partire la missione europea a difesa dei mercantili. Nel Mar Rosso anche navi italiane

Cresce ancora la tensione in Medio Oriente dopo i raid missilistici compiuti dall'Iran in territorio pakistano nei quali sono morti due bambini. «Abbiamo colpito terroristi legati a Tel Aviv» la rivendicazione del governo di Teheran. Furiosa la reazione di Islamabad: «Molto presto ci sarà la nostra risposta all'aggressione iraniana». Pronta intanto a partire la missione europea a difesa dei mercantili. Nel Mar Rosso ci saranno anche le navitaliane.

GLI ARTICOLI / PAGINA 2-4

LA STRATEGIA

Francesco Sempriani / PAGINA 3

Missili e alleati fedeli così i Pasdaran mostrano i muscoli

Le Guardie della Rivoluzione iraniane hanno sviluppato un arsenale di ordigni con gittata fino a 2.500 chilometri. E i gruppi alleati, dal Libano allo Yemen, servono anche per sperimentare le nuove armi

IL NUOVO FRONTE

ANNA ZAFESOVA / PAGINA 7

Putin ora avverte i Paesi del Baltico «Minaccia per noi»

«Una minaccia diretta alla nostra sicurezza». Vladimir Putin punta il dito sui Paesi Baltici, proprio mentre i militari di Berlino confermano di non escludere i piani di un nuovo attacco di Mosca.



TIMORI A CORTE KATE OPERATA RE CARLO LO SARÀ MARIA CORBI / PAGINA 19

TURISMO

Alberto Quarati

Santanchè sui social «Decidono troppo vanno regolamentati»

La ministra del Turismo Daniela Santanchè mette sul piatto una proposta nuova, per regolare i commenti dei social media da cui ormai dipende il successo o l'insuccesso di un'attività turistica: «Hanno troppo influenza sul pubblico».

L'ARTICOLO / PAGINA 14

LA RICHIESTA DEL GOVERNO

Marco Bresolin e Luca Monticelli

Tregua di due anni per le gare dei balneari Apertura dell'Europa

La richiesta del governo alla Commissione Ue sui balneari è quella di una tregua di 2 anni, in attesa che nei prossimi 4 mesi venga realizzata una nuova mappatura delle concessioni. Apertura dell'Ue, se ne dovrebbe riparlare dopo le elezioni europee.

L'ARTICOLO / PAGINA 15

PIL PERSO, CASSA INTEGRAZIONE, STANZIAMENTI A VUOTO: IL CALVARIO DELL'EX ILVA È STATO UN SALASSO



La sagoma dell'altforno delle Acciaierie d'Italia a Taranto (FOTO ANSA-CIRO FUSCO) GILDA FERRARI / PAGINA 13

BUONGIORNO

Il presidente della Corte costituzionale, Augusto Barbera, ha concesso a Repubblica un'intervista fondamentale, spero non inutile. Fra le molte e necessarie considerazioni, due mi hanno colpito e scaldato il cuore. La prima: il potere politico non deve soverchiare quello delle Corti, ma altrettanto il potere delle Corti non deve soverchiare quello politico. La seconda: nel 1979, da deputato del Pci, Barbera votò per Nilde Iotti presidente della Camera e, dice oggi, «fu l'inizio della fine del convenio ad excludendum nei confronti dei comunisti e oggi non posso che essere favorevole al superamento di analogo convenio a destra». Una convenio, mi azzardo ad aggiungere, già ampiamente superata dagli eventi e dagli elettori: come prima di Iotti ci fu Pietro Ingrao presidente della Camera, nella medesima ca-

Gli statisti

ricca ci fu Gianfranco Fini prima di Ignazio La Russa al Senato. La destra - criticabilissima e criticatissima, anche in questo spazio - è autorizzata a governare dal risultato delle elezioni, non sta smontando la democrazia e semmai insiste in posizioni libericide a cui nemmeno la sinistra è estranea. Ma da trent'anni almeno, dall'inizio della Seconda repubblica, sembra impossibile dedicarsi alla cosa pubblica perché tre quarti delle nostre energie sono destinate a partecipare o parteggiare nelle due guerre civili: quella fra politica e magistratura, quella fra destra e sinistra, combattute nella reciproca, irriducibile delegittimazione. Cioè, nella delegittimazione di un sistema che ha sfiancato un intero paese. Davvero, non se ne può più. Poi, per fortuna, rimangono uomini come Augusto Barbera: gli statisti.

LA POLITICA

Voto in Sardegna Solinas è indagato La Lega in trincea

Federico Capurso

L'ARTICOLO / PAGINA 13



Toti: non condivisa la scelta di Rolando candidato a Sanremo

Mario De Fazio e Emanuele Rossi

L'ARTICOLO / PAGINA 12

LE IDEE

INFORMAZIONE LA SCELTA CONSAPEVOLE

DAVID BIDUSSA

L'ARTICOLO / PAGINA 40

LE STAR DEL WEB COLTE IN FALLO GRAZIE AI MEDIA

MASSIMILIANO PANARARI

L'ARTICOLO / PAGINA 21

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r

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

Invalità
Arriva la tabella unica per le lesioni di grave entità attesa dal 2005



Maurizio Hazan e Flippo Martini
— a pag. 33

Oggi 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 30098,86 -0,79% | SPREAD BUND 10Y 163,70 +3,60 | SOLE24ESG MORN. 1228,58 -0,77% | SOLE40 MORN. 1102,10 -0,67% | **Indici & Numeri** → p. 39-43

L'ATTACCO ALL'ISIS DEI PASDARAN DI TEHERAN

Crisi tra Iran e Pakistan Islamabad: reagiremo Ritirato l'ambasciatore

Marco Masciagna — a pag. 8



Il raid iraniano. Soccorritori tra i resti di un palazzo colpito nel Baluchistan

GUERRA A GAZA

Israele accelera l'offensiva, raid a Khan Yunis Rischio conflitto con il Libano

— Servizio a pag. 8

Sui tassi Lagarde delude le Borse

Banche centrali

La presidente Bce allontana un possibile taglio a breve
Piazza Affari cede lo 0,79%

Panetta (Banca d'Italia): inflazione sotto controllo, ma l'economia rallenta

Patuelli (Abi): temo che la Bce decida tardi la riduzione dei tassi

«Se tagliamo troppo presto sprechiamo il lavoro fatto finora». Lagarde (Bce) delude chi si attendeva un taglio dei tassi prima di primavera. «Temo che arrivi tardi a decidere un taglio dei tassi» commenta il presidente Abi, Patuelli. «L'inflazione in Italia è sotto controllo, ma cresce la debolezza dell'economia», dice il governatore di Bancheitalia, Panetta. Borse europee in negativo.

Di Donfrancesco, Lops, Mancini, Serafini — alle pagine 2 e 3

L'ANALISI

ALLA BCE L'OPACITÀ SOSTITUISCE LA CHIAREZZA

di **Donato Masciandaro**
— a pagina 2

LE DUE FACCE DELLA CINA



Pochi bimbi. Prosegue il progressivo invecchiamento della popolazione cinese

Meno nati e rischio pensioni

Rita Fatiguso — a pagina 5 con l'analisi di **Giuliano Noci**



L'export. Veicoli Byd pronti all'imbarco nel porto di Yantai, nello Shandong

Ma nell'auto vuole essere leader

Alberto Annicchiarico e Mario Cianfione — alle pagine 6 e 7

PopSondrio, banca d'affari in manovra

Risiko bancario

No comment di UniCredit sull'acquisto del 10% dell'istituto valtellinese

Una banca d'affari americana è in manovra sulla Popolare di Sondrio. Secondo quanto risulta al Sole 24 Ore, è in corso una operazione di raccolta del 10% dell'istituto valtellinese, con l'obiettivo di favorire l'eventuale ascesa di una grande banca italiana. Gli indizi portano a UniCredit che, contattata, non commenta.

Laura Galvagni — a pag. 27

SPAZIO AI SOCI STATALI

Banche Ue, privatizzazioni in passerella

Alessandro Graziani — a pag. 28

14 miliardi

L'INCASSO POTENZIALE
È il valore potenziale della vendita delle quote statali in Mps, Caixa, Abn Amro, Commerzbank

PANORAMA

GIUSTIZIA

Nordio: la durata dei processi penali scende sotto i mille giorni

Si riduce la durata dei processi, soprattutto di quelli penali, che scende sotto i mille giorni. Lo rivendica il ministro della Giustizia Carlo Nordio nella sua relazione in Parlamento. I valori al 30 giugno 2023, sotto-linea il ministro, confrontati con quelli del 2019 (anno di riferimento fissato nel Pnrr) segnalano una decisa accelerazione nella riduzione della durata dei processi con una diminuzione del 19,2% nel settore civile e del 29% in quello penale.

ARCHIVI STORICI

MATTIOLI E MALAGODI TRA ETICA E RISPARMIO

di **Antonio Patuelli** — a pag. 17

A FORLÌ CON MELONI

Von der Leyen: Italia in linea con agenda Pnrr

«L'Italia è assolutamente in linea con la tabella di marcia del Pnrr: metà dei fondi è stata già erogata e questa è una bellissima notizia». Lo ha detto la presidente della Commissione europea Ursula Von Der Leyen, in visita a Forlì.

— a pagina 14

SIDERURGIA

Via al progetto per il polo dell'acciaio di Piombino

Silvia Pieraccini — a pag. 20

GOLDEN POWER E Tlc

Tim, ok del Governo alla vendita della rete a Kkr

Via libera del Governo, ai fini del golden power, alla cessione della rete Telecom alla cordata guidata dal fondo americano Kkr, che ha offerto 18,8 miliardi di euro più earnout per arrivare fino a un massimo di 22 miliardi.

Nova 24

Digitale Per i social media caccia all'autenticità

Giampaolo Colletti — a pag. 25

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

28% di sconto. Per info: ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



MECALUX
02 98836601

Soluzioni automatiche per magazzini intelligenti
mecalux.it

IL MINISTRO SANTANCHÈ AL FORUM SUL TURISMO

«Detassazione di straordinari e lavoro notturno verso la proroga»

di **Forcade, Incorvati, Netti** — a pag. 23



L'evento. Ieri a Genova il Forum del Turismo organizzato dal Sole 24 Ore

LETTERA ALL'UNIONE EUROPEA

Balneari, l'Italia chiede quattro mesi

Carmine Fotina — a pag. 21



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

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

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

Giovedì 18 gennaio 2024
 Anno LXXX - Numero 17 - € 1,20
 Santa Prisca

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

NORDIO ALLE CAMERE

Avanti con la riforma della giustizia

*Il Guardasigilli assicura
 «Nessun passo indietro
 su intercettazioni e carriere»*

*Smorza le polemiche
 «Non tocchiamo le registrazioni
 su criminalità e terrorismo»*

*Sul sovraffollamento in carcere
 «Si risolve se gli stranieri
 scontano le pene nei loro Paesi»*

L'INTERVENTO

**Dem in trincea
 ma servirebbe
 dialogare**

DI RICCARDO MAZZONI

Il Pd è in trincea sulle riforme istituzionali e si accinge a una dura battaglia parlamentare basata solo sul «no», e l'appello della ministra Casella ti a «rinunciare a qualcosa» come ha fatto la maggioranza sembra destinato a finire nel vuoto. La posizione è infatti di netta e pregiudiziale chiusura, ossia la seguente: il premierato è una riforma pasticciata perché inserisce elementi di presidenzialismo in un corpo (...)

Segue a pagina 13

L'ANALISI

**New Hampshire
 scontro tra figure
 di secondo piano**

DI LUCIO MARTINO*

Mercoledì 23 gennaio la macchina elettorale statunitense andrà a pieno regime in New Hampshire dove, in una serie di sessioni elettorali aperte a tutti, membri di partito e non, Repubblicani e Democratici voteranno per scegliere i rispettivi candidati alle presidenziali fissate per il prossimo 5 novembre. Per i Repubblicani, il turno elettorale del New Hampshire (...)

Segue a pagina 12

COMMENTI

- **CICISBEQ**
 La sinistra smetta di abbaiare al Tg1 di Chiocci
- **USA!**
 Christine Lagarde parla troppo e taglia poco
- **CONTE MAX**
 Cinque domande al centrosinistra

alle pagine 12

Il Tempo di Osho

Osessionata dal fascismo Capitana Rackete candidata in Europa



"Oh, te venisse in mente de portacce i migranti qui?"

Campigli a pagina 4

Lavori al via da lunedì. Via Giolitti chiusa alle auto. Rischio caos nel quadrante Rivoluzione viabilità a Termini

Idanni del concerto al Circo Massimo Il caso della Torre lesionata arriva in Parlamento

Romagnoli a pagina 7

... Lunedì prossimo una nuova rivoluzione del traffico legata al cantiere di piazza dei Cinquecento stravolgerà il quadrante tra la stazione Termini e l'Esquilino. Via Giolitti sarà interdetta alle auto private e dedicata solo a mezzi pubblici e residenti. Il quadrante è a rischio caos. Il piano per evitare disagi sarà il banco di prova per il Campidoglio.

Zanchi a pagina 16

... Il ministro Nordio ha aggiornato il Parlamento sulla riforma della giustizia. «Su intercettazioni e separazioni delle carriere si va avanti» ha spiegato il Guardasigilli che ha rassicurato: «Non saranno toccate le registrazioni su criminalità e terrorismo». Quanto al sovraffollamento delle carceri la ricetta è di far scontare agli stranieri la pena nel loro Paese.

Antonelli e Barbieri alle pagine 2 e 3

Bufera sul voto in Sardegna Il governatore uscente Solinas indagato per corruzione

a pagina 6

Convegno a Gubbio

Da oggi il Pd si «ripensa» nel resort di lusso

Frasca a pagina 5

De Rossi e la sfida giallorossa «È bello tornare a casa Possiamo fare bene Conto molto sui tifosi»



Pes e Cirulli alle pagine 26 e 27

ARTEMISIA LAB
 RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

**APERTI TUTTO L'ANNO
 ANCHE AD AGOSTO**

**RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE
 ESAMI CLINICI IN GIORNATA**

**SERVIZIO GLOBALE
 DI SENOLOGIA**

www.artemisialab.it www.artemisialabyoung.it

Oroscopo

Le stelle di Branko

Un saluto al Capricorno che passa, un benvenuto all'Acquario che arriva, voi siete il segno che seguirà, tante cose devono essere ancora programmate, alcune eliminate, perché non convincono i vostri finanziatori o perché non più attuali. Saturno termina solo con cose non più attuali, Mercurio vi suggerisce nuove iniziative, nuove strade, nuove persone, che dovete prendere in considerazione. Anche la vostra vita cambierà come cambia il bouquet del vino secondo il versante che la vigna guarda.

Branko a pagina 13

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 lo stesso immunitario.

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**

Le Confindustrie delle regioni meridionali sono schierate compatte contro la riforma Calderoli
Carlo Valentini a pag. 9

Iscriviti al Forum

Evento accreditato ODCEC
6 crediti formativi

Con il patrocinio di

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

GREENWASHING

Stop dell'Europa a dichiarazioni ambientali che ingannano i consumatori
Chiarello a pag. 30

Yacht e auto di lusso segnalati

Nuove regole antiriciclaggio: i notai indicheranno il valore dei beni di lusso all'Unità di informazione finanziaria del proprio Paese, che lo passerà agli altri Stati europei

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

IO **Parlamento Ue - La direttiva su greenwashing e pubblicità ingannevole**

Incidenti stradali - La bozza di decreto sul calcolo dell'invalidità

Prescrizione - Il parere del Consiglio superiore della magistratura sulla proposta di legge di riforma

Durante l'atto di acquisto, i notai dovranno segnalare il valore dei beni di superlusso all'Unità di Informazione Finanziaria del proprio paese che a sua volta scambierà le informazioni con le autorità degli altri paesi dell'Unione europea. Anche i dati sui titolari effettivi degli immobili dovranno essere accessibili alle autorità, così come le informazioni sui beni presenti nelle zone franche. Lo prevede la sesta direttiva anti-riciclaggio.

Rizzi a pag. 23

Bassani (Univ. Statale di Milano): Donald Trump stravincerà le elezioni americane



«Trump arriverà alla nomination per le presidenziali Usa senza nessun problema. Sarà una cavalcata trionfale. Le grane giudiziarie del tycoon? Non hanno nessun peso sull'opinione pubblica americana», la vera incognita piuttosto, dice Luigi Marco Bassani, storico di origini statunitensi, ordinario di Dottrine politiche dell'università Statale di Milano. «Joe Biden, se riuscirà ad essere abbastanza lucido per essere ricandidato dai Democratici». Spiega Bassani: «Nel 2016 il voto che ha incoronato Trump è stato uno schiaffo alle élites culturali e politiche. Lo stesso popolo, il ceto produttivo, ma anche le minoranze ispano-africane, è pronto a rivoltarlo».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Settantaquattro frustate hanno colpito gambe, glutei, schiena e spalle di **Roya Heshmati**, una ragazza iraniana di 33 anni che è stata punita in questo modo belluino, a seguito di una sentenza del tribunale islamico per essersi scattata una foto a capo scoperto sul **Kashanara Boulevard di Teheran**. Quando lo è stato ordinato di prepararsi alle frustate nel seminterrato isolato della prigione ad alta sicurezza dove è rinchiusa, Roya ha appeso il cappotto ma si è rifiutata di indossarlo. Il hijab nonostante l'insistenza dei suoi carcerieri. Di fronte a questo abominio non si è alzata nessuna voce femminista in Italia. L'agitazione **Patrick Zaki** che è stato liberato a furor di popolo dal **P4 bolsonerista** è stato muto come un pesce. E chi si è dato da fare per ospitarlo in Italia in attesa di essere ucraino? Il 15 mila euro al mese dell'indennità da euro-deputato (a che titolo, poi?) ha fatto finta di essere distratto. Per troppi persone i diritti non debbono valere per tutti, ma solo per gli amici i connazionali.

INNOVAZIONE

Auto cinesi adattate per il mercato europeo

Piazzotta a pag. 10

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 campagna, imparziali e su ogni editore. Ottieni una proposta di pianificazione creata sulle tue reali esigenze. Poche parole, passiamo all'azione. www.ptcom.info

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



LA NAZIONE

Novità

QN **Nuove Generazioni**

GIOVEDÌ 18 gennaio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Strage di Viareggio, parlano i familiari

«E' un dolore infinito
Moretti non abbia
più l'onorificenza»

Del Chicca a pagina 15



Parla il sindaco di Grosseto

«La mia lotta
sui disturbi
alimentari»

Mantigioni a pagina 13



Candidature, scoppia il caso Solinas

Il governatore della Sardegna indagato per corruzione. La Lega accusa: giustizia a orologeria. Salvini contro Zaia per il fine vita Regionali, maggioranza in affanno. **Intervista a Bonino:** Meloni e Schlein candidate alle europee? Una furbata acchiappavoti

Coppari e Marmo
alle p. 2 e 3

Alluvione, stanziati 1,2 miliardi

Von der Leyen con Meloni: in Romagna arrivano i soldi



Altri soldi per l'emergenza alluvione in Romagna e in una parte di Marche e Toscana: 1,2 miliardi dal Pnrr. Ulteriori risorse sono in arrivo. È l'esito dell'incontro di ieri a Forlì tra Giorgia Meloni e la presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen. Tra le due leader anche un lungo colloquio riservato. La von der Leyen ha ricevuto un simpatico dono: dieci piadine romagnole.

Bilancioni e Rosato a pagina 5

LA PRINCESSA OPERATA ALL'ADDOME. LA BBC: CONDIZIONI SERIE TRA POCCHI GIORNI INTERVENTO ALLA PROSTATA PER CARLO III



Kate Middleton, 42 anni, principessa del Galles. Resterà in clinica due settimane

IN ANSIA PER KATE

Ponchia a pagina 11

DALLE CITTÀ

Empoli

Stragi nazifasciste Stop indennizzi
Carla Castellani: «Memoria tradita»

Pistoiesi in Cronaca

Empoli

Saldi, partenza flop
«Il bilancio è in negativo»

Cecchetti in Cronaca

Montelupo Fiorentino

Avvistati due lupi
«Siate prudenti Niente allarmismi»

Servizio in Cronaca



Un'ex candidata alle provinciali

Trovata morta
Giallo a Trento

G. Rossi e D'Amato alle p. 6 e 7



Lodi, l'autopsia. Cellulari al setaccio

La ristoratrice è annegata

Troianello a pagina 8



La quarta stagione

Torna Mare Fuori
Come un romanzo

B. Berti a pagina 27



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 previene da materiali riciclati e da Energie pulite in massima sicurezza

Giovedì 18 gennaio 2024

Anno 49° N° 15 - In Italia € 1,70

LA RIFORMA DELLA GIUSTIZIA

Regalo ai corrotti

Il Guardasigilli Carlo Nordio definisce "obsoleti" i reati contro la Pa e "da Medioevo" la confisca dei cellulari
Nelle comunicazioni alla Camera conferma la separazione delle carriere e la stretta sulle intercettazioni

Tegola giudiziaria su Solinas: sequestro e accusa di corruzione

Il commento

Il populismo penale

di Carlo Bonini

Con la fuga dell'angelo vendicatore e una narrazione intrisa di risentimento ideologico, il ministro della Giustizia Nordio, a nome del governo, annuncia al Parlamento il progetto di definitivo scacco di uno dei principi cardine della nostra giurisdizione.

• a pagina 23

Il ministro della Giustizia Carlo Nordio ieri ha definito "obsoleti" una serie di reati contro la pubblica amministrazione. Dall'abuso di ufficio, che "andrebbe cancellato", ai reati di corruzione "da cambiare". Se l'Italia risulta troppo corrotta, "vanno mutati i parametri" e le intercettazioni "costano e serve una stretta". Quanto ai cellulari "contengono la vita, stop a sequestri e controlli". E su carceri e detenuti il dato consolante è: 15 suicidi in meno quest'anno. Intanto il candidato della discordia in Sardegna, il governatore leghista Solinas, viene indagato per corruzione.

di Casadio, De Cicco Foschini, Frascilla e Milella
• da pagina 2 a pagina 4

La principessa britannica

Kate operata all'addome La Bbc: "È qualcosa di serio"



dal nostro corrispondente Antonello Guerrera • a pagina 11

Mappamondi

Ora Putin minaccia i Paesi Baltici

dalla nostra inviata Castelletti
Con un servizio di Mastrolilli



Il trionfo di Donald Trump ai caucus dell'Iowa ha ringalluzzito Vladimir Putin. Nel confronto con i sindaci russi in tv, la vittoria del tycoon al primo round delle primarie era stata appena proclamata che già il leader del Cremlino parlava di «precedenti elezioni truccate negli Usa».

• alle pagine 8 e 9

Il ministro estone: "Ci prepariamo a un attacco russo"

dalla nostra corrispondente
Tonla Mastrobuoni • a pagina 8



Altman, per l'IA serve un'agenzia globale

dal nostro inviato
Filippo Santelli • a pagina 13

La firma per i fondi a Forlì

Alluvione, Meloni contestata ma c'è intesa con von der Leyen

Il Punto

Quanto pesa in Italia il fattore Trump

di Stefano Folli
• a pagina 23

A Forlì abbracci tra la presidente del Consiglio e quella della Commissione Ue dopo l'intesa raggiunta sui fondi per l'alluvione. "L'Europa è al vostro fianco". La premier viene contestata, ma l'accordo con von der Leyen è palese. L'una ha bisogno dell'altra. La prima per spezzare l'isolamento in Europa, la seconda per rafforzare l'ipotesi del bis alla guida della Commissione.

di Bettazzi, Ciriaco e Tito • alle pagine 6 e 7

IL NUOVO PUNTO DI RIFERIMENTO PER LE CERTIFICAZIONI AZIENDALI ISO

CERTIFICAZIONE DI QUALITÀ | CERTIFICAZIONE DI QUALITÀ EUCI

ISO 9001 | ISO 14001 | ISO 45001

EUCI EUROPEAN CERTIFICATION INSTITUTE
www.euci.org

L'intervista

Estetista cinica "Sui social bisogna imparare a tacere"



di Maurizio Crosetti
• a pagina 14

Domani in edicola



Sul Venerdì Parigi e i Giochi pericolosi

Cultura

Norberto Bobbio i valori e l'etica del labirinto

di Gustavo Zagrebelsky

Vieni a trovarmi! Molte volte, negli ultimi anni, quando vivevo ormai ritirato dalla scena pubblica, il professor Bobbio ha detto o scritto queste parole. Oggi possiamo solo più "andare a trovarlo" o nei ricordi personali o attraverso lo studio del suo pensiero, consolidato in un'opera sterminata. Un dono che contiene molte cose. • alle pagine 26 e 27

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

Concessionario di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Agnoli, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicitamanzoni.it

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

con Master di Fotografia €14,60

NZ



IL CASO
Perché l'Autonomia fa male al servizio sanitario per tutti
NINO CARTABELLOTTA

L'INCHIESTA
Il gran ritorno al cinema grazie ai big e ai diritti
GIOVANNI BERRUTI, ALBERTO INFELISE

Si scrive «autonomia differenziata», si legge «frattura del Paese». Ecco perché la tutela della salute va espunta dalle materie su cui le Regioni possono chiedere maggior autonomia. - PAGINA 15

File fuori dai cinema. Uno scenario romantico che sembrava tramontato. Come il vinile e la musica digitale, il libro e l'ebook: la vittoria del moderno sul classico. Invece gli spettatori tornano al cinema. - PAGINE 22 E 23



LA STAMPA



GIOVEDÌ 18 GENNAIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867
1,70 € II ANNO 158 II N.17 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it

PARTE LA MISSIONE EUROPEA ASPIS PER DIFENDERE I CARGO DAGLI HOUTHI. TAJANE: "RIFERIREMO IN PARLAMENTO"

Le navi italiane nel Mar Rosso

La guerra si allarga, l'Iran bombarda anche il Pakistan: "Sovranità violata, risponderemo"

L'ANALISI

GIOCHICI COL FUOCO IN MEDIO ORIENTE
NATHALIE TOCCI

Nella guerra allargata in Medio Oriente, i Paesi occidentali rivolgono lo sguardo al Mar Rosso alla luce degli attacchi sempre più frequenti dei miliziani Houthi, sostenuti dall'Iran, alle ormai poche navi mercantili che transitano per lo Stretto di Bab al-Mandeb. Ci sono motivi per concentrarsi su questa dimensione del conflitto. - PAGINA 27

ILARIO LOMBARDO

Il nome "Aspis" - in greco "scudo" - dà il senso della missione europea a protezione delle navi nel mirino degli Houthi, i ribelli yemeniti al soldo dell'Iran. - PAGINA 5 SERVIZI PAGINE 2-5



L'ECONOMIA

Panetta: il Pil rallenta giusto tagliare i tassi
ALESSANDRO BARBERA

Antonio Patuelli, numero uno dell'Abi, lo dice apertamente: «Temo che Francoforte arriverà tardi a ridurre i tassi». Fabio Panetta, governatore della Banca d'Italia, prova a rassicurarlo: «La disinflazione è forte e in atto. Non faccio previsioni su quando si taglieranno, ma credo che le condizioni consentiranno un aggiustamento». - PAGINA 12

Balneari, il nuovo rinvio che fa male ai cittadini
MARIANNA FILANDRI

È tornato, nel dibattito pubblico, il tema delle concessioni balneari. Sembra che dopo la richiesta dell'Ue all'Italia di intervenire sulla regolamentazione per l'assegnazione delle spiagge, il governo abbia fornito una risposta che sostanzialmente rinverrà la questione di almeno altri due anni. - PAGINA 27 BRESOLINI E MONTICELLI - PAGINA 13

L'EX FIRST LADY ISRAELIANA

Lapid: donne uniamoci contro tutti i terroristi
FABIANA MAGRI

«Stiamo vivendo il momento peggiore e più triste nella storia dello Stato di Israele». Pubblico e privato, individuale e collettivo sono due piani che si sovrappongono continuamente per Lili Lapid, scrittrice e giornalista, moglie del leader dell'opposizione ed ex premier Yair Lapid. DEL GATTO - PAGINA 4

LA PRINCIPESSA OPERATA ALL'ADDOME E RICOVERATA PER 15 GIORNI

La paura di Kate

MARIA CORBI



Se il 1992 fu l'Annus Horribilis della Regina, il 2024 non si apre nel migliore dei modi per la famiglia reale: a preoccupare sono i problemi di salute di Kate, operata per un problema addominale e ancora ricoverata in una clinica privata ed esclusiva di Londra, a Marylebone. - PAGINA 17

IL DIBATTITO

Noi, Giovanna e i social nessuno si senta assolto
LUCA BOTTURA



- PAGINA 21

LA GEOPOLITICA

Se ora Putin minaccia anche i Paesi Baltici
AGLIASTRO, ZAFESOVA

«Una minaccia diretta alla nostra sicurezza»: a due anni dall'invasione russa dell'Ucraina, Vladimir Putin punta il dito sui Paesi Baltici, proprio mentre i militari di Berlino confermano di non escludere i piani di un nuovo attacco di Mosca. Che il presidente russo non solo non tenta di smentire, ma sembra quasi confermare. - PAGINA 16

LA SANITÀ

Sveva, che è fuggita dall'incubo anoressia
D'AUTILIA, RIFORMATO

Il governo ci ripensa. Il Fondo per il contrasto dei disturbi alimentari, azzerato un mese fa dalla legge di Bilancio, sarà rifinanziato con 10 milioni di euro per il 2024, grazie un emendamento al decreto Milleproroghe. Le proteste di opposizioni e associazioni hanno spinto l'esecutivo al dietrofront. Arriva il nuovo mini-stanziamiento - PAGINA 14

LA POLITICA

Meloni-Von der Leyen dall'Emilia all'Europa Schlein: solito spot sulla pelle della gente
DIMATTEO, FIORINI, OLIVIO



«L'ovogliamo fare un bell'applauso per Ursula?». Giorgia Meloni, a Forlì, si presenta con von der Leyen. Lapidaria Ely Schlein: per lei è stata solo una «passerella». - PAGINE 67

LE RIFORME

L'attacco di Nordio svilisce la Giustizia
EDMONDO BRUTI LIBERATI

La Relazione al Parlamento del ministro sull'amministrazione della giustizia è stata, negli anni e con ministri della Giustizia di diverso colore, una occasione perduta: un elenco di dati statistici, povero di analisi e di indicazioni di prospettive. Carlo Nordio, per la prima parte, ha ripercorso questa tradizione. - PAGINA 9

LE REGIONALI

Solinas indagato la rabbia della Lega
FEDERICO CAPURSO

Unedì prossimo si chiuderanno i termini per presentare le liste elettorali per le Regionali in Sardegna. Poco più di un mese e si vota. Insomma, il tempo è quasi finito, anche se non si direbbe, visto il caos che continua a regnare nel centro-destra. - PAGINA 11

F.lli Frattini

Series NARCISO S



frattini.it

BUONGIORNO

Il presidente della Corte costituzionale, Augusto Barbera, ha concesso a Repubblica un'intervista fondamentale, spero non inutile. Fra le molte e necessarie considerazioni, due mi hanno colpito e scaldato il cuore. La prima: il potere politico non deve soverchiare quello delle Corti, ma altrettanto il potere delle Corti non deve soverchiare quello politico. La seconda: nel 1979, da deputato del Pci, Barbera votò per Nilde Iotti presidente della Camera e, dice oggi, «fu l'inizio della fine della convenio ad escludendone nei confronti dei comunisti e oggi non posso che essere favorevole al superamento di analogo convenio a destra». Una convenio, mi azzardo ad aggiungere, già ampiamente superata dagli eventi e dagli elettori: come prima di Iotti ci fu Pietro Ingrao presidente della Camera, nella medesima carica

Gli statisti | MATTIA FELTRI

ci fu Gianfranco Fini prima di Ignazio La Russa al Senato. La destra - criticabilissima e criticatissima, anche in questo spazio - è autorizzata a governare dal risultato delle elezioni, non sta smontando la democrazia e semmai insiste in posizioni liberticide a cui nemmeno la sinistra è estranea. Ma da trent'anni almeno, dall'inizio della Seconda repubblica, sembra impossibile dedicarsi alla cosa pubblica perché tre quarti delle nostre energie sono destinate a partecipare o parteggiare nelle due guerre civili: quella fra politica e magistratura, quella fra destra e sinistra, combattute nella reciproca, irriducibile delegittimazione. Cioè, nella delegittimazione di un sistema che ha sfiancato un intero paese. Davvero, non se ne può più. Poi, per fortuna, rimangono uomini come Augusto Barbera: gli statisti.

AGRI ZOO 2

PET SHOP

WWW.AGRIZOO2.IT






F2i, le casse di previdenza in manovra per prendere la presidenza
Deugeni a pagina 15
La psicologia online Unobravo triplica il valore
Maxi guadagno di Cdp Venture
Capponi a pagina 13



Bulgari, Rovati, Di Amato, Riello: J.Jardin apre alle famiglie
 Intanto si allea con Cdp per un polo fashion e rileva Mvp Wardrobe
Bottoni in MF Fashion
 Anno XXXIV n. 013
 Giovedì 18 Gennaio 2024
 €2,00 *Classedtori*



FTSE MIB -0,79% 30.099 DOW JONES -0,39% 37.215** NASDAQ -0,87% 14.814** DAX -0,84% 16.432 SPREAD 164 (+-4) €/S 1,0677
 ** Dati aggiornati alle ore 21,00

LA PRESIDENTE BCE APRE A UN TAGLIO DEI TASSI, MA SOLO IN ESTATE

Lagarde spegne la borsa

I mercati speravano in un calo del costo del denaro già in primavera: giù i listini Panetta (Bankitalia) agli istituti: i piani di finanziamento devono essere realistici
ORCEL (UNICREDIT): IN EST EUROPA LE MIGLIORI OPPORTUNITÀ PER ACQUISIZIONI

Ninfote, Savojarado, Sedgewick e Tao alle pagine 2, 3 e 4



UTILIZZO DEI CONTENUTI
ChatGpt chiude con il New York Times e tratta sul copyright con gli altri editori
 Bichicchi a pagina 12

NUOVI RISARCIMENTI
RcAuto, polizze più trasparenti ma i prezzi salgono del 7%
 Messia a pagina 8

NPL, NOZZE TRA SERVICER
Ion-Prelios al rush finale: Bankitalia e governo verso il sì
Ok atteso a febbraio
 Gualtieri a pagina 9



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

Mar Rosso, lo spettro di una nuova spirale inflazionistica. Assoportori: "La crisi deve rientrare entro 4-5 mesi"

Bruxelles Il sistema portuale italiano guarda con timore l'evoluzione della crisi nel Mar Rosso. Perché se le navi cargo rimarranno a lungo bersaglio delle incursioni dei ribelli Houthi, gli armatori sceglieranno sempre più spesso nuove rotte e il Mediterraneo perderà la centralità commerciale che stava riconquistando dopo la pandemia. Il presidente di **Assoportori**, Rodolfo Giampieri, traccia la sua linea rossa: Il tutto si deve risolvere nell'arco di 4-5 mesi. Raggiunto da Eunews, il numero uno dell'Associazione dei Porti Italiani ha commentato l'escalation in Medio Oriente e prefigurato le possibili ricadute per l'intera filiera logistica, europea e mondiale. Sembra che ci sia una tempesta perfetta in questo momento nel mondo, un insieme di situazioni negative che condizionano i mercati e l'economia, ha dichiarato Giampieri. E il Mediterraneo, che stava godendo di quel processo di accorciamento della filiera logistica innescato dalla crisi pandemica, potrebbe farne le spese: il tema è che una parte di navi stanno scegliendo una rotta diversa. Un armatore che sceglie di circumnavigare l'Africa difficilmente entrerà nel Mediterraneo dallo Stretto di Gibilterra, quasi sicuramente arriverà nei porti del Nord Europa. Rodolfo Giampieri Questo è l'elemento che preoccupa e che va attenzionato, soprattutto legandolo alla durata della crisi. nello scenario più ottimista, quello di una de-escalation nel breve periodo, i danni saranno sostenibili e non dovrebbero incidere sul prezzo allo scaffale, sul costo della merce. Se invece la crisi durasse nel tempo, più di 4-5 mesi, innescherà nuove spinte inflazionistiche. I segnali ci sono già: il carburante è già aumentato all'incirca del 7 per cento e nel bilancio di un armatore è una variabile importantissima che incide intorno al 30 per cento. I noli si sono rialzati: da circa mille euro a Teu (misura standard nel trasporto marittimo che corrisponde alle dimensioni del container ISO da 20 piedi) a 3-4 mila euro a Teu, sebbene ancora lontani dai picchi pandemici dei 10-12 mila euro a Teu. E le assicurazioni sulle imbarcazioni e sulle merci, che hanno raggiunto picchi di quasi dieci volte il valore iniziale. I dati sui transiti delle navi cargo dal canale di Suez nei primi dieci giorni del nuovo anno sono inequivocabili: 65, contro le 143 dello stesso periodo nel 2023. Il 55 per cento in meno. Una buona fetta di queste attraccava nei porti italiani, da cui la merce veniva distribuita nel resto d'Europa. In Italia questa riduzione forte del transito attraverso il canale di Suez mette in difficoltà una logistica che aveva raggiunto livelli di organizzazione molto importanti, ha ammesso Giampieri. La logistica non è tutto, anzi: per il canale di Suez passa il 40 per cento dell'import-export italiano, per un valore di circa 154 miliardi. Un dato che rende bene l'idea di quanto sia fondamentale per l'economia italiana che l'istmo resti navigabile. Bisogna sottolineare l'attenzione del governo italiano e della marina che stanno accompagnando varie volte navi italiane per dare un contributo alla loro sicurezza, sottolinea



Giampieri. Ma l'elemento determinante è la durata di questa crisi: lo sa l'Ue, che sta cercando di stringere i tempi per presentare il piano per una missione navale nel Mar Rosso. In mattinata, al Comitato Politico e di Sicurezza (Cops), gli ambasciatori Ue hanno dato un generale consenso per procedere alla creazione di una missione sulla base della già esistente Agenor a guida francese e con un'area di operazioni dal Golfo e dallo Stretto di Hormuz al Mar Rosso. L'obiettivo sarebbe quello di istituire la missione entro il 19 febbraio.

Porti italiani temono contraccolpi da crisi in Mar Rosso

ROMA/MILANO (Reuters) - Gli attacchi Houthi alle navi che transitano nel Mar Rosso stanno causando gravi disagi ai porti italiani, secondo quanto riferiscono gli operatori, alimentando il timore che una crisi prolungata possa spingere le compagnie di navigazione a ridefinire le rotte, penalizzando il traffico dal Mediterraneo in modo permanente. Da novembre il gruppo filo-iraniano ha preso di mira le imbarcazioni nella regione, colpendo il commercio su una rotta che rappresenta fino al 15% del traffico marittimo mondiale. Gli Houthi affermano di agire in solidarietà con i palestinesi nella guerra di Israele contro il gruppo militante Hamas a Gaza. Negli ultimi anni l'Italia ha approfittato della sua posizione al centro del Mediterraneo per accaparrarsi una parte del traffico marittimo in arrivo dal Canale di Suez e destinato ai mercati nazionali ed europei. I dati del think tank Srm mostrano che circa il 40% del commercio marittimo internazionale dell'Italia si basa su questa rotta, per un valore di circa 154 miliardi di euro nel 2022. In risposta agli attacchi Houthi, alcune compagnie di navigazione hanno deciso di circumnavigare l'Africa per raggiungere l'Europa, una rotta più lenta e costosa. Secondo gli operatori, il passaggio a sud dell'Africa richiede 10-15 giorni di viaggio in più, rendendo più conveniente, una volta nei pressi di Gibilterra, dirigersi direttamente verso il Nord Europa ed evitare il Mediterraneo. "Il nostro timore è che... i nostri clienti tedeschi, austriaci e ungheresi, che negli anni scorsi siamo riusciti a strappare ai porti del Nord Europa, tornino a gravitare su Amburgo", dice Zeno D'Agostino, responsabile dell'autorità portuale di Trieste, che ha sottolineato il ritardo nell'arrivo delle navi container. La maggior parte dei prodotti che arrivano a Trieste vanno all'estero. D'Agostino spiega inoltre che alcune società stanno studiando la possibilità di usare la ferrovia per mandare i propri prodotti - quelli a più alto valore aggiunto - in Asia, dal momento che ci impiega circa la metà del tempo nonostante i prezzi più alti.

UNA TEMPESTA PERFETTA Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**, spiega a Reuters che la crisi nel Mar Rosso arriva proprio nel momento in cui il Mediterraneo stava diventando sempre più centrale nel commercio mondiale. Giampieri ritiene che molto dipenderà dalla durata della crisi, ma che probabilmente l'impatto sul commercio e i trasporti aumenterà i costi per le aziende e farà salire i prezzi dei materiali. Le importazioni dall'Asia sono fondamentali per molte imprese italiane e si teme che la crisi del Mar Rosso possa avere conseguenze sull'economia. Tali preoccupazioni stanno aumentando anche a Genova, dove quattro navi portacontainer non sono arrivate il mese scorso e le autorità temono un sovraffollamento del porto se i ritardi dovessero sovrapporsi ad arrivi già programmati. Gli spedizionieri stimano che i trasporti via terra a Genova siano diminuiti fino al 30% nelle ultime settimane. "Non sembra che l'escalation in Medio Oriente trovi soluzione, per cui probabilmente davanti a noi si prospetta la necessità di ristudiare



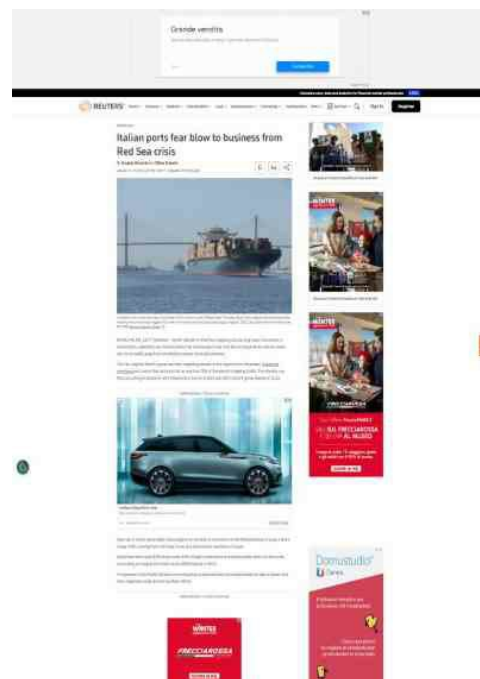
Msn

Primo Piano

i cicli di approvvigionamento", dichiara Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. Botta spiega che l'industria potrebbe avere problemi di approvvigionamento tra la fine di febbraio e l'inizio di marzo, e avere bisogno di immagazzinare più merci per assicurarsi di averne a sufficienza per le loro esigenze. "Ci attendiamo dopo il 20 gennaio un'ondata di arrivi e quindi ci sarà un periodo di congestione .. A oggi c'è un certo vuoto nel porto", spiega a Reuters Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che sovrintende sul porto di La Spezia. Antonio Majocchi, professore di economia internazionale presso l'Università Luiss di Roma, ritiene che settori come quello informatico, automobilistico e dei semiconduttori saranno probabilmente i più colpiti da una prolungata crisi economica. La crisi "ha accelerato un processo che era già in corso, cioè la regionalizzazione delle catene del valore... Ci stanno pensando tutti in Italia a farlo, a ridurre questa distanza", aggiunge. (Angelo Amante, Elisa Anzolin, Emilio Parodi, Giselda Vagnoni, Giulio Piovaccari, editing Sabina Suzzi).

Italian ports fear blow to business from Red Sea crisis

ROME/MILAN, Jan 17 (Reuters) - Houthi attacks on Red Sea shipping are causing major disruption to Italian ports, operators say, fuelling fears that a prolonged crisis may force companies to redraw routes and move traffic away from the Mediterranean more permanently. The Iran-aligned Houthi group has been targeting vessels in the region since November, impacting commerce on a route that accounts for as much as 15% of the world's shipping traffic. The Houthis say they are acting in solidarity with Palestinians during Israel's war with militant group Hamas in Gaza. Italy has in recent years taken advantage of its position at the centre of the Mediterranean to grab a share of sea traffic coming from the Suez Canal and destined for markets in Europe. Data from think tank SRM shows some 40% of Italy's international maritime trade relies on that route, amounting to roughly 154 billion euros (\$168 billion) in 2022. In response to the Houthi attacks some shipping companies have instructed vessels to take a slower and more expensive route around southern Africa.



Shipping Italy

Primo Piano

Nel 2023 movimentati in Italia i 'consueti' 11 milioni di Teu container

Gioia Tauro da sola ha pesato per oltre 3,5 milioni di Teu mentre il traffico gateway è ormai da anni stabile a ridosso dei 7,5 milioni di Teu. 17 Gennaio 2024. Così com'era avvenuto l'anno prima, anche nel 2023 sulle banchine dei porti italiani sono stati complessivamente circa 11 milioni i container Teu imbarcati e sbarcati considerando sia il traffico gateway che il transshipment. I dati ufficiali di **Assoport** per il 2022 parlavano di 11.570.173 Teu, di cui 4,2 milioni sono riferibili a box in trasbordo mentre i restanti 7.360.042 Teu erano traffico gateway. Nel 2023 il transshipment è invece salito grazie a Gioia Tauro dove l'anno, per il Medcenter Container Terminal, si è chiuso con 3.548.827 Teu (+5%). Da capire se e quali impatti l'entrata in vigore dell'Emission Trading System, e soprattutto la crisi geopolitica in Mar Rosso, avrà sul principale hub di transshipment italiano ma anche sui terminal di destinazione finale. Secondo quanto risulta da un'indagine condotta da SHIPPING ITALY fra i terminal container italiani, il traffico gateway nel 2023 dovrebbe essersi attestato intorno ai consueti 7-7,5 milioni di Teu in import/export. Un trend ormai stabile da lungo tempo. Genova - Vado Ligure anche nell'anno appena trascorso è stato il sistema portuale leader in Italia con quasi 2,4 milioni di Teu e 360mila Teu rispettivamente. Nel capoluogo ligure Psa Genova Pra' ha movimentato 1.449.199 Teu, Psa Sech 247.008 Teu, Genoa Port Terminal di Spinelli 424.561 Teu, Imt del Gruppo Messina 130.025 Teu, Terminal San Giorgio 104.000 Teu e Bettolo poco meno di 100mila Teu. A Spezia il traffico container complessivo è stato invece pari a 1.142.863 Teu, risultato dalla somma di 1.012.103 Teu di La Spezia Container Terminal e 130.760 Teu di Terminal del Golfo. A Marina di Carrara, scalo parte dello stesso sistema portuale, Grendi ha imbarcato e sbarcato 89.095 Teu a cui si aggiunge almeno una decina di migliaia di Teu movimentati da Mdc Terminal. Per Livorno il 2023 si è chiuso oltre quota 665mila Teu, di cui 387.808 Teu riconducibili a Terminal Darsena Toscana e poco meno di 280mila a Lorenzini. Scendendo lungo le coste italiane tirreniche c'è da registrare l'ulteriore decremento del Roma Terminal Container e più in generale del porto di Civitavecchia che dai 112.200 Teu del 2022 l'anno scorso è sceso a quota 100 mila. Non sorride neanche Napoli dove Conateco ha chiuso l'anno passato con circa 463 mila Teu, così come Terminal Flavio Gioia non è andata oltre quota 115 mila Teu (nel 2022 Napoli aveva invece raggiunto 684.111 Teu imbarcati e sbarcati). Sorride semmai il Salerno Container Terminal che con i suoi 354.441 Teu ha visto il traffico containerizzato crescere del 10% rispetto all'anno precedente. Detto di Gioia Tauro, sulle isole il terminal Mito a Cagliari al 31 dicembre scorso ha sfiorato la soglia psicologica dei 50 mila Teu (precisamente si è fermata a 49.685, in flessione rispetto ai 58.652 Teu del 2022) mentre sempre Grendi, ma a Olbia, ha visto transitare 16.928 Teu. In Sicilia per Europa Servizi Terminalistici



Gioia Tauro da sola ha pesato per oltre 3,5 milioni di Teu mentre il traffico gateway è ormai da anni stabile a ridosso dei 7,5 milioni di Teu. 17 Gennaio 2024. Così com'era avvenuto l'anno prima, anche nel 2023 sulle banchine dei porti italiani sono stati complessivamente circa 11 milioni i container Teu imbarcati e sbarcati considerando sia il traffico gateway che il transshipment. I dati ufficiali di Assoport per il 2022 parlavano di 11.570.173 Teu, di cui 4,2 milioni sono riferibili a box in trasbordo mentre i restanti 7.360.042 Teu erano traffico gateway. Nel 2023 il transshipment è invece salito grazie a Gioia Tauro dove l'anno, per il Medcenter Container Terminal, si è chiuso con 3.548.827 Teu (+5%). Da capire se e quali impatti l'entrata in vigore dell'Emission Trading System, e soprattutto la crisi geopolitica in Mar Rosso, avrà sul principale hub di transshipment italiano ma anche sui terminal di destinazione finale. Secondo quanto risulta da un'indagine condotta da SHIPPING ITALY fra i terminal container italiani, il traffico gateway nel 2023 dovrebbe essersi attestato intorno ai consueti 7-7,5 milioni di Teu in import/export. Un trend ormai stabile da lungo tempo. Genova - Vado Ligure anche nell'anno appena trascorso è stato il sistema portuale leader in Italia con quasi 2,4 milioni di Teu e 360mila Teu rispettivamente. Nel capoluogo ligure Psa Genova Pra' ha movimentato 1.449.199 Teu, Psa Sech 247.008 Teu, Genoa Port Terminal di Spinelli 424.561 Teu, Imt del Gruppo Messina 130.025 Teu, Terminal San Giorgio 104.000 Teu e Bettolo poco meno di 100mila Teu. A Spezia il traffico container complessivo è stato invece pari a 1.142.863 Teu, risultato dalla somma di 1.012.103 Teu di La Spezia Container Terminal e 130.760 Teu di Terminal del Golfo. A Marina di Carrara, scalo parte dello stesso sistema portuale, Grendi ha imbarcato e sbarcato 89.095 Teu a cui si aggiunge almeno una decina di migliaia di Teu movimentati da Mdc Terminal. Per Livorno il 2023 si è chiuso oltre quota

Shipping Italy

Primo Piano

l'anno scorso è andato in archivio con 50.179 Teu movimentati al porto di Catania; un traffico che nei prossimi mesi si sposterà ad Augusta. In Mar Ionio il San Cataldo Container Terminal di Taranto mostra segnali di lenta ripresa avendo chiuso l'anno scorso con circa 40 mila Teu, un dato quasi doppio rispetto al 2022 ma ancora ben lontano dalle promesse che il gruppo turco Yilport aveva allegato al piano d'impresa quando ha firmato la concessione. Rimanendo in Puglia il terminalista Spamat a Bari con 49.265 Teu ha mantenuto pressoché stabile (solo in lieve flessione) il traffico. In centro Adriatico il 2023 per il porto di Ancona si è chiuso con i 109.548 Teu di Adriatic Container Terminal da sommarsi ai 57 mila Teu di Adriatic Services Enterprise, mentre Ravenna Terminal Container al 31 dicembre aveva movimentato un traffico container di 190.350 Teu (cui bisogna sommare qualche altro migliaio di Teu transitati ad esempio dai terminal di Setramar). La navigazione di SHIPPING ITALY lungo la Penisola si conclude in Alto Adriatico con Marghera che nell'esercizio scorso ha beneficiato degli ottimi numeri di Psa Vecon (337.032 Teu) e ha dovuto invece registrare numeri in calo per il Terminal Intermodale Venezia (di poco inferiori a 160 mila Teu). A Trieste, infine, il Trieste Marine Terminal di poco non ha raggiunto il primato del 2022 dovendo fermarsi a 742.708 Teu a cui si aggiungono i 21.368 Teu di Hhla Plt Italy.

Fisco, gettito di 756mln da economia porti Trieste e Monfalcone

L'occupazione diretta nei terminal, nelle imprese fornitrici di mano d'opera e di servizi (artt. 16 e 17) nei porti di Trieste e di Monfalcone (sono sotto la stessa **Autorità di sistema portuale**) è stata di 4.058 unità (dati 2021), alle quali si aggiungono gli occupati dell'indotto primario (servizi vari, agenti marittimi, case di spedizione) per un totale di 8.967 unità. In termini di gettito fiscale, il contributo dell'economia **portuale** è stato valutato superiore a 756 milioni (51,4% del valore aggiunto), di cui 636 versati da aziende residenti in regione, distribuiti tra Stato (266 milioni) e Regione (370 milioni). Sono alcuni dei dati presentati oggi alla Torre del Lloyd del Porto di Trieste, frutto di uno studio sull'impatto dell'economia **portuale** dei due scali in termini di occupazione, valore della produzione e fiscalità, a cura dell'AIOM - Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste, presieduta da Sergio Bologna. L'occupazione nell'indotto secondario, inteso come area di mercato della logistica in senso lato, è stata stimata in 5.810 unità, che portano il totale complessivo a 14.777 unità di lavoro, che i porti di Trieste e di Monfalcone sono stati in grado di mobilitare. Il valore annuo della produzione è stato di 1.909 milioni, compreso l'indotto primario. Sommando la stima del valore della produzione nell'indotto secondario si arriva a 4,3miliardi. "Se si tiene conto che i dati, per necessità di averli definitivi, si riferiscono all'anno 2021, periodo nel quale la pandemia da Coronavirus ancora non si era esaurita, il giudizio non può che essere sufficientemente positivo" commenta **Zeno D'Agostino**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. "Le difficoltà riscontrate a livello di traffici, avvertite particolarmente nelle catene di approvvigionamento, non hanno inciso sui livelli di manodopera impiegata. Anzi, i servizi logistici si sono rivelati, proprio in questo periodo, servizi essenziali per la sopravvivenza stessa delle persone. I porti di Trieste e Monfalcone hanno mantenuto inalterati i loro indici di connettività e la loro posizione nel quadro internazionale, come piattaforme di scambio tra Europa e Medio Oriente", ha specificato. "In termini di gettito fiscale, - sottolinea Sergio Bologna - la Regione Fvg ha beneficiato delle attività dell'economia **portuale** più ancora dello Stato. È un dato su cui può essere utile riflettere nel momento in cui importanti riforme si annunciano sul terreno delle autonomie regionali. Così come vale riflettere, nel quadro dei parametri di sostenibilità (ESG), sulla importanza della governance pubblica, che può consentire livelli di resilienza importanti proprio nei momenti di crisi, come quelli prodotti dalla pandemia".



01/17/2024 17:49

L'occupazione diretta nei terminal, nelle imprese fornitrici di mano d'opera e di servizi (artt. 16 e 17) nei porti di Trieste e di Monfalcone (sono sotto la stessa Autorità di sistema portuale) è stata di 4.058 unità (dati 2021), alle quali si aggiungono gli occupati dell'indotto primario (servizi vari, agenti marittimi, case di spedizione) per un totale di 8.967 unità. In termini di gettito fiscale, il contributo dell'economia portuale è stato valutato superiore a 756 milioni (51,4% del valore aggiunto), di cui 636 versati da aziende residenti in regione, distribuiti tra Stato (266 milioni) e Regione (370 milioni). Sono alcuni dei dati presentati oggi alla Torre del Lloyd del Porto di Trieste, frutto di uno studio sull'impatto dell'economia portuale dei due scali in termini di occupazione, valore della produzione e fiscalità, a cura dell'AIOM - Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste, presieduta da Sergio Bologna. L'occupazione nell'indotto secondario, inteso come area di mercato della logistica in senso lato, è stata stimata in 5.810 unità, che portano il totale complessivo a 14.777 unità di lavoro, che i porti di Trieste e di Monfalcone sono stati in grado di mobilitare. Il valore annuo della produzione è stato di 1.909 milioni, compreso l'indotto primario. Sommando la stima del valore della produzione nell'indotto secondario si arriva a 4,3miliardi. "Se si tiene conto che i dati, per necessità di averli definitivi, si riferiscono all'anno 2021, periodo nel quale la pandemia da Coronavirus ancora non si era esaurita, il giudizio non può che essere sufficientemente positivo" commenta Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. "Le difficoltà riscontrate a livello di traffici, avvertite particolarmente nelle catene di approvvigionamento, non hanno inciso sui livelli di manodopera impiegata. Anzi, i servizi logistici si sono rivelati,

Informazioni Marittime

Trieste

Trieste, il porto vale più dello Stato per la città

Un gettito fiscale di oltre 700 milioni. 4 mila occupati diretti e valore di produzione annuo vicino ai due miliardi. I dati dell'AIOM di Sergio Bologna Un gettito fiscale di oltre 700 milioni. 4 mila occupati diretti e un valore annuo di produzione che sfiora di due miliardi. Sono i numeri dell'economia portuale di Trieste e Monfalcone, che impattano più di quanto possa farlo lo Stato sulla città nel suo complesso. Lo studio, presentato oggi a Trieste nella Torre del Lloyd, è stato effettuato dall'AIOM, l'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste presieduta da Sergio Bologna, e ha riguardato occupazione, valore della produzione e fiscalità. I risultati della ricerca sono stati suddivisi per attività diretta, indotto primario e indotto secondario. L'occupazione diretta presente nei terminal, nelle imprese fornitrici di mano d'opera e di servizi (artt. 16 e 17) è stata pari a 4,058 unità (dati 2021), alle quali si aggiungono gli occupati dell'indotto primario (servizi vari, agenti marittimi, case di spedizione) per un totale di 8,967 unità. L'occupazione nell'indotto secondario, inteso come area di mercato della logistica in senso lato, è stata stimata in 5,810 unità, che portano il totale complessivo a 14,777 unità di lavoro, che i porti di Trieste e di Monfalcone sono stati in grado di mobilitare. In termini di gettito fiscale, il contributo dell'economia portuale è stato valutato complessivamente superiore a 756 milioni di euro, con un'incidenza del 51,4 per cento sul valore aggiunto, di cui 636 milioni versati da aziende residenti in regione, distribuiti tra Stato (266 milioni) e Regione (370 milioni). Il valore annuo della produzione è stato di 1,90 miliardi di euro, compreso l'indotto primario. Se a questo si somma la stima del valore della produzione nell'indotto secondario si arriva a 4 miliardi e 285 milioni. Danilo Stevanato, consigliere di AIOM, ha illustrato i dettagli della ricerca e i criteri metodologici adottati per il calcolo di queste grandezze e le fonti dei dati quantitativi consultate. «Se si tiene conto che i dati, per necessità di averli definitivi, si riferiscono all'anno 2021, periodo nel quale la pandemia da Coronavirus ancora non si era esaurita, il giudizio non può che essere sufficientemente positivo» commenta Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. "Le difficoltà riscontrate a livello dei traffici, avvertite particolarmente nelle catene di approvvigionamento, non hanno inciso sui livelli di manodopera impiegata. Anzi, i servizi logistici si sono rivelati, proprio in questo periodo, servizi essenziali per la sopravvivenza stessa delle persone. I porti di Trieste e Monfalcone hanno mantenuto inalterati i loro indici di connettività e la loro posizione nel quadro internazionale, come piattaforme di scambio tra Europa e Medio Oriente». «In termini di gettito fiscale, - sottolinea Sergio Bologna - la Regione Friuli- Venezia Giulia ha beneficiato delle attività dell'economia portuale più ancora



Un gettito fiscale di oltre 700 milioni. 4 mila occupati diretti e valore di produzione annuo vicino ai due miliardi. I dati dell'AIOM di Sergio Bologna Un gettito fiscale di oltre 700 milioni. 4 mila occupati diretti e un valore annuo di produzione che sfiora di due miliardi. Sono i numeri dell'economia portuale di Trieste e Monfalcone, che impattano più di quanto possa farlo lo Stato sulla città nel suo complesso. Lo studio, presentato oggi a Trieste nella Torre del Lloyd, è stato effettuato dall'AIOM, l'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste presieduta da Sergio Bologna, e ha riguardato occupazione, valore della produzione e fiscalità. I risultati della ricerca sono stati suddivisi per attività diretta, indotto primario e indotto secondario. L'occupazione diretta presente nei terminal, nelle imprese fornitrici di mano d'opera e di servizi (artt. 16 e 17) è stata pari a 4,058 unità (dati 2021), alle quali si aggiungono gli occupati dell'indotto primario (servizi vari, agenti marittimi, case di spedizione) per un totale di 8,967 unità. L'occupazione nell'indotto secondario, inteso come area di mercato della logistica in senso lato, è stata stimata in 5,810 unità, che portano il totale complessivo a 14,777 unità di lavoro, che i porti di Trieste e di Monfalcone sono stati in grado di mobilitare. In termini di gettito fiscale, il contributo dell'economia portuale è stato valutato complessivamente superiore a 756 milioni di euro, con un'incidenza del 51,4 per cento sul valore aggiunto, di cui 636 milioni versati da aziende residenti in regione, distribuiti tra Stato (266 milioni) e Regione (370 milioni). Il valore annuo della produzione è stato di 1,90 miliardi di euro, compreso l'indotto primario. Se a questo si somma la stima del valore della produzione nell'indotto secondario si arriva a 4 miliardi e 285 milioni. Danilo Stevanato, consigliere di AIOM, ha illustrato i dettagli della ricerca e i criteri metodologici adottati per il calcolo di queste grandezze e le fonti dei dati quantitativi consultate. «Se si tiene conto che i dati, per necessità di averli definitivi, si riferiscono all'anno 2021, periodo nel quale la pandemia da

Informazioni Marittime

Trieste

dello Stato. È un dato su cui può essere utile riflettere nel momento in cui importanti riforme si annunciano sul terreno delle autonomie regionali. Così come vale riflettere, nel quadro dei parametri di sostenibilità (ESG), sull'importanza della governance pubblica, che può consentire livelli di resilienza importanti proprio nei momenti di crisi, come quelli prodotti dalla pandemia». Condividi Tag trieste economia Articoli correlati.

Ship Mag

Trieste

Il porto di Trieste vale più di 4,2 miliardi di euro

Uno studio evidenzia l'impatto economico e occupazionale del sistema Trieste-Monfalcone Trieste - Il valore della produzione totale del porto di Trieste, incluso l'indotto primario (1.909 milioni) e quello secondario, raggiunge i 4,285 miliardi di euro . Sono queste alcune delle cifre emerse a seguito della presentazione, alla Torre del Lloyd, di uno studio sull'impatto dell'economia portuale degli scali di Trieste e Monfalcone in termini di occupazione, valore della produzione e fiscalità, a cura dell 'Aiom - Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste su dati 2021 L'occupazione diretta presente nei terminal, nelle imprese fornitrici di mano d'opera e di servizi è stata pari a 4.058 unità , alle quali si aggiungono gli occupati dell'indotto primario (servizi vari, agenti marittimi, case di spedizione) per un totale di 8.967 unità. L'occupazione nell'indotto secondario, inteso come area di mercato della logistica in senso lato, è stata stimata in 5.810 unità, che portano il totale complessivo a 14.777 posti di lavoro , che i porti di Trieste e di Monfalcone sono stati in grado di mobilitare. In termini di gettito fiscale, il contributo dell'economia portuale è stato valutato complessivamente superiore a 756 milioni di euro, con un'incidenza del 51,4% sul valore aggiunto, di cui 636 milioni versati da aziende residenti in regione, distribuiti tra Stato (266 milioni) e Regione (370 milioni).



Ansa

Venezia

Sequestrati in porto a Venezia 81 tonnellate di pellet

L'Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza di **Venezia** ha hanno sequestrato 81.000 kg. di materiale biocombustibile da riscaldamento del tipo pellet di legno al **porto** di Marghera La merce, previamente selezionata in base ad un'attività di analisi di rischio, ha destato sospetti sia in considerazione della provenienza sia dell'etichettatura apposta attestante una classe di qualità più elevata a garanzia del consumatore. Ad un'analisi specifica, gli ispettore hanno appurato come fosse stato fraudolentemente apposto sulla merce il marchio registrato di un noto ente certificatore e che il pellet risultava contaminato da una quantità di piombo ben oltre i limiti consentiti e, quindi, gravemente nocivo per la salute e l'ambiente. Il legale rappresentante della società importatrice è stato denunciato per contraffazione marchi, frode ed immissione in commercio di prodotti pericolosi, che avrebbero generato proventi illeciti per 40 mila euro circa.



Shipping Italy

Venezia

Pellet sub standard sequestrato nel porto di Venezia

A Marghera bloccato un carico di merce da 81 tonnellate di REDAZIONE SHIPPING ITALY 17 Gennaio 2024 Tornano alla ribalta i sequestri di pellet sub-standard. L'ultima operazione di questo tipo - dopo che diverse erano state messe a segno nei mesi scorsi a Salerno Palermo Genova e Cagliari - vede come sfondo il porto di Venezia, dove in particolare nell'area di Marghera i funzionari delle Dogane e la Guardia di Finanza, nell'ambito dei controlli sulle merci in transito, hanno fermato 81.000 kg. del materiale biocombustibile, una quantità che avrebbe generato proventi illeciti per circa 40mila euro. La merce, spiegano in una nota Dogane e GdF, aveva immediatamente destato sospetti sia in considerazione dell'etichettatura apposta, attestante una classe di qualità più elevata, sia "per via della provenienza" (non precisata però nella comunicazione). Controlli più approfonditi e analisi specifiche hanno permesso di appurare che sulla merce fosse stato fraudolentemente apposto il marchio registrato di un noto ente certificatore ma anche come il pellet risultasse contaminato da una quantità di piombo ben oltre i limiti consentiti e, quindi, fosse gravemente nocivo per la salute e l'ambiente. Il legale rappresentante della società importatrice, concludono Dogane e GdF, è stato denunciato per "contraffazione marchi, frode ed immissione in commercio di prodotti pericolosi".



Sequestrate al porto 81 tonnellate di pellet contaminato da piombo

Il carico è stato intercettato nel corso dei controlli di guardia di finanza e agenzia delle dogane a Marghera. Ottantuno tonnellate di pellet: sono state sequestrate dai militari della guardia di finanza e dai funzionari dell'agenzia delle dogane e dei monopoli di Venezia nell'ambito di controlli effettuati sulle merci in transito presso il **porto** industriale e commerciale di Marghera. Il carico di biocombustibile ha da subito destato sospetti in considerazione della provenienza e dell'etichettatura apposta, che attestava la classe di qualità più elevata a garanzia del consumatore, ed è stato sottoposto a controlli più approfonditi. Dalle analisi effettuate, non solo è stata appurata l'apposizione fraudolenta del marchio registrato, ma il pellet è risultato contaminato da una quantità di piombo ben oltre i limiti consentiti e, quindi, gravemente nocivo per la salute e l'ambiente. Al termine degli accertamenti, il legale rappresentante della società importatrice è stato denunciato per contraffazione marchi, frode ed immissione in commercio di prodotti pericolosi, che avrebbero generato proventi illeciti per 40 mila euro circa. Lo scorso anno, sono state ben 362 le tonnellate di pellet intercettate e sequestrate dai reparti del comando provinciale delle fiamme gialle, con la segnalazione di 6 persone ritenute responsabili, a vario titolo, dei reati di frode in commercio e contraffazione marchi.



Crisi Mar Rosso, ecco cosa succede alla nostra economia

La Liguria è una delle regioni più esposte di Luca Gabella* Le tensioni nella regione sud del Mar Rosso hanno avuto un impatto significativo sul settore marittimo italiano. Il Mar Rosso è una delle rotte commerciali più importanti al mondo. Tuttavia, le tensioni geopolitiche tra gli stati della regione hanno creato significativi ostacoli per le aziende italiane. I contrasti territoriali e i conflitti in corso hanno limitato l'accesso delle navi mercantili a questa zona strategica . Ciò ha avuto un impatto negativo sull'import ed export delle merci italiane attraverso il Mar Rosso, rallentando il commercio e causando perdite economiche. Inoltre, la minaccia degli attacchi dei pirati e del terrorismo ha reso le acque del Mar Rosso ancora più pericolose per le navi italiane. Le aziende del settore marittimo hanno affrontato aumenti delle spese di sicurezza e hanno dovuto adottare misure straordinarie per garantire la protezione dei loro beni. Gli effetti sul settore marittimo. Molte navi che avevano programmato il transito attraverso lo stretto tra lo Yemen e Gibuti, noto come Bab el-Mandeb o la Porta delle Lacrime, hanno invertito la rotta dopo l'inizio delle insidiose attività degli Houthi. Questa situazione ha causato un aumento dei prezzi dei beni energetici, in particolare il petrolio, alimentando i timori di un rimbalzo dell'inflazione. Secondo gli analisti del settore, la possibilità di prolungate deviazioni dal Mar Rosso potrebbe offrire un leggero vantaggio alle navi Dry Bulk (carico alla rinfusa), anche se non sarebbe così significativo come i potenziali vantaggi per le navi cisterna o le navi portacontainer. L'attuale panorama marittimo globale ha presentato numerose sfide, con il Baltic Dry Index (BDI) che ha registrato un calo in vista delle festività natalizie. L'indice è sceso di 69 punti fino a raggiungere i 2.150 punti mercoledì, segnando il livello più basso dal 27 novembre. Tali dinamiche si inseriscono in un contesto di rotte commerciali globali che vedono una parte significativa del commercio Bulk transitare attraverso le principali vie d'acqua. Secondo gli analisti di Hartland Shipping che hanno parlato con Lloyd's List, circa il 6% di tutto il commercio Dry Bulk a livello globale passa attraverso il Canale di Suez. Nel frattempo, i traffici di Dry Bulk continuano a transitare attraverso il Mar Rosso, anche se nei prossimi giorni potrebbe verificarsi una leggera diminuzione dei volumi. Questa diminuzione prevista arriva mentre gli armatori e i noleggiatori soppesano le loro opzioni, valutando se sospendere i viaggi o deviare intorno al Capo di Buona Speranza. La situazione attuale evidenzia la complessità della logistica marittima globale e il potenziale impatto delle perturbazioni sui diversi tipi di navi. Sebbene le navi Bulk carrier possano potenzialmente beneficiare di queste deviazioni dal Mar Rosso se prolungate, è chiaro che i vantaggi non sarebbero così pronunciati come per altri tipi di navi, come le petroliere o le portacontainer. Effetti sullo shipping italiano. Il settore navale italiano



La Liguria è una delle regioni più esposte di Luca Gabella* Le tensioni nella regione sud del Mar Rosso hanno avuto un impatto significativo sul settore marittimo italiano. Il Mar Rosso è una delle rotte commerciali più importanti al mondo. Tuttavia, le tensioni geopolitiche tra gli stati della regione hanno creato significativi ostacoli per le aziende italiane. I contrasti territoriali e i conflitti in corso hanno limitato l'accesso delle navi mercantili a questa zona strategica . Ciò ha avuto un impatto negativo sull'import ed export delle merci italiane attraverso il Mar Rosso, rallentando il commercio e causando perdite economiche. Inoltre, la minaccia degli attacchi dei pirati e del terrorismo ha reso le acque del Mar Rosso ancora più pericolose per le navi italiane. Le aziende del settore marittimo hanno affrontato aumenti delle spese di sicurezza e hanno dovuto adottare misure straordinarie per garantire la protezione dei loro beni. Gli effetti sul settore marittimo. Molte navi che avevano programmato il transito attraverso lo stretto tra lo Yemen e Gibuti, noto come Bab el-Mandeb o la Porta delle Lacrime, hanno invertito la rotta dopo l'inizio delle insidiose attività degli Houthi. Questa situazione ha causato un aumento dei prezzi dei beni energetici, in particolare il petrolio, alimentando i timori di un rimbalzo dell'inflazione. Secondo gli analisti del settore, la possibilità di prolungate deviazioni dal Mar Rosso potrebbe offrire un leggero vantaggio alle navi Dry Bulk (carico alla rinfusa), anche se non sarebbe così significativo come i potenziali vantaggi per le navi cisterna o le navi portacontainer. L'attuale panorama marittimo globale ha presentato numerose sfide, con il Baltic Dry Index (BDI) che ha registrato un calo in vista delle festività natalizie. L'indice è sceso di 69 punti fino a raggiungere i 2.150 punti mercoledì, segnando il livello più basso dal 27 novembre.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

è stato particolarmente colpito da questi sviluppi. L'Italia è al centro della tempesta, essendo una regione chiave per il traffico marittimo tra il Mediterraneo e l'Asia. Il blocco del Canale di Suez, che rappresenta il 40% dell'import-export italiano, ha avuto un impatto significativo sul commercio italiano. I porti italiani sono a rischio di perdere terreno a causa del blocco del Canale di Suez. Le tariffe di trasporto da Shanghai a Genova sono aumentate del 25%, rispetto alla rotta da Shanghai a Rotterdam che ha visto tariffe aumentate del 23%. Questo ha portato ad un aumento dei costi per le compagnie di navigazione italiane e potrebbe avere ripercussioni significative sulla competitività del settore navale italiano. Le ripercussioni sul sistema portuale ligure. Il Canale di Suez è responsabile di oltre il 40% dei container e del 22% del tonnellaggio totale di merci che transitano nel porto di Genova. Secondo i dati dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale, questi traffici hanno rappresentato circa 10 milioni di tonnellate su un totale di 45 milioni per Genova nel periodo gennaio-novembre. In termini di container, ciò equivale a circa 1 milione di Teu su 2,2 milioni. Vale la pena sottolineare che in media ogni anno transitano per il canale 19.000 navi, pari a circa 50 al giorno, e più di un quarto di queste sono navi portacontainer. Nelle prossime settimane ci saranno momenti di forte congestione in banchina, con conseguente riorganizzazione della logistica e del lavoro portuale. Sono circa cinque i servizi settimanali che collegano Genova e l'Estremo Oriente con navi di capacità compresa tra 13.000 e 15.000 Teu. A dicembre, 4 navi portacontainer non hanno potuto attraccare a causa dell'allungamento della rotta. Le navi sono attualmente confermate, ma si temono fenomeni di congestione alternati a periodi di bassa operatività, come già visto durante la crisi Covid. Si tratta di un aspetto che si aggiunge a una tendenza già esistente causata dalla concentrazione di alcuni servizi da parte delle principali compagnie di navigazione. Criticità economiche: energia e catene di approvvigionamento. Quale paese votato al commercio internazionale, l'Italia risente in maniera particolare delle difficoltà riscontrate nella navigazione nel Mar Rosso, rendendo il passaggio da Suez meno appetibile rispetto alla consuetudine. L'approvvigionamento energetico e l'import/export sono solo due dei principali ambiti in cui la tensione internazionale presenterà un conto considerevole per l'economia italiana. L'energia dal Qatar. Il settore energetico è uno dei più vulnerabili alle tensioni in Medio Oriente. Recentemente il Qatar, il più grande esportatore di gas naturale liquefatto (GNL) al mondo, ha bloccato il transito delle sue navi gasiere dal Mar Rosso. Dopo l'invasione russa dell'Ucraina (e la rottura diplomatica con Mosca), la monarchia del Golfo è diventata uno dei principali fornitori di GNL all'Europa. La sospensione delle spedizioni, quindi, sta causando nuove incertezze ai Paesi europei, ma gli esperti ritengono che non metterà a rischio la loro capacità di soddisfare la domanda invernale. Questo perché l'Unione Europea nel suo complesso dispone di elevati livelli di riserve di gas, una misura strategica per rispondere a eventuali shock di approvvigionamento. Secondo i dati del Gie Agsi, le riserve italiane sono attualmente piene per circa il 75%. Il rischio di rimanere senza gas è quindi minimo. Tuttavia, potrebbero esserci preoccupazioni per i prezzi. Recentemente, al

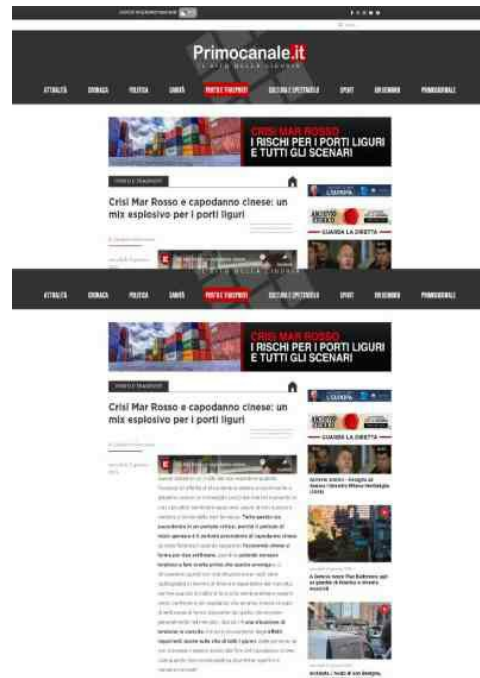
PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Ttf di Amsterdam, il gas è sceso brevemente sotto la soglia dei 30 euro per megawattora, ma potrebbe risalire in caso di nuovi attacchi e sospensioni delle forniture. Le PMI A preoccuparsi del rischio di escalation del conflitto in Medio Oriente sono soprattutto le imprese. Secondo Confartigianato, il valore dell'import-export italiano che ogni anno passa per il Canale di Suez ammonta a 148,1 miliardi di euro, di cui 93,1 miliardi di importazioni e 53 miliardi di esportazioni. Marco Granelli, presidente dell'associazione di categoria, ritiene che quanto sta accadendo nel Mar Rosso "penalizza il sistema del made in Italy e la fornitura di prodotti essenziali per la trasformazione del manifatturiero italiano". In percentuale, le merci italiane che passano attraverso il Canale di Suez rappresentano il 15,2% del totale delle importazioni dall'estero e l'8,7% delle esportazioni. Esistono differenze significative tra le regioni in termini di esposizione a una potenziale crisi. La regione più a rischio in termini assoluti è la Lombardia, che nell'ultimo anno ha esportato attraverso il Mar Rosso merci per 12,9 miliardi di euro. Se si considerano le esportazioni in rapporto al PIL regionale, le regioni più esposte sono l'Emilia-Romagna, che vede passare attraverso il Canale di Suez merci per un valore pari al 5,3% del PIL regionale, il Friuli-Venezia Giulia (4,7%) e la Toscana (3,7%). Conclusioni: l'Europa si riscopre divisa e poco determinata nel difendere i propri interessi strategici. La crisi in Yemen si inserisce nel più ampio conflitto mediorientale. Se da un lato gli effetti delle azioni dei ribelli Houthis contro la libertà di navigazione sono scontati, l'irrilevanza europea è un dato tanto palese quanto avvilente. Nonostante l'Unione Europea abbia delle navi che operano tra Mar Rosso ed Oceano Indiano, non si registra un indirizzo politico comune: mentre Germania, Danimarca e Paesi Bassi sono propensi ad azioni dirette contro i ribelli, Italia, Francia e Spagna desiderano mantenere un atteggiamento neutrale, limitandosi ad intercettare le minacce alla navigazione. Senza voler giudicare la bontà di una posizione a scapito dell'altra, si rileva comunque come l'Europa sia un gigante economico che diventa nano quando si discute di politica e sicurezza. Le azioni degli Stati Uniti nel Mediterraneo allargato (punto centrale della politica marittima italiana) difendono un principio -quello della libertà di navigazione- che non necessariamente corrisponde con un interesse vitale americano: alla luce dell'autosufficienza energetica e della geografia (una nave che parte dalla Cina diretta in America non passa dal Mar Rosso), la US Navy potrebbe avere altre priorità nel futuro, lasciando un vuoto che sarebbe subito colmato da altri attori. La domanda è: l'Europa è pronta a prendersi carico della difesa dei propri interessi? *Luca Gabella MSc. MIOD. International operations consultant.

Porto e trasporti Crisi Mar Rosso e capodanno cinese: un mix esplosivo per i porti liguri

GENOVA - La crisi del Mar Rosso e il capodanno cinese: un mix esplosivo per l'economia internazionale e, di conseguenza, per i porti liguri: continua l'analisi di Primocanale su quello che sta accadendo al canale di Suez, con i ripetuti attacchi contro navi mercantili (LEGGI QUI) . Oggi leggiamo questo nuovo punto di vista, insieme a Gian Enzo Duci, vice presidente di Confrtrasporto . L'analisi parte dall' impennata dei noli derivante da questa situazione: "Questa non è una vera e propria speculazione ma una normale risposta del mercato che presenta una capacità di muoversi in maniera molto efficiente quando è in ordine, ma che ha invece una risposta molto violenta, quasi di pancia, quando il mercato scende o sale. Quindi abbiamo un crollo dei noli repentino quando l'eccesso di offerta di stiva sembra essere predominante e abbiamo invece un immediato picco dei noli nel momento in cui i caricatori sembrano quasi aver paura di non riuscire a mettere a bordo delle navi la merce. Tutto questo sta succedendo in un periodo critico, perché il periodo di inizio gennaio è il periodo precedente al capodanno cinese (a inizio febbraio) quando sappiamo l'economia cinese si ferma per due settimane , quindi le aziende europee tendono a fare scorta prima che questo avvenga e ci ritroveremo quindi con una situazione per certi versi raddoppiata in termini di timore e aspettative del mercato, perché quando di solito si fa scorta sembrerebbero esserci meno partenze e poi sappiamo che avremo invece un paio di settimane di fermo derivante da quello che avviene generalmente nel mercato. Quindi c'è una situazione di tensione in crescita che avrà sicuramente degli effetti importanti anche sulla vita di tutti i giorni , delle persone, se non dovessero essere risolto alla fine del capodanno cinese cioè quando l'economia asiatica dovrebbe ripartire in maniera normale".



Shipping Italy

Genova, Voltri

Prende forma la modifica al progetto della diga di Genova

Oltre alla riduzione del numero dei cassoni, lo spostamento a levante del nuovo pennello interno migliorerà la manovrabilità e farà risparmiare 10-15 milioni di euro. Attesi però anche rincari di Andrea Moizo 17 Gennaio 2024 Dopo la riduzione del numero dei cassoni necessari per realizzare l'opera, un'altra modifica al progetto preliminare della nuova diga foranea del porto di Genova si appresta a entrare nel progetto esecutivo che dall'autunno del 2022 risulta in via di elaborazione da parte della cordata di progettisti (F&M Ingegneria e Ramboll) affiliata all'appaltatore Pergenova Breakwater (Webuild, Fincosit, Fincantieri, Sidra). A quanto risulta a SHIPPING ITALY, infatti, è stato concluso con successo lo studio che l'Autorità di sistema portuale dell'opera, stazione appaltante, aveva commissionato alla fine di novembre allo scopo di avere una "valutazione dell'agitazione ondosa residua in banchina derivante dallo spostamento a levante del pennello costituente la sezione T5 della nuova diga foranea, spostamento che consentirebbe di ottimizzare la posizione del cerchio di evoluzione rispetto a quanto attualmente previsto, consentendo maggiore flessibilità al futuro sviluppo portuale". In sostanza la porzione indicata dalla freccia viola nella figura in pagina 'scivolerà' verso est e potrà inoltre, senza impatti significativi sul moto ondoso all'interno del bacino di Sampierdarena, essere raddrizzata e quindi accorciata. Tale miglioria dovrebbe garantire un risparmio di circa 10-15 milioni di euro, che dovrebbero andare a sommarsi ai circa 33 derivanti dalla rinuncia degli ultimi 4 cassoni dell'estremità di levante del corpo principale della nuova diga. In assenza di informazioni e riscontri da parte dell'Autorità di sistema portuale (e del commissario straordinario Marco Bucci cui spetta l'ultima parola), parrebbe che entrambe le modifiche siano destinate a essere formalizzate in una perizia di variante la cui redazione definitiva è prevista per le prossime settimane. Stando a quanto appreso dal nostro giornale, tale perizia dovrebbe tuttavia contenere anche altre modifiche, anche di segno economico opposto. Fra esse quasi certamente lo spostamento a **Vado** Ligure della fabbrica dei cassoni, ma non solo. Rispetto alla tematica della tenuta dei fondali, fin dall'inizio l'aspetto più critico e criticato (dalla Commissione di Via, dal Cnr, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dall'ex responsabile del project management Piero Silva) è un fatto confermato dall'Adsp che il campo prove numero due (i test, cioè, sui fondali di massima profondità, a circa -50 metri) sia ancora in corso e non si concluderà prima di marzo, quando avrebbe dovuto invece chiudersi il 25 ottobre stando alle ordinanze della Capitaneria, mai aggiornate sul punto. A spiegare almeno in parte il ritardo sono le difficoltà di ormeggio più volte riscontrate in occasione degli 11 viaggi finora effettuati dalla principale nave utilizzata per il trasporto della ghiaia necessaria al consolidamento del fondale, la bulk carrier Sider Olympia, nuovamente arrivata



Oltre alla riduzione del numero dei cassoni, lo spostamento a levante del nuovo pennello interno migliorerà la manovrabilità e farà risparmiare 10-15 milioni di euro. Attesi però anche rincari di Andrea Moizo 17 Gennaio 2024 Dopo la riduzione del numero dei cassoni necessari per realizzare l'opera, un'altra modifica al progetto preliminare della nuova diga foranea del porto di Genova si appresta a entrare nel progetto esecutivo che dall'autunno del 2022 risulta in via di elaborazione da parte della cordata di progettisti (F&M Ingegneria e Ramboll) affiliata all'appaltatore Pergenova Breakwater (Webuild, Fincosit, Fincantieri, Sidra). A quanto risulta a SHIPPING ITALY, infatti, è stato concluso con successo lo studio che l'Autorità di sistema portuale dell'opera, stazione appaltante, aveva commissionato alla fine di novembre allo scopo di avere una "valutazione dell'agitazione ondosa residua in banchina derivante dallo spostamento a levante del pennello costituente la sezione T5 della nuova diga foranea, spostamento che consentirebbe di ottimizzare la posizione del cerchio di evoluzione rispetto a quanto attualmente previsto, consentendo maggiore flessibilità al futuro sviluppo portuale". In sostanza la porzione indicata dalla freccia viola nella figura in pagina 'scivolerà' verso est e potrà inoltre, senza impatti significativi sul moto ondoso all'interno del bacino di Sampierdarena, essere raddrizzata e quindi accorciata. Tale miglioria dovrebbe garantire un risparmio di circa 10-15 milioni di euro, che dovrebbero andare a sommarsi ai circa 33 derivanti dalla rinuncia degli ultimi 4 cassoni dell'estremità di levante del corpo principale della nuova diga. In assenza di informazioni e riscontri da parte dell'Autorità di sistema portuale (e del commissario straordinario Marco Bucci cui spetta l'ultima parola), parrebbe che entrambe le modifiche siano destinate a essere formalizzate in una perizia di variante la cui redazione definitiva è prevista per le prossime settimane. Stando a quanto appreso dal nostro giornale, tale perizia dovrebbe tuttavia contenere anche altre modifiche, anche di segno economico opposto. Fra esse quasi certamente lo spostamento a **Vado** Ligure della fabbrica dei cassoni, ma non solo. Rispetto alla tematica della tenuta dei fondali, fin dall'inizio l'aspetto più critico e criticato (dalla Commissione di Via, dal Cnr, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dall'ex responsabile del project management Piero Silva) è un fatto confermato dall'Adsp che il campo prove numero due (i test, cioè, sui fondali di massima profondità, a circa -50 metri) sia ancora in corso e non si concluderà prima di marzo, quando avrebbe dovuto invece chiudersi il 25 ottobre stando alle ordinanze della Capitaneria, mai aggiornate sul punto. A spiegare almeno in parte il ritardo sono le difficoltà di ormeggio più volte riscontrate in occasione degli 11 viaggi finora effettuati dalla principale nave utilizzata per il trasporto della ghiaia necessaria al consolidamento del fondale, la bulk carrier Sider Olympia, nuovamente arrivata

Shipping Italy

Genova, Voltri

a Genova con circa 26mila tonnellate di materiale (poco meno di 300mila le tonnellate fin qui trasportate dalla nave al cantiere della diga) e al momento al lavoro proprio sopra il campo n.2.

Citta della Spezia

La Spezia

Euro 4, la proposta di Rifondazione comunista: "Tassare le navi da crociera per rendere gratuito il trasporto pubblico"

Anche Rifondazione comunista scende in campo per chiedere che il Comune riveda le scelte inerenti il divieto di transito nel centro storico per i veicoli Euro 4 e precedenti, e lo fa avanzando anche una proposta che non mancherà di far discutere, ovvero l'istituzione di un'imposta sulle navi da crociera che attraccano in **porto** e l'utilizzo delle risorse ottenute per rendere gratuito il trasporto pubblico in città. A presentare l'idea sono stati questa mattina il segretario provinciale di Rifondazione Luca Marchi, il consigliere comunale di Spezia bene comune, Massimo Lombardi, il segretario comunale Gianmarco Gorlandi e il co segretario regionale Jacopo Ricciardi. "La nostra - spiegano - è una proposta concreta. Lo scorso anno ci sono stati 740mila sbarchi e con una tassa di 5 o 6 euro a testa si raggiungerebbe una somma compresa tra i 3,5 e i 4,5 milioni di euro, ai quali si potrebbe sommare la tassa di soggiorno che viene riscossa dal Comune per andare a coprire i costi della mancata bigliettazione per Atc, che nel 2022 ha toccato gli 8 milioni di euro". Rifondazione non contesta certo la ratio dell'ordinanza, che mira a ridurre le emissioni prodotte dal traffico veicolare, ma allarga il discorso alle navi

passaggeri, mirando a ottenere dal settore crocieristico un ritorno economico che possa essere investito per migliorare i servizi a disposizione dell'intera popolazione e in particolare di coloro che sono alle prese con l'impossibilità di accedere al centro in auto perché troppo vecchia e inquinante. "Quella dell'ordinanza - prosegue Marchi - è una linea di indirizzo teoricamente condivisibile, se non fosse che non fai i conti con la realtà dei fatti e la situazione economica: una misura di questo tipo presa senza provvedimenti complementari, limita non solo l'accesso al centro storico per chi ha auto con appena più di dieci anni, ma impedisce l'accesso di una fascia di popolazione alle attività commerciali e non solo del centro città, peraltro senza risolvere il problema. L'amministrazione, infatti, non considera alcuni importanti fattori che evidenziano come la nostra città non sia ancora pronta ad un passaggio del genere. Mancano infatti parcheggi di lunga sosta e navette che colleghino direttamente la periferia al centro città. I lavori di rifacimento degli stalli del Palasport e Piazza d'armi consentiranno di avere 400 stalli in più, è vero, ma sono ad oggi completamente sguarniti rispetto alle esigenze quotidiane dei cittadini delle periferie, ma anche delle aree cittadine limitrofe che alimentano il commercio locale. E senza un servizio di bus navetta saranno posti auto completamente scollegati dal centro cittadino. In generale i cittadini hanno a disposizione poche corse degli autobus per raggiungere il centro e le piste ciclabili oltre ad essere poche, sono anche spesso interrotte e pericolose. Senza considerare l'ennesima batosta al piccolo commercio del centro cittadino, già stravolto nel suo tessuto storico da un turismo di massa mordi e fuggi, che in questo modo vede allontanarsi anche la clientela residente "spinta" fuori dal



Anche Rifondazione comunista scende in campo per chiedere che il Comune riveda le scelte inerenti il divieto di transito nel centro storico per i veicoli Euro 4 e precedenti, e lo fa avanzando anche una proposta che non mancherà di far discutere, ovvero l'istituzione di un'imposta sulle navi da crociera che attraccano in porto e l'utilizzo delle risorse ottenute per rendere gratuito il trasporto pubblico in città. A presentare l'idea sono stati questa mattina il segretario provinciale di Rifondazione Luca Marchi, il consigliere comunale di Spezia bene comune, Massimo Lombardi, il segretario comunale Gianmarco Gorlandi e il co segretario regionale Jacopo Ricciardi. "La nostra - spiegano - è una proposta concreta. Lo scorso anno ci sono stati 740mila sbarchi e con una tassa di 5 o 6 euro a testa si raggiungerebbe una somma compresa tra i 3,5 e i 4,5 milioni di euro, ai quali si potrebbe sommare la tassa di soggiorno che viene riscossa dal Comune per andare a coprire i costi della mancata bigliettazione per Atc, che nel 2022 ha toccato gli 8 milioni di euro". Rifondazione non contesta certo la ratio dell'ordinanza, che mira a ridurre le emissioni prodotte dal traffico veicolare, ma allarga il discorso alle navi passeggeri, mirando a ottenere dal settore crocieristico un ritorno economico che possa essere investito per migliorare i servizi a disposizione dell'intera popolazione: e in particolare di coloro che sono alle prese con l'impossibilità di accedere al centro in auto perché troppo vecchia e inquinante. "Quella dell'ordinanza - prosegue Marchi - è una linea di indirizzo teoricamente condivisibile, se non fosse che non fai i conti con la realtà dei fatti e la situazione economica: una misura di questo tipo presa senza provvedimenti complementari, limita non solo l'accesso al centro storico per chi ha auto con appena più di dieci anni, ma impedisce l'accesso di una fascia di popolazione alle attività commerciali e non solo del centro città, peraltro senza risolvere il problema. L'amministrazione, infatti, non considera alcuni

Citta della Spezia

La Spezia

centro, magari a favore di centri commerciali". Non il principio, viene bocciato da Rifondazione comunista, ma le modalità di applicazione del divieto, "calato dall'altro come un macigno sulla testa degli spezzini". "Depositeremo un ordine del giorno con la nostra proposta da allegare alla mozione urgente che il Partito democratico ha presentato nell'ultima seduta di consiglio comunale - aggiunge Lombardi -. Siamo per un trasporto pubblico locale efficiente e un uso consapevole dell'auto e riteniamo che siano argomenti di cui sia utile parlare, invece l'amministrazione si è rifiutata di discuterne lunedì sera anche se c'è una città in fibrillazione da quando è entrata in vigore l'ordinanza. Sarebbe stato anche un gesto di attenzione nei confronti del commercio e degli ambulanti di Piazza del mercato, che l'altra sera in consiglio comunale ci hanno presentato una situazione piuttosto drammatica". Ritornando alla proposta degli autobus gratuiti grazie alle risorse che Rifondazione vorrebbe chiedere alle compagnie di crociera, il consigliere comunale aggiunge: "A Nizza e Avignone i mezzi di trasporto sono gratis. E anche Genova sta facendo viaggiare gratuitamente i residenti under 14 e gli over 70. Di iniziative simili si potrebbe ragionare concretamente anche alla Spezia, magari includendo anche il tratto ferroviario Migliarina - stazione centrale". Secondo il partito di Via Lunigiana le abitudini dei cittadini possono essere modificate, ma non per imposizione. Bensì offrendo loro servizi più efficienti che consentano, in questo caso, di ridurre l'uso dell'auto, fatto che gioverebbe alla qualità dell'aria oltre che alle tasche degli spezzini. "Le azioni che a più riprese abbiamo chiesto, ma che sono state completamente ignorate da questa amministrazione, guardano a un ambientalismo meno da facciata, ma più sostanziale. Occorre dare tregua al turismo di massa (che martoria il territorio, di cui tanto si vanta quest'amministrazione) che sta travolgendo la città ed affrontare il tema delle crociere che ogni giorno attraccano nel **porto** lasciando motori accesi (quando l'elettrificazione delle banchine?) e inquinando la nostra aria come più volte denunciato da noi e dalle associazioni ambientaliste del territorio. La vera soluzione immediata contro l'inquinamento del centro cittadino - concludono Ricciardi e Gorlandi - consiste nell'intervento radicale sul trasporto pubblico con nuovo parco mezzi e gratuità per tutti e tutte, come la maggior parte delle città europee stanno già facendo da anni. Si è capito che il diritto alla mobilità non può essere delegato all'auto individuale sia per questioni ambientali sia per qualità della vita. In questi anni non solo non si è investito sul trasporto pubblico, ma si sono ridotte le risorse e la maggior parte dei mezzi che circolano sono vetusti. Per esempio: quanti bus sono andati a fuoco negli ultimi anni?". TI POTREBBE INTERESSARE:.

Consorzio Asterix: Sommariva riporta la “pace”

LA SPEZIA Sulla vicenda del Consorzio Asterix, ieri in Autorità portuale (a La Spezia) si è tornati a fare il punto con una riunione che ha visto la partecipazione di tutti gli attori coinvolti. Il tavolo, convocato dall'AdSp è stata presieduta dal presidente Mario Sommariva, e partecipata dagli avvocati delle imprese e del Consorzio Asterix, dai rappresentanti apicali dei terminalisti Lsct, 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. Un confronto che è andato avanti per due ore, a tratti serrato, dal quale è emersa 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. È stata chiarita la 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. L'ente portuale potrà adesso 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, 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. La proroga non può essere portata avanti perchè oggi la situazione è cambiata, con il personale impiegato trasferito in Hannibal. L'Autorità portuale ha richiesto ai legali del Consorzio, di formulare le proprie controdeduzioni e di integrare la richiesta di autorizzazione ex art 16, con una nuova documentazione che tenga conto della situazione attuale. Nel frattempo, qualora ve ne fosse la necessità, l'AdSp stessa si rende disponibile a riproporre un'ulteriore deroga, oltre a quanto già in essere attualmente al fine di risolvere in maniera definitiva il problema. La vicenda Il Consorzio Asterix svolge servizi di trasporto interno per conto di Contship, gestore del terminal container a La Spezia. Il contenzioso alla base della vicenda era nato per questioni contrattuali, portando l'AdSp a prorogare la concessione per le attività di un solo mese alla scadenza del 31 Dicembre 2023. Alla fine dell'anno scorso i lavoratori avevano interrotto il servizio per due turni in due diverse giornate come protesta contro le condizioni di sicurezza, un pretesto secondo il gestore e l'AdSp che aveva diffidato il Consorzio e poi garantito la proroga della concessione di un solo mese per garantire la continuità del servizio in attesa di trovare un'alternativa.



Messaggero Marittimo

La Spezia

A rischio ci sarebbero 105 posti di lavoro, circa un centinaio sono invece passati direttamente sotto Contship lo scorso anno.

Port News

La Spezia

La Spezia, formazione a bordo della MSC Fantasia

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 Fria, 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 Pierluigi Peracchini una città che ha



Port News

La Spezia

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.

Messaggero Marittimo

Ravenna

Attacchi Houthi e conseguenze a distanza: un'analisi da Ravenna

RAVENNA È un'analisi dettagliata e interessante quella che arriva dall'AdSp del mar Adriatico centro settentrionale su come la situazione nel Mar Rosso si stia ripercuotendo anche a chilometri di distanza. A seguito degli attacchi delle forze ribelli sciite, Houthi, di stanza nello Yemen alle navi in transito nel Canale di Suez, le compagnie di navigazione Cosco, Msc, Maersk, Cma Cgm, Hapag Lloyd oltre all'israeliana ZIM, a partire da metà Dicembre 2023 hanno temporaneamente sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali. La rotta alternativa è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra o la Manica, che significa percorrere oltre 2500-3500 miglia nautiche e tempi di navigazione più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. I porti potenzialmente più svantaggiati dovrebbero essere quelli del Mediterraneo Orientale e, in particolare, quelli dell'Adriatico, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e in generale i porti del Nord Europa. Le tariffe e i noli schizzano. L'11 Gennaio 2024 gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno colpito oltre una sessantina di obiettivi degli Houthi nello Yemen, nel tentativo di interrompere gli attacchi con missili e droni verso le navi che passano davanti alle coste yemenite per raggiungere il Canale di Suez. Secondo gli analisti di Xeneta, la piattaforma che monitora le tariffe del trasporto marittimo, questa azione non dovrebbe risolvere il problema nel breve termine, anzi sta aumentando la tensione in tutta la regione. Il 12 Gennaio, infatti, gli yemeniti hanno dichiarato che non interromperanno gli attacchi e ne sono la prova i lanci di missili contro navi in transito in quell'area, che si stanno succedendo nelle ultime ore. Sempre secondo Xeneta, le tariffe di trasporto marittimo dall'Estremo Oriente al Mediterraneo e al Nord Europa sono destinate ad aumentare del 200% da metà Dicembre nei prossimi sette giorni. Più a lungo durerà questa crisi, maggiori saranno i disagi che causerà al trasporto marittimo di merci in tutto il mondo e i costi continueranno ad aumentare. Ciò significa che le merci subiranno ritardi o non arriveranno affatto e che i prezzi aumenteranno per il consumatore finale. Conclude Xeneta: Ci vogliono mesi e non settimane o giorni prima che questa crisi raggiunga una qualsiasi soluzione. Secondo Drewry, società che elabora l'indicatore dell'andamento dei noli marittimi dei container, con la crisi di Suez il trasporto dei container tra Asia e Europa sulla rotta tra Shanghai e Genova (il porto con maggiori traffici verso l'Oriente, ma la medesima situazione è estesa a tutti i porti mediterranei) sta subendo i rincari più alti: la tratta Cina-Italia fa segnare un ulteriore +25%\$. Nell'ultimo periodo monitorato, quello della settimana al 4 all'11 Gennaio, il nolo medio per trasportare un container da 40 piedi è salito a 5.213 dollari, +25% rispetto alla settimana precedente, +78,1% rispetto a gennaio dello scorso



Messaggero Marittimo

Ravenna

anno, +287,8% rispetto a fine Ottobre, prima che iniziassero gli attacchi Houthi. Il trasporto via mare di 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%) o Los Angeles (2.790, +2%). Oltre al fatto che girare attorno all'Africa richiede più tempo e più carburante, va considerato inoltre il rincaro dei cosiddetti Eu Ets, (European Union Emissions Trading System), il sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra, che sono una specie di tassa sulle emissioni di CO2. Tutto questo si scarica sui prezzi dei prodotti pagati dai consumatori, il rischio è che l'inflazione aumenti ulteriormente, e che i tagli dei tassi da parte delle banche centrali vengano rinviati. L'esito sarebbero più inflazione e meno crescita economica, cioè il contrario di quello che si prevedeva nel 2024. Intanto la crisi del Mar Rosso sta già causando problemi alla produzione industriale europea. Il 12 Gennaio, Tesla ha annunciato che sospenderà la produzione delle sue autovetture elettriche in Germania per mancanza di alcuni componenti provenienti dall'Asia. La società spiega che il notevole allungamento dei tempi di trasporto crea un divario nelle catene di approvvigionamento. La produzione sarà sospesa tra il 29 Gennaio e l'11 Febbraio. I transiti nel Canale di Suez I dati certi sul traffico navale sembrano preludere a una chiusura di fatto del Canale di Suez. Il Kiel Institute for the World Economy segnala che il numero dei transiti è crollato del 60%, da 500.000 container al giorno a 200.000. Da quando sono cominciati gli attacchi degli Houthi, dice ancora l'istituto di Kiel, il traffico marittimo mondiale è diminuito dell'1,3%. Tuttavia ci sono due postille: quel -1,3% può dipendere dagli attacchi dei terroristi, ma anche da altre cause (ad esempio, potrebbe essere sintomo di un'incipiente recessione internazionale). Inoltre, per l'Italia l'impatto rischia di essere molto maggiore, visto che la nostra quota di import e di export che transita da Suez è vicina al 40%. Il porto di Ravenna Ritardi e cambi di rotta potranno interessare anche il porto di Ravenna che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con l'estremo Oriente, ha comunque collegamenti feeder con porti maggiori situati nel Mediterraneo e a loro volta collegati con porti del Medio ed Estremo Oriente. Ad oggi non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico su Ravenna, anche se si registra una lieve flessione nella movimentazione della merce proveniente dai porti del Medio ed estremo Oriente per il mese di Dicembre: i dati del mese, ancora provvisori, indicano un mese positivo ma con una percentuale di merce proveniente dal Medio e Estremo Oriente pari al 18%, il mese più basso del 2023, tenendo conto che in alcuni mesi dell'anno la percentuale è stata anche superiore al 30%. Rispetto ai volumi movimentati nell'intero anno, se è vero che nel 2022 il traffico attraverso il Canale di Suez ha rappresentato il 17% di quello totale del Porto (19% includendo i container), nelle stime per il 2023 il traffico attraverso il Canale di Suez è invece salito al 20% di quello totale del porto (24% includendo i container).

Canale di Suez, lieve flessione dei traffici verso Ravenna: "A dicembre il dato più basso del 2023"

Preoccupazioni per il traffico navale temporaneamente sospeso nel canale di Suez. Nelle stime per il 2023 il traffico dal Mar Rosso verso il porto di Ravenna è pari al 24%. C'è preoccupazione in tutto l'ambiente dei traffici e scambi commerciali per la temporanea sospensione del transito di molte navi mercantili dal canale di Suez a causa del conflitto in corso in Medio Oriente. La rotta alternativa è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra o la Manica, infatti, significherebbe percorrere oltre 2500-3500 miglia nautiche e tempi di navigazione più lunghi del 30%. Secondo l'**Autorità Portuale** di Ravenna, "i porti potenzialmente più svantaggiati dovrebbero essere quelli del Mediterraneo Orientale e, in particolare, quelli dell'Adriatico, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e in generale i porti del Nord Europa". Il Kiel Institute for the World Economy segnala a proposito che il numero dei transiti dal Canale di Suez è crollato del 60%, da 500.000 container al giorno a 200.000. Sempre secondo l'istituto, dall'inizio della crisi il traffico marittimo mondiale è diminuito dell'1,3%. Una situazione che per l'Italia rischia di avere un impatto molto maggiore. "Ritardi e cambi di rotta potranno interessare anche il porto di Ravenna che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con l'estremo Oriente, ha comunque collegamenti feeder con porti maggiori situati nel Mediterraneo e a loro volta collegati con porti del Medio ed Estremo Oriente - riferisce l'**Autorità Portuale** di Ravenna - Ad oggi non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico del Porto di Ravenna, anche se si registra una lieve flessione nella movimentazione della merce proveniente dai porti del Medio ed estremo Oriente per il mese di dicembre: i dati del mese, ancora provvisori, indicano un mese positivo ma con una percentuale di merce proveniente dal Medio e Estremo Oriente pari al 18%, il mese più basso del 2023, tenendo conto che in alcuni mesi dell'anno la percentuale è stata anche superiore al 30%. Rispetto ai volumi movimentati nell'intero anno, se è vero che nel 2022 il traffico attraverso il Canale di Suez ha rappresentato il 17% di quello totale del Porto (19% includendo i container), nelle stime per il 2023 il traffico attraverso il Canale di Suez è invece salito al 20% di quello totale del Porto (24% includendo i container)".



Preoccupazioni per il traffico navale temporaneamente sospeso nel canale di Suez. Nelle stime per il 2023 il traffico dal Mar Rosso verso il porto di Ravenna è pari al 24%. C'è preoccupazione in tutto l'ambiente dei traffici e scambi commerciali per la temporanea sospensione del transito di molte navi mercantili dal canale di Suez a causa del conflitto in corso in Medio Oriente. La rotta alternativa è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra o la Manica, infatti, significherebbe percorrere oltre 2500-3500 miglia nautiche e tempi di navigazione più lunghi del 30%. Secondo l'Autorità Portuale di Ravenna, "i porti potenzialmente più svantaggiati dovrebbero essere quelli del Mediterraneo Orientale e, in particolare, quelli dell'Adriatico, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e in generale i porti del Nord Europa". Il Kiel Institute for the World Economy segnala a proposito che il numero dei transiti dal Canale di Suez è crollato del 60%, da 500.000 container al giorno a 200.000. Sempre secondo l'istituto, dall'inizio della crisi il traffico marittimo mondiale è diminuito dell'1,3%. Una situazione che per l'Italia rischia di avere un impatto molto maggiore. "Ritardi e cambi di rotta potranno interessare anche il porto di Ravenna che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con l'estremo Oriente, ha comunque collegamenti feeder con porti maggiori situati nel Mediterraneo e a loro volta collegati con porti del Medio ed Estremo Oriente - riferisce l'Autorità Portuale di Ravenna - Ad oggi non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico del Porto di Ravenna - anche se si registra una lieve

Attacchi alle navi nel Canale di Suez, le possibili ripercussioni per il traffico del Porto di Ravenna

Utilizziamo i cookie per personalizzare contenuti ed annunci, per fornire funzionalità dei social media e per analizzare il nostro traffico. Condividiamo inoltre informazioni sul modo in cui utilizza il nostro sito con i nostri partner che si occupano di analisi dei dati web, pubblicità e social media, i quali potrebbero combinarle con altre informazioni che ha fornito loro o che hanno raccolto dal suo utilizzo dei loro servizi. Leggi di più.



Ravenna24Ore.it

Attacchi alle navi nel Canale di Suez, le possibili ripercussioni per il traffico del Porto di Ravenna



01/17/2024 15:06

Utilizziamo i cookie per personalizzare contenuti ed annunci, per fornire funzionalità dei social media e per analizzare il nostro traffico. Condividiamo inoltre informazioni sul modo in cui utilizza il nostro sito con i nostri partner che si occupano di analisi dei dati web, pubblicità e social media, i quali potrebbero combinarle con altre informazioni che ha fornito loro o che hanno raccolto dal suo utilizzo dei loro servizi. Leggi di più.

Attacchi alle navi nel Canale di Suez. Quali ripercussioni per il traffico del Porto di Ravenna?

A seguito degli attacchi delle forze ribelli sciite, Houthi, di stanza nello Yemen alle navi in transito nel Canale di Suez, le compagnie di navigazione Cosco, MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd oltre all'israeliana ZIM, a partire da metà dicembre 2023 hanno temporaneamente sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali. La rotta alternativa è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra o la Manica, che significa percorrere oltre 2500-3500 miglia nautiche e tempi di navigazione più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. Con una nota, l'**Autorità Portuale di Ravenna** fa il punto sulla situazione attuale, e sulle ricadute sul porto ravennate: "I porti potenzialmente più svantaggiati dovrebbero essere quelli del Mediterraneo Orientale e, in particolare, quelli dell'Adriatico, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e in generale i porti del Nord Europa". L'11 gennaio 2024 gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno colpito oltre una sessantina di obiettivi degli Houthi nello Yemen, nel tentativo di interrompere gli attacchi con missili e droni verso le navi che passano davanti alle coste yemenite per raggiungere il Canale di Suez. "Secondo gli analisti di Xeneta, la piattaforma che monitora le tariffe del trasporto marittimo, questa azione non dovrebbe risolvere il problema nel breve termine, anzi sta aumentando la tensione in tutta la regione - proseguono da AP -. Il 12 gennaio, infatti, gli yemeniti hanno dichiarato che non interromperanno gli attacchi e ne sono la prova i lanci di missili contro navi in transito in quell'area, che si stanno succedendo nelle ultime ore. Sempre secondo Xeneta, "le tariffe di trasporto marittimo dall'Estremo Oriente al Mediterraneo e al Nord Europa sono destinate ad aumentare del 200% da metà dicembre nei prossimi sette giorni". Più a lungo durerà questa crisi, maggiori saranno i disagi che causerà al trasporto marittimo di merci in tutto il mondo e i costi continueranno ad aumentare. Ciò significa che le merci subiranno ritardi o non arriveranno affatto e che i prezzi aumenteranno per il consumatore finale". Conclude Xeneta: "ci vogliono mesi e non settimane o giorni prima che questa crisi raggiunga una qualsiasi soluzione". Secondo Drewry, società che elabora l'indicatore dell'andamento dei noli marittimi dei container, con la crisi di Suez il trasporto dei container tra Asia -Europa sulla rotta tra Shanghai e Genova (il porto con maggiori traffici verso l'Oriente, ma la medesima situazione è estesa a tutti i porti mediterranei) sta subendo i rincari più alti: la tratta Cina - Italia fa segnare un ulteriore +25%\$. Nell'ultimo periodo monitorato, quello della settimana al 4 all'11 gennaio, il nolo medio per trasportare un container da 40 piedi è salito a 5.213 dollari, +25% rispetto alla settimana precedente, +78,1% rispetto a gennaio dello scorso anno, +287,8% rispetto a fine ottobre, prima che iniziassero gli attacchi Houthi.



A seguito degli attacchi delle forze ribelli sciite, Houthi, di stanza nello Yemen alle navi in transito nel Canale di Suez, le compagnie di navigazione Cosco, MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd oltre all'israeliana ZIM, a partire da metà dicembre 2023 hanno temporaneamente sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali. La rotta alternativa è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra o la Manica, che significa percorrere oltre 2500-3500 miglia nautiche e tempi di navigazione più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. Con una nota, l'Autorità Portuale di Ravenna fa il punto sulla situazione attuale, e sulle ricadute sul porto ravennate: "I porti potenzialmente più svantaggiati dovrebbero essere quelli del Mediterraneo Orientale e, in particolare, quelli dell'Adriatico, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e in generale i porti del Nord Europa". L'11 gennaio 2024 gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno colpito oltre una sessantina di obiettivi degli Houthi nello Yemen, nel tentativo di interrompere gli attacchi con missili e droni verso le navi che passano davanti alle coste yemenite per raggiungere il Canale di Suez. "Secondo gli analisti di Xeneta, la piattaforma che monitora le tariffe del trasporto marittimo, questa azione non dovrebbe risolvere il problema nel breve termine, anzi sta aumentando la tensione in tutta la regione - proseguono da AP -. Il 12 gennaio, infatti, gli yemeniti hanno dichiarato che non interromperanno gli attacchi e ne sono la prova i lanci di missili contro navi in transito in quell'area, che si stanno succedendo nelle ultime ore. Sempre secondo Xeneta, "le tariffe di trasporto

Il trasporto via mare di 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%) o Los Angeles (2.790, +2%). Oltre al fatto che girare attorno all'Africa richiede più tempo e più carburante, va considerato inoltre il rincaro dei cosiddetti Eu Ets, (European Union Emissions Trading System), Il Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra, che sono una specie di tassa sulle emissioni di CO2. Tutto questo si scarica sui prezzi dei prodotti pagati dai consumatori, il rischio è che l'inflazione aumenti ulteriormente, e che i tagli dei tassi da parte delle banche centrali vengano rinviati. L'esito sarebbero più inflazione e meno crescita economica, cioè il contrario di quello che si prevedeva nel 2024. Intanto la crisi del Mar Rosso sta già causando problemi alla produzione industriale europea. Il 12 gennaio, Tesla ha annunciato che sospenderà la produzione delle sue autovetture elettriche in Germania per mancanza di alcuni componenti provenienti dall'Asia. La società spiega che "il notevole allungamento dei tempi di trasporto crea un divario nelle catene di approvvigionamento". La produzione sarà sospesa tra il 29 gennaio e l'11 febbraio. I dati certi sul traffico navale sembrano preludere a una chiusura di fatto del Canale di Suez. Il Kiel Institute for the World Economy segnala che il numero dei transiti è crollato del 60 per cento, da 500.000 container al giorno a 200.000. Da quando sono cominciati gli attacchi degli Houthi, dice ancora l'istituto di Kiel, il traffico marittimo mondiale è diminuito dell'1,3%. Tuttavia ci sono due postille: quel -1,3% può dipendere dagli attacchi dei terroristi, ma anche da altre cause (ad esempio, potrebbe essere sintomo di un'incipiente recessione internazionale). Inoltre, per l'Italia l'impatto rischia di essere molto maggiore, visto che la nostra quota di import e di export che transita da Suez è vicina al 40%. PORTO DI RAVENNA "Ritardi e cambi di rotta potranno interessare anche il porto di Ravenna che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con l'estremo Oriente, ha comunque collegamenti feeder con porti maggiori situati nel Mediterraneo e a loro volta collegati con porti del Medio ed Estremo Oriente" spiegano dall'**Autorità portuale** di Ravenna. "Ad oggi non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico del Porto di Ravenna, anche se si registra una lieve flessione nella movimentazione della merce proveniente dai porti del Medio ed estremo Oriente per il mese di dicembre: i dati del mese, ancora provvisori, indicano un mese positivo ma con una percentuale di merce proveniente dal Medio e Estremo Oriente pari al 18%, il mese più basso del 2023, tenendo conto che in alcuni mesi dell'anno la percentuale è stata anche superiore al 30%. Rispetto ai volumi movimentati nell'intero anno, se è vero che nel 2022 il traffico attraverso il Canale di Suez ha rappresentato il 17% di quello totale del Porto (19% includendo i container), nelle stime per il 2023 il traffico attraverso il Canale di Suez è invece salito al 20% di quello totale del Porto (24% includendo i container).

Attacchi alle navi nel canale di Suez: Quali ripercussioni per il porto di Ravenna

"A seguito degli attacchi delle forze ribelli sciite, Houthi, di stanza nello Yemen alle navi in transito nel Canale di Suez, le compagnie di navigazione Cosco, MSC, Maersk, CMA CGM Hapag Lloyd oltre all'israeliana ZIM, a partire da metà dicembre 2023 hanno temporaneamente sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali. La rotta alternativa è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra o la Manica, che significa percorrere oltre 2500-3500 miglia nautiche e tempi di navigazione più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. I porti potenzialmente più svantaggiati dovrebbero essere quelli del Mediterraneo Orientale e, in particolare, quelli dell'Adriatico, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e in generale i porti del Nord Europa. L'11 gennaio 2024 gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno colpito oltre una sessantina di obiettivi degli Houthi nello Yemen, nel tentativo di interrompere gli attacchi con missili e droni verso le navi che passano davanti alle coste yemenite per raggiungere il Canale di Suez. Secondo gli analisti di Xeneta, la piattaforma che monitora le tariffe del trasporto marittimo, questa azione non dovrebbe risolvere il problema nel breve termine, anzi sta aumentando la tensione in tutta la regione. Il 12 gennaio, infatti, gli yemeniti hanno dichiarato che non interromperanno gli attacchi e ne sono la prova i lanci di missili contro navi in transito in quell'area, che si stanno succedendo nelle ultime ore. Sempre secondo Xeneta, "le tariffe di trasporto marittimo dall'Estremo Oriente al Mediterraneo e al Nord Europa sono destinate ad aumentare del 200% da metà dicembre nei prossimi sette giorni". Più a lungo durerà questa crisi, maggiori saranno i disagi che causerà al trasporto marittimo di merci in tutto il mondo e i costi continueranno ad aumentare. Ciò significa che le merci subiranno ritardi o non arriveranno affatto e che i prezzi aumenteranno per il consumatore finale". Conclude Xeneta: "ci vogliono mesi e non settimane o giorni prima che questa crisi raggiunga una qualsiasi soluzione". Secondo Drewry, società che elabora l'indicatore dell'andamento dei noli marittimi dei container, con la crisi di Suez il trasporto dei container tra Asia -Europa sulla rotta tra Shanghai e Genova (il porto con maggiori traffici verso l'Oriente, ma la medesima situazione è estesa a tutti i porti mediterranei) sta subendo i rincari più alti: la tratta Cina - Italia fa segnare un ulteriore +25%\$. Nell'ultimo periodo monitorato, quello della settimana al 4 all'11 gennaio, il nolo medio per trasportare un container da 40 piedi è salito a 5.213 dollari, +25% rispetto alla settimana precedente, +78,1% rispetto a gennaio dello scorso anno, +287,8% rispetto a fine ottobre, prima che iniziassero gli attacchi Houthi. Il trasporto via mare di 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%) o Los Angeles (2.790, +2%). Oltre al fatto che girare attorno all'Africa richiede più tempo e più carburante, va considerato inoltre il rincaro dei cosiddetti Eu Ets, (European Union Emissions Trading System), il Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra, che sono una specie di tassa sulle emissioni di CO2. Tutto questo si scarica sui prezzi dei prodotti pagati dai consumatori, il rischio è che l'inflazione aumenti ulteriormente, e che i tagli dei tassi da parte delle banche centrali vengano rinviati. L'esito sarebbero più inflazione e meno crescita economica, cioè il contrario di quello che si prevedeva nel 2024. Intanto la crisi del Mar Rosso sta già causando problemi alla produzione industriale europea. Il 12 gennaio, Tesla ha annunciato che sospenderà la produzione delle sue autovetture elettriche in Germania per mancanza di alcuni componenti provenienti dall'Asia. La società spiega che "il notevole allungamento dei tempi di trasporto crea un divario nelle catene di approvvigionamento". La produzione sarà sospesa tra il 29 gennaio e l'11 febbraio. I dati certi sul traffico navale sembrano preludere a una chiusura di fatto del Canale di Suez. Il Kiel Institute for the World Economy segnala che il numero dei transiti è crollato del 60 per cento, da 500.000 container al giorno a 200.000. Da quando sono cominciati gli attacchi degli Houti, dice ancora l'istituto di Kiel, il traffico marittimo mondiale è diminuito dell'1,3%. Tuttavia ci sono due postille: quel -1,3% può dipendere dagli attacchi dei terroristi, ma anche da altre cause (ad esempio, potrebbe essere sintomo di un'incipiente recessione internazionale). Inoltre, per l'Italia l'impatto rischia di essere molto maggiore, visto che la nostra quota di import e di export che transita da Suez è vicina al 40%. Ritardi e cambi di rotta potranno interessare anche il porto di Ravenna che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con l'estremo Oriente, ha comunque collegamenti feeder con porti maggiori situati nel Mediterraneo e a loro volta collegati con porti del Medio ed Estremo Oriente. Di seguito la ripartizione per Origine - Destinazione delle merci nel Porto di Ravenna a tutto il 2023, suddivisa per mese Fonte: Servizio Analisi e Statistiche **AdSP** MAcs Di seguito la ripartizione delle aree di origine/destinazione per il porto di Ravenna nel 2022 e 2023 Fonte: Servizio Analisi e Statistiche **AdSP** MAcs Ad oggi non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico del Porto di Ravenna, anche se si registra una lieve flessione nella movimentazione della merce proveniente dai porti del Medio ed estremo Oriente per il mese di dicembre: i dati del mese, ancora provvisori, indicano un mese positivo ma con una percentuale di merce proveniente dal Medio e Estremo Oriente pari al 18%, il mese più basso del 2023, tenendo conto che in alcuni mesi dell'anno la percentuale è stata anche superiore al 30%. Rispetto ai volumi movimentati nell'intero anno, se è vero che nel 2022 il traffico attraverso il Canale di Suez ha rappresentato il 17% di quello totale del Porto (19% includendo i container), nelle stime per il 2023 il traffico attraverso il Canale di Suez è invece salito al 20% di quello totale del Porto (24% includendo i container). Fonte: Servizio Analisi e Statistiche **AdSP** MAcs.

Risveglio Duemila

Ravenna

Porto, il 20% del traffico merci passa dal canale di Suez. Si temono ripercussioni dopo gli attacchi dei giorni scorsi

Attacchi alle navi nel canale di Suez, si temono ripercussioni sul traffico in arrivo e in partenza dal porto di Ravenna. In una lunga nota, l'Autorità di sistema portuale del **mare Adriatico centro settentrionale** fa il punto sulla situazione. A seguito degli attacchi delle forze ribelli sciite, houthi, di stanza nello Yemen alle navi in transito nel Canale di Suez, scrivono da Ap. le compagnie di navigazione Cosco, Msc, Maersk, Cma Cgm Hapag Lloyd oltre all'israeliana Zim, a partire da metà dicembre 2023 hanno temporaneamente sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali. La rotta alternativa è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra o la Manica, che significa percorrere oltre 2500-3500 miglia nautiche e tempi di navigazione più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. I porti potenzialmente più svantaggiati dovrebbero essere quelli del Mediterraneo Orientale e, in particolare, quelli dell'**Adriatico**, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e in generale i porti del Nord Europa. L'11 gennaio 2024 gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno colpito oltre una sessantina di obiettivi degli houthi nello Yemen, nel tentativo di interrompere gli attacchi con missili e droni verso le navi che passano davanti alle coste yemenite per raggiungere il Canale di Suez. Secondo gli analisti di Xeneta, la piattaforma che monitora le tariffe del trasporto marittimo, questa azione non dovrebbe risolvere il problema nel breve termine, anzi sta aumentando la tensione in tutta la regione. Il 12 gennaio, infatti, gli yemeniti hanno dichiarato che non interromperanno gli attacchi e ne sono la prova i lanci di missili contro navi in transito in quell'area, che si stanno succedendo nelle ultime ore. Sempre secondo Xeneta, "le tariffe di trasporto marittimo dall'Estremo Oriente al Mediterraneo e al Nord Europa sono destinate ad aumentare del 200% da metà dicembre nei prossimi sette giorni". Più a lungo durerà questa crisi, maggiori saranno i disagi che causerà al trasporto marittimo di merci in tutto il mondo e i costi continueranno ad aumentare. Ciò significa che le merci subiranno ritardi o non arriveranno affatto e che i prezzi aumenteranno per il consumatore finale". Conclude Xeneta: "ci vogliono mesi e non settimane o giorni prima che questa crisi raggiunga una qualsiasi soluzione". Tutto questo si scarica sui prezzi dei prodotti pagati dai consumatori, il rischio è che l'inflazione aumenti ulteriormente, e che i tagli dei tassi da parte delle banche centrali vengano rinviati. L'esito sarebbero più inflazione e meno crescita economica, cioè il contrario di quello che si prevedeva nel 2024. Intanto la crisi del Mar Rosso sta già causando problemi alla produzione industriale europea. Il Kiel Institute for the World Economy segnala che il numero dei transiti è crollato del 60 per cento, da 500.000 container al giorno



Attacchi alle navi nel canale di Suez, si temono ripercussioni sul traffico in arrivo e in partenza dal porto di Ravenna. In una lunga nota, l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale fa il punto sulla situazione. A seguito degli attacchi delle forze ribelli sciite, houthi, di stanza nello Yemen alle navi in transito nel Canale di Suez, scrivono da Ap. le compagnie di navigazione Cosco, Msc, Maersk, Cma Cgm Hapag Lloyd oltre all'israeliana Zim, a partire da metà dicembre 2023 hanno temporaneamente sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali. La rotta alternativa è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra o la Manica, che significa percorrere oltre 2500-3500 miglia nautiche e tempi di navigazione più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. I porti potenzialmente più svantaggiati dovrebbero essere quelli del Mediterraneo Orientale e, in particolare, quelli dell'Adriatico, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e in generale i porti del Nord Europa. L'11 gennaio 2024 gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno colpito oltre una sessantina di obiettivi degli houthi nello Yemen, nel tentativo di interrompere gli attacchi con missili e droni verso le navi che passano davanti alle coste yemenite per raggiungere il Canale di Suez. Secondo gli analisti di Xeneta, la piattaforma che monitora le tariffe del trasporto marittimo, questa azione non dovrebbe risolvere il problema nel breve termine, anzi sta aumentando la tensione in tutta la regione. Il 12 gennaio, infatti, gli yemeniti hanno dichiarato che non interromperanno gli attacchi e ne sono la prova i lanci di missili contro navi in transito in quell'area, che si stanno succedendo nelle ultime ore. Sempre secondo Xeneta, "le tariffe di trasporto marittimo dall'Estremo Oriente al Mediterraneo e al Nord Europa sono destinate ad aumentare del 200% da metà dicembre nei prossimi sette giorni". Più a lungo durerà questa crisi, maggiori saranno i disagi che causerà al trasporto marittimo di merci in tutto il mondo e i costi continueranno ad aumentare. Ciò significa che le merci subiranno ritardi o non arriveranno affatto e che i prezzi aumenteranno per il consumatore finale". Conclude Xeneta: "ci vogliono mesi e non settimane o giorni prima che questa crisi raggiunga una qualsiasi soluzione". Tutto questo si scarica sui prezzi dei prodotti pagati dai consumatori, il rischio è che l'inflazione aumenti ulteriormente, e che i tagli dei tassi da parte delle banche centrali vengano rinviati. L'esito sarebbero più inflazione e meno crescita economica, cioè il contrario di quello che si prevedeva nel 2024. Intanto la crisi del Mar Rosso sta già causando problemi alla produzione industriale europea. Il Kiel Institute for the World Economy segnala che il numero dei transiti è crollato del 60 per cento, da 500.000 container al giorno

Risveglio Duemila

Ravenna

a 200.000. Da quando sono cominciati gli attacchi degli Houti, dice ancora l'istituto di Kiel, il traffico marittimo mondiale è diminuito dell'1,3%. Tuttavia ci sono due postille: quel -1,3% può dipendere dagli attacchi dei terroristi, ma anche da altre cause (ad esempio, potrebbe essere sintomo di un'incipiente recessione internazionale). Inoltre, per l'Italia l'impatto rischia di essere molto maggiore, visto che la nostra quota di import e di export che transita da Suez è vicina al 40%. Ritardi e cambi di rotta potranno interessare anche il porto di Ravenna che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con l'estremo Oriente, ha comunque collegamenti feeder con porti maggiori situati nel Mediterraneo e a loro volta collegati con porti del Medio ed Estremo Oriente. Ad oggi non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico del porto di Ravenna, anche se si registra una lieve flessione nella movimentazione della merce proveniente dai porti del Medio ed estremo Oriente per il mese di dicembre: i dati del mese, ancora provvisori, indicano un mese positivo ma con una percentuale di merce proveniente dal Medio e Estremo Oriente pari al 18%, il mese più basso del 2023, tenendo conto che in alcuni mesi dell'anno la percentuale è stata anche superiore al 30%. Nel 2022 il traffico attraverso il Canale di Suez ha rappresentato il 17% di quello totale del porto (19% includendo i container), nelle stime per il 2023 il traffico attraverso il Canale di Suez è invece salito al 20% di quello totale del porto (24% includendo i container).

Canale di Suez, a dicembre lieve flessione nel porto di Ravenna

17 Gennaio 2024 Daniele Paganini Percentuale di merce proveniente dal medio ed estremo oriente pari al 18% **Ravenna** - Lo stop del transito delle navi mercantili attraverso il canale di Suez per il conflitto in corso in Medio Oriente sta avendo ripercussioni anche nei porti italiani. Ritardi e cambi di rotta potranno interessare anche il **porto** di **Ravenna** che importa dal medio ed estremo oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con l'estremo oriente, ha comunque collegamenti feeder con porti maggiori situati nel mediterraneo e a loro volta collegati con porti del medio ed estremo oriente. "Ad oggi non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico del **porto** di **Ravenna**, anche se si registra una lieve flessione nella movimentazione della merce proveniente dai porti del medio ed estremo oriente per il mese di dicembre: i dati del mese, ancora provvisori, indicano un mese positivo ma con una percentuale di merce proveniente dal medio ed estremo oriente pari al 18% , il mese più basso del 2023, tenendo conto che in alcuni mesi dell'anno la percentuale è stata anche superiore al 30%. Rispetto ai volumi movimentati nell'intero anno, se è vero che nel 2022 il traffico attraverso il canale di Suez ha rappresentato il 17% di quello totale del **porto** (19% includendo i container), nelle stime per il 2023 il traffico attraverso il canale di Suez è invece salito al 20% di quello totale del **porto** (24% includendo i container)", spiega l'Autorità portuale in una nota.



Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Porto, al momento non ci sono ripercussioni da Suez

Le tensioni nei pressi del canale di Suez, che vedono gli Houthi attaccare diverse navi nel Mar Rosso, preoccupano i porti italiani, anche se il porto di Ravenna - pur restando prudente sul futuro - per ora non vede segnali di flessioni particolari. "Ritardi e cambi di rotta potranno interessare anche il porto di Ravenna - spiega una nota dello scalo romagnolo - che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con l'estremo Oriente, ha comunque collegamenti feeder con porti maggiori situati nel Mediterraneo e a loro volta collegati con porti del Medio ed Estremo Oriente". Ad oggi però, continua l'ente, "non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico del Porto di Ravenna, anche se si registra una lieve flessione nella movimentazione della merce proveniente dai porti del Medio ed estremo Oriente per il mese di dicembre: i dati del mese, ancora provvisori, indicano un mese positivo ma con una percentuale di merce proveniente dal Medio e Estremo Oriente pari al 18%, il mese più basso del 2023, tenendo conto che in alcuni mesi dell'anno la percentuale è stata anche superiore al 30%". Complessivamente, nel 2023, il traffico del canale di Suez ha rappresentato il 24% di quello totale del Porto (incluso i container), contro il 19% del 2022. La guardia però resta alta: anche perché, secondo gli analisti di Xeneta (la piattaforma che monitora le tariffe), a seguito la reazione di Usa e Regno Unito "sta aumentando la tensione in tutta la regione". ALTRE NOTIZIE DI ATTUALITÀ FORLÌ: Alluvione, Von der Leyen, "vi aiutiamo a rimettervi in piedi".



La crisi del Mar Rosso arriva a Livorno?

LIVORNO Mentre si acuisce la crisi in Mar Rosso, si iniziano a vedere i primi effetti diretti anche sui porti italiani. A Nord dell'Italia, il presidente D'Agostino annuncia che a Trieste da due settimane non si vede la nave transoceanica che settimanalmente scalava il terminal container. I tempi di attesa crescono di giorno in giorno, fino a quando in rada si vedranno tutte quelle in arrivo, ci spiega Matteo Paroli, segretario generale dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale con una forte concentrazione di traffico. Quando si collocheranno in rada a Livorno avranno tempi di sbarco correlati a quella che sarà una prevedibile saturazione dei nostri terminal. Ma le imprese portuali qui a Livorno stanno già valutando questa possibilità e si stanno organizzando perché il congestionamento abbia il minore impatto possibile. Sul traffico generale, Paroli spiega che Livorno è un porto diverso da Trieste: Il traffico container è concentrato soprattutto sulla dorsale occidentale quindi i traffici che vanno e vengono da Livorno hanno un'attinenza con il mercato del Nord America e su quello non abbiamo al momento nessun tipo di flessione o previsione negativa. Diversa la situazione per quanto riguarda il Far East da dove arriva il traffico auto destinato allo scalo labronico: In questo caso qualche rallentamento si comincia a registrare per alcuni vettori che hanno deciso nel frattempo di allungare la rotta evitando Suez e passando per il Capo di Buona Speranza. Questa scelta però potrebbe in qualche modo rappresentare una nuova opportunità per un porto come Livorno che si affaccia sullo Stretto di Gibilterra: Piuttosto che fare il giro anche dell'Italia per arrivare in Adriatico, che si traduce in 3-4 giorni in più di navigazione, si potrebbe ipotizzare la scelta del nostro porto e di quelli tirrenici. Sulla possibilità che invece di entrare per lo Stretto di Gibilterra gli armatori decidano di continuare per i porti nord europei il segretario generale sottolinea che per quanto quei porti siano i nostri maggiori competitor, i porti italiani negli anni si sono evoluti in termini di efficienza e, se anche l'ipotesi non è da escludere, sono fiduciosi sul fatto che gli armatori che fino ad oggi si sono trovati molto bene nei porti nazionali per le destinazioni vicine alla nostra penisola decidano di non cambiare. La rotta artica In questa nuova situazione, qualcuno torna a parlare di rotta artica: La rotta artica è molto suggestiva ma anche molto sperimentale. Ci sono difficoltà relative all'insicurezza della sua percorribilità quindi non credo che al momento possa costituire un'alternativa reale. La crisi che stiamo vivendo, ammette Paroli, è molto complessa, ma, secondo gli analisti, non dovrebbe durare molto perché è legata ad alcune criticità che coinvolgono in particolare alcuni Paesi: Pensiamo all'Egitto: una chiusura permanente di Suez avrebbe delle ripercussioni importanti sui traffici mediterranei e su quelli nazionali, ma il primo impatto sarebbe proprio sul Paese arabo che non credo farà nulla perché questa crisi possa proseguire ulteriormente.



Shipping Italy

Livorno

Luce verde per l'acquisizione di Terminal Darsena Toscana da parte di Grimaldi

Dopo l'Agcm anche la port authority livornese preannuncia per voce del presidente Guerrieri che darà l'ok all'acquisizione del terminal container e ro-pax di Redazione SHIPPING ITALY 17 Gennaio 2024. Lo sbarco, da proprietario (concessionario) di Grimaldi Group al Terminal Darsena Toscana, non ha più ostacoli. A preannunciare la luce verde dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e quella della locale port authority a Il Tirreno è stato Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale che governa lo scalo labronico. L'acquisizione da parte di Grimaldi Deep Sea e Grimaldi Euromed (rispettivamente con una quota del 20% e dell'80%) era stata sottoposta lo scorso dicembre e il giudizio positivo verrà pubblicamente reso noto nel Bollettino settimanale atteso per lunedì prossimo ma il nullaosta alle parti coinvolte è stato già comunicato. Resta a questo punto solo da attendere l'ok di palazzo Rosciano ma il presidente Guerrieri ha già fatto sapere che l'Autorità di Sistema Portuale esprimerà un parere positivo sull'operazione di acquisizione del Terminal Darsena Toscana da parte di Grimaldi perché rimane l'attività di imbarco e sbarco di container come dichiarato dall'amministratore delegato di Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, a SHIPPING ITALY lo scorso 26 dicembre. Secondo quanto preannunciato dall'armatore partenopeo il terminal consentirà anche di potenziare ulteriormente le linee traghetti che il gruppo già opera dalla Toscana verso la Sardegna e la Sicilia. "Per noi non ci sarà alcun problema all'acquisizione. Ci è stato assicurato che la vocazione del terminal rimarrà quella dei contenitori" ha detto Guerrieri. Il valore dell'operazione non è stato reso noto ma dovrebbe aggirarsi intorno ai 150 milioni di euro, lo stesso prezzo che un anno fa già Msc (salvo poi trovare l'ostacolo proprio dell'Antitrust) aveva messo sul piatto della società Gruppo Investimenti Portuali (in mano ai fondi Infracapital, Infravia e per un 5% della I.L. Investimenti di Giulio Schenone) proprietaria di Terminal Darsena Toscana. Dopo Livorno, l'attenzione di Grimaldi si è spostata poi su **Genova** dove il gruppo armatoriale rischia di doversi auto sfrattare se andrà a buon fine l'acquisizione di Terminal San Giorgio da parte della Ignazio Messina & C. Grimaldi, sempre a SHIPPING ITALY, non ha smentito le indiscrezioni secondo cui sarebbe in corso una negoziazione sempre con Gruppo Investimenti Portuali per rilevare il terminal container Psa Sech dove attualmente si movimentano contenitori.



Dopo l'Agcm anche la port authority livornese preannuncia per voce del presidente Guerrieri che darà l'ok all'acquisizione del terminal container e ro-pax di Redazione SHIPPING ITALY 17 Gennaio 2024. Lo sbarco, da proprietario (concessionario) di Grimaldi Group al Terminal Darsena Toscana, non ha più ostacoli. A preannunciare la luce verde dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e quella della locale port authority a Il Tirreno è stato Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale che governa lo scalo labronico. L'acquisizione da parte di Grimaldi Deep Sea e Grimaldi Euromed (rispettivamente con una quota del 20% e dell'80%) era stata sottoposta lo scorso dicembre e il giudizio positivo verrà pubblicamente reso noto nel Bollettino settimanale atteso per lunedì prossimo ma il nullaosta alle parti coinvolte è stato già comunicato. Resta a questo punto solo da attendere l'ok di palazzo Rosciano ma il presidente Guerrieri ha già fatto sapere che l'Autorità di Sistema Portuale esprimerà un parere positivo sull'operazione di acquisizione del Terminal Darsena Toscana da parte di Grimaldi perché rimane l'attività di imbarco e sbarco di container come dichiarato dall'amministratore delegato di Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, a SHIPPING ITALY lo scorso 26 dicembre. Secondo quanto preannunciato dall'armatore partenopeo il terminal consentirà anche di potenziare ulteriormente le linee traghetti che il gruppo già opera dalla Toscana verso la Sardegna e la Sicilia. "Per noi non ci sarà alcun problema all'acquisizione. Ci è stato assicurato che la vocazione del terminal rimarrà quella dei contenitori" ha detto Guerrieri. Il valore dell'operazione non è stato reso noto ma dovrebbe aggirarsi intorno ai 150 milioni di euro, lo stesso prezzo che un anno fa già Msc (salvo poi trovare l'ostacolo proprio dell'Antitrust) aveva messo sul piatto della società Gruppo Investimenti Portuali (in mano ai fondi Infracapital, Infravia e per un 5% della I.L. Investimenti di Giulio Schenone).

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

Ordinata in Turchia da Gas&Heat e San Giorgio del Porto una bettolina per il rifornimento di Gnl

La costruzione è stata già avviata presso il cantiere navale Gelibolu per il quale ha agito da intermediario con l'armatore il broker Alpina di Nicola Capuzzo 17 Gennaio 2024. A distanza di pochi mesi dalla cessione delle quattro navi gasiere operate fino allo scorso autunno tramite G&H Shipping e in parallelo alla costruzione a **Piombino** (presso il cantiere **Piombino** Industrie Marittime) della prima bunker tanker alimentata a metanolo, la pisana Gas&Heat e la genovese San Giorgio del Porto hanno unito le forze per dare vita a un nuovo progetto di bettolina per il rifornimento di gas naturale liquefatti alle navi. Ad annunciarlo è stata la società di brokeraggio navale Alpina Shipping & Trading che ha agito da mediatore fra il cantiere navale turco Gelibolu (parte di Aksoy Shipping Group) e la società committente, formata appunto dal duo specializzato in costruzioni di serbatoi criogenici per il Gnl e in riparazioni e demolizioni navali. Annunciando la vendita a ChemGas Shipping della prima gasiera Scali del Teatro (cui ha fatto seguito poi la cessione anche delle altre unità gemelle), Gas&Heat lo scorso ottobre aveva preannunciato che la scelta di vendere era il preludio "a nuove iniziative con focus su combustibili sostenibili, adeguati alle prossime sfide". L'azienda pisana aveva poi aggiunto: "Le opportunità derivanti dai fondi europei del Pnrr, nonché di quelli italiani dei Fondi complementari, devono essere colte pienamente, nell'ottica di massimizzare le ricadute nel nostro paese, consolidando una filiera italiana nel campo della realizzazione delle infrastrutture dedicate ai gas liquefatti". Per questo la società comunicava di essere al lavoro per cercare di costruire una nuova serie di navi preferibilmente in Italia ma evidentemente questa possibilità non si è concretizzata e la Turchia ancora una volta si è confermata la scelta migliore per ragioni tecniche ed economiche. Al momento dettagli maggiori sulla portata e sulle caratteristiche tecniche della nuova costruzione (contraddistinta dal numero seriale di scafo 72) non sono stati rilasciati dalle parti coinvolte. Secondo quanto comunicato a SHIPPIG ITALY questa commessa in Turchia non è collegata al nuovo progetto annunciato da G&H Shipping nel 2022, promosso in associazione temporanea d'impresa con il cantiere San Giorgio del Porto e meritevole di contributo finanziario ottenuto nell'ambito del fondo complementare al Pnrr (decreto ministeriale n.191 del 27/06/2022) che ha destinato risorse alla realizzazione di impianti di reliquefazione, depositi e bettoline Gnl. Più precisamente il progetto 'candidato' dalla shipping company toscana e dal cantiere genovese in quel caso riguardava "la costruzione di una nave bettolina per il trasporto e la fornitura di gas naturale liquefatto, bio-Gnl e in futuro ammoniacava avendo ottenuto a settembre da Bureau Veritas l'approval in principle ammonia-ready dopo alcuni test condotti sui materiali". L'investimento previsto era stimato in oltre 50 milioni di euro e le tempistiche in linea con il Piano nazionale di ripresa



La costruzione è stata già avviata presso il cantiere navale Gelibolu per il quale ha agito da intermediario con l'armatore il broker Alpina di Nicola Capuzzo 17 Gennaio 2024. A distanza di pochi mesi dalla cessione delle quattro navi gasiere operate fino allo scorso autunno tramite G&H Shipping e in parallelo alla costruzione a Piombino (presso il cantiere Piombino Industrie Marittime) della prima bunker tanker alimentata a metanolo, la pisana Gas&Heat e la genovese San Giorgio del Porto hanno unito le forze per dare vita a un nuovo progetto di bettolina per il rifornimento di gas naturale liquefatti alle navi. Ad annunciarlo è stata la società di brokeraggio navale Alpina Shipping & Trading che ha agito da mediatore fra il cantiere navale turco Gelibolu (parte di Aksoy Shipping Group) e la società committente, formata appunto dal duo specializzato in costruzioni di serbatoi criogenici per il Gnl e in riparazioni e demolizioni navali. Annunciando la vendita a ChemGas Shipping della prima gasiera Scali del Teatro (cui ha fatto seguito poi la cessione anche delle altre unità gemelle), Gas&Heat lo scorso ottobre aveva preannunciato che la scelta di vendere era il preludio "a nuove iniziative con focus su combustibili sostenibili, adeguati alle prossime sfide". L'azienda pisana aveva poi aggiunto: "Le opportunità derivanti dai fondi europei del Pnrr, nonché di quelli italiani dei Fondi complementari, devono essere colte pienamente, nell'ottica di massimizzare le ricadute nel nostro paese, consolidando una filiera italiana nel campo della realizzazione delle infrastrutture dedicate ai gas liquefatti". Per questo la società comunicava di essere al lavoro per cercare di costruire una nuova serie di navi preferibilmente in Italia ma evidentemente questa possibilità non si è concretizzata e la Turchia ancora una volta si è confermata la scelta migliore per ragioni tecniche ed economiche. Al momento dettagli maggiori sulla portata e sulle caratteristiche tecniche della nuova costruzione (contraddistinta dal numero seriale di scafo 72) non sono stati rilasciati dalle parti coinvolte. Secondo quanto comunicato a SHIPPIG ITALY questa commessa in Turchia non è collegata al nuovo progetto annunciato da G&H Shipping nel 2022, promosso in associazione temporanea d'impresa con il cantiere San Giorgio del Porto e meritevole di contributo finanziario ottenuto nell'ambito del fondo complementare al Pnrr (decreto ministeriale n.191 del 27/06/2022) che ha destinato risorse alla realizzazione di impianti di reliquefazione, depositi e bettoline Gnl. Più precisamente il progetto 'candidato' dalla shipping company toscana e dal cantiere genovese in quel caso riguardava "la costruzione di una nave bettolina per il trasporto e la fornitura di gas naturale liquefatto, bio-Gnl e in futuro ammoniacava avendo ottenuto a settembre da Bureau Veritas l'approval in principle ammonia-ready dopo alcuni test condotti sui materiali". L'investimento previsto era stimato in oltre 50 milioni di euro e le tempistiche in linea con il Piano nazionale di ripresa

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

e resilienza (dunque consegna prevista nel 2025).

Comitato Porto-Città: "Se ci sei, batti un colpo... anzi due!"

Il Comitato Porto-Città ha ricevuto risposta alle lettere inviate il 1° dicembre 2023 con le quali si sollecitavano l'**Autorità Portuale**, la Regione Marche e il Sindaco di Ancona a adottare misure per contrastare gli effetti nocivi dell'inquinamento. Hanno battuto un colpo il Presidente dell'**Autorità Portuale** (AP) e il Sindaco del Comune di Ancona. Dalla prima si evince che in merito alla cosiddetta "Penisola", inserita nel Documento di Pianificazione Strategica del Sistema **Portuale**- DPSS , l'AP a) riferisce che l'idea risale a uno studio del 2016 dell'UNIVPM, volto a garantire il progressivo allontanamento di traffici dal porto storico. Allora non si capisce perché la "Penisola" non sia stata fin da subito inserita nel DPSS, ma solo a seguito di esplicita richiesta da parte della Regione Marche, evidenziando così una forma di resistenza ad attivare scelte di sostenibilità ambientale; b) dichiara che la "Penisola" è l'elemento chiave dello sviluppo del Porto di Ancona perché "maggiormente rispondente alle attese della città con la delocalizzazione dei traffici commerciali/passeggeri". Qui la contraddizione è stridente, perché le 'attese della città' vengono eluse nell'area del porto antico con l'ostinata volontà di proseguire con il progetto del banchinamento del Molo Clementino per le grandi navi da crociera. Di diverso respiro la risposta del Sindaco di Ancona che ha posto al DPSS diverse condizioni: lo sviluppo del traffico croceristico avvenga "prevedendo azioni di contenimento e mitigazione delle emissioni" anche con sistemi di elettrificazione dei moli e ipotizzando uno scenario di breve-medio termine, con l'attracco delle crociere alla banchina rettilinea di futuro completamento, e uno scenario di medio-lungo termine con le navi da crociera alla Penisola; la "volontà di interrompere l'iter di realizzazione della banchina da crociera al molo Clementino", in considerazione del parere espresso dal MASE sulla non sostenibilità ambientale del progetto. Qui evidenziamo la discrepanza tra la certezza dell'insostenibilità sanitaria del progetto navi crociera e il demandare la scelta finale a Enti sovraordinati: non potrebbe esser più incisivo lo stesso Sindaco che ha il compito di tutelare la salute dei cittadini? I nostri obiettivi? Sono pochi ma chiari. Revoca della Delibera comunale n. 50/2019 autorizzativa della variante localizzata al Molo Clementino; Monitoraggio costante di tutti gli inquinanti, anche quelli industriali; Riappropriazione completa del porto storico, parte integrante e identitaria della città, a tutela dei beni storico/monumentali/paesaggistici Questo è un comunicato stampa pubblicato il 17-01-2024 alle 14:25 sul giornale del 18 gennaio 2024 12 letture Commenti.



(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, per Di Majo e Macii nessun addebito contabile su caso Civitavecchia

17 gennaio 2024 | 19.46 LETTURA: 2 minuti Elemento soggettivo della colpa non sussiste Si chiude con sentenza definitiva il caso riguardate degli assegni ad personam riconosciuti a partire dal 2007 ad alcuni dipendenti dell'Autorità portuale (oggi di Sistema Portuale) di Civitavecchia, sollevato quasi un anno fa dalla Procura della Corte dei Conti. Secondo la sezione giurisdizionale per la Regione Lazio della Corte dei Conti "l'elemento soggettivo della colpa grave, contestato dal requirente, non sussiste". Si chiude così senza addebiti anche per gli ultimi due imputati, l'ex presidente Francesco Maria Di Majo e l'ex segretario generale Roberta Macii. Il collegio giudicante ha rilevato che Di Majo "ha assunto l'incarico di Presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale **Porto** di Civitavecchia, quando le attribuzioni ad personam ritenute dal requirente illegittime erano già in essere da tempo; perciò, anche una eventuale revoca delle stesse, che richiedeva comunque una adeguata istruttoria, avrebbe comportato, verosimilmente, un defatigante contenzioso, dall'esito oggettivamente incerto, in ogni caso, non rientrava nelle funzioni del presidente dell'ente un controllo specifico delle singole posizioni retributive del personale. Le indagini erano avviate a seguito della nota inviata il 06.11.2019, con la quale era trasmessa alla Procura contabile la relazione della commissione ispettiva del 30.05.2019 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". L'ex presidente inoltre "ha dato incarico con decreto n. 228 del 09.08.2019 al segretario generale -dott.ssa Macii- di procedere alla verifica della regolarità delle indennità e degli assegni ad personam percepiti dai dipendenti dell'Autorità portuale". La Macii "aveva avviato fin dal 2018 un percorso di verifica del costo del personale ed una mappatura delle funzioni e delle posizioni organizzative all'interno delle diverse direzioni dell'ente sfociata in un provvedimento di macro-organizzazione cui ha fatto seguito una mappatura delle posizioni retributive dalla quale far derivare una revisione degli emolumenti". In sintesi, ha concluso la Corte, "entrambi i convenuti hanno posto in essere un contegno attivo che non si reputa possa integrare un'ipotesi di colpa grave", da cui la reiezione della domanda risarcitoria formulata dalla Procura regionale della Corte dei Conti del Lazio. "Ero fiducioso di questo esito avendo fornito, alla Corte dei Conti tutte le informazioni ed argomentazioni giuridiche circa il mio corretto operato a difesa dell'interesse pubblico. Sono anche soddisfatto che la Corte dei Conti abbia voluto ben precisare e circoscrivere i confini della responsabilità per colpa grave dei pubblici funzionari con riferimento all'agire dei Presidenti dell'AdSP, a cui spettano per legge numerose e complesse funzioni sia rispetto alle attività svolte nel **porto** che allo sviluppo e promozione del cluster portuale", ha dichiarato in una nota Francesco Maria Di Majo. "Con non poca soddisfazione prendiamo atto che la Corte entrando nel merito della



(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

vicenda e superando anche la questione riguardante l'intervenuta prescrizione, ha affermato l'assoluta legittimità del comportamento del mio assistito che è stato sempre improntato alla totale trasparenza e volto alla più ampia tutela degli interessi pubblici ed in particolare dell'"Autorità Portuale" ha commentato Giuseppe Lepore, avvocato di Di Majo. Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

Porti: Di Majo e Macii, no addebito contabile caso Civitavecchia

Video Player is loading. Play Video Play Mute Current Time Duration Loaded Stream Type LIVE Seek to live, currently behind live LIVE Remaining Time 1x Playback Rate Chapters Chapters Descriptions descriptions off , selected Subtitles subtitles settings , opens subtitles settings dialog subtitles off , selected Audio Track Picture-in-Picture Fullscreen This is a modal window. Beginning of dialog window. Escape will cancel and close the window. Text Color White Black Red Green Blue Yellow Magenta Cyan Transparency Opaque Semi-Transparent Background Color Black White Red Green Blue Yellow Magenta Cyan Transparency Opaque Semi-Transparent Transparent Window Color Black White Red Green Blue Yellow Magenta Cyan Transparency Transparent Semi-Transparent Opaque Font Size Text Edge Style None Raised Depressed Uniform Dropshadow Font Family Proportional Sans-Serif Monospace Sans-Serif Proportional Serif Monospace Serif Casual Script Small Caps Reset restore all settings to the default values Done Close Modal Dialog End of dialog window. Il commento dell'avv. Giuseppe Lepore Roma, 17 gen. (askanews) - "Con non poca soddisfazione prendiamo atto che la Corte entrando nel merito della vicenda e superando anche la questione riguardante l'intervenuta prescrizione, ha affermato l'assoluta legittimità del comportamento del mio assistito che è stato sempre improntato alla totale trasparenza e volto alla più ampia tutela degli interessi pubblici ed in particolare dell'**Autorità Portuale**". Così ha commentato Giuseppe Lepore, avvocato di Di Majo, la chiusura senza addebiti anche per gli ultimi due imputati, l'ex presidente Francesco Maria Di Majo e l'ex segretario generale Roberta Macii, del caso degli assegni ad personam riconosciuti a partire dal 2007 ad alcuni dipendenti dell'**Autorità portuale** (oggi di Sistema **Portuale**) di Civitavecchia, sollevato quasi un anno fa dalla Procura della Corte dei Conti.



Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

CMA CGM aggiorna il servizio Italia - Malta - Algeria

La prossima settimana la compagnia di navigazione containerizzata francese CMA CGM ristrutturerà il servizio di linea settimanale Tyrrex 2 che collega Italia, Malta e Algeria includendovi scali al porto di Civitavecchia. La nuova rotazione, che vedrà impiegate tre portacontainer da 1.100 teu, prevede scali a Malta, Civitavecchia, Livorno, Napoli, Salerno, Malta, Catania, Annaba, Trapani, Malta.

Informare

CMA CGM aggiorna il servizio Italia - Malta - Algeria



01/17/2024 16:24

La prossima settimana la compagnia di navigazione containerizzata francese CMA CGM ristrutturerà il servizio di linea settimanale Tyrrex 2 che collega Italia, Malta e Algeria includendovi scali al porto di Civitavecchia. La nuova rotazione, che vedrà impiegate tre portacontainer da 1.100 teu, prevede scali a Malta, Civitavecchia, Livorno, Napoli, Salerno, Malta, Catania, Annaba, Trapani, Malta.

Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, nessun addebito per Di Majo e Macii

La sentenza definitiva sul caso degli assegni 'ad personam' riconosciuti ad alcuni dipendenti Roma - Si è chiuso con sentenza definitiva il caso riguardante degli assegni 'ad personam' riconosciuti a partire dal 2007 ad alcuni dipendenti dell'Autorità portuale di Civitavecchia, sollevato quasi un anno fa dalla Procura della Corte dei Conti. Secondo la sezione giurisdizionale della Corte "l'elemento soggettivo della colpa grave, contestato dal requirente, non sussiste". Si chiude così senza addebiti anche per gli ultimi due imputati, l'ex presidente Francesco Maria Di Majo e l'ex segretario generale Roberta Macii. Il collegio giudicante ha rilevato che Di Majo "ha assunto l'incarico di presidente quando le attribuzioni 'ad personam' ritenute dal requirente illegittime erano già in essere da tempo; perciò, anche una eventuale revoca delle stesse, che richiedeva comunque una adeguata istruttoria, avrebbe comportato, verosimilmente, un defatigante contenzioso, dall'esito oggettivamente incerto, in ogni caso, non rientrava nelle funzioni del presidente dell'ente un controllo specifico delle singole posizioni retributive del personale. Le indagini erano avviate a seguito della nota inviata il con la quale era trasmessa alla Procura contabile la relazione della commissione ispettiva del del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". L'ex presidente inoltre "ha dato incarico con decreto n. 228 del 09.08.2019 al segretario generale, dottoressa Macii, di procedere alla verifica della regolarità delle indennità e degli assegni 'ad personam' percepiti dai dipendenti dell'Autorità portuale". La Macii "aveva avviato fin dal 2018 un percorso di verifica del costo del personale ed una mappatura delle funzioni e delle posizioni organizzative all'interno delle diverse direzioni dell'ente sfociata in un provvedimento di macro-organizzazione cui ha fatto seguito una mappatura delle posizioni retributive dalla quale far derivare una revisione degli emolumenti". In sintesi, secondo la Corte, "entrambi i convenuti hanno posto in essere un contegno attivo che non si reputa possa integrare un'ipotesi di colpa grave", da cui la reiezione della domanda risarcitoria formulata dalla Procura regionale della Corte dei Conti del Lazio. "Ero fiducioso di questo esito avendo fornito, alla Corte dei Conti tutte le informazioni ed argomentazioni giuridiche circa il mio corretto operato a difesa dell'interesse pubblico. Sono anche soddisfatto che la Corte dei Conti abbia voluto ben precisare e circoscrivere i confini della responsabilità per colpa grave dei pubblici funzionari con riferimento all'agire dei presidenti dell'Adsp, a cui spettano per legge numerose e complesse funzioni sia rispetto alle attività svolte nel porto che allo sviluppo e promozione del cluster portuale", ha dichiarato in una nota Di Majo.



La sentenza definitiva sul caso degli assegni 'ad personam' riconosciuti ad alcuni dipendenti Roma - Si è chiuso con sentenza definitiva il caso riguardante degli assegni 'ad personam' riconosciuti a partire dal 2007 ad alcuni dipendenti dell'Autorità portuale di Civitavecchia, sollevato quasi un anno fa dalla Procura della Corte dei Conti. Secondo la sezione giurisdizionale della Corte "l'elemento soggettivo della colpa grave, contestato dal requirente, non sussiste". Si chiude così senza addebiti anche per gli ultimi due imputati, l'ex presidente Francesco Maria Di Majo e l'ex segretario generale Roberta Macii. Il collegio giudicante ha rilevato che Di Majo "ha assunto l'incarico di presidente quando le attribuzioni 'ad personam' ritenute dal requirente illegittime erano già in essere da tempo; perciò, anche una eventuale revoca delle stesse, che richiedeva comunque una adeguata istruttoria, avrebbe comportato, verosimilmente, un defatigante contenzioso, dall'esito oggettivamente incerto, in ogni caso, non rientrava nelle funzioni del presidente dell'ente un controllo specifico delle singole posizioni retributive del personale. Le indagini erano avviate a seguito della nota inviata il con la quale era trasmessa alla Procura contabile la relazione della commissione ispettiva del del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". L'ex presidente inoltre "ha dato incarico con decreto n. 228 del 09.08.2019 al segretario generale, dottoressa Macii, di procedere alla verifica della regolarità delle indennità e degli assegni 'ad personam' percepiti dai dipendenti dell'Autorità portuale". La Macii "aveva avviato fin dal 2018 un percorso di verifica del costo del personale ed una mappatura delle funzioni e delle posizioni organizzative all'interno delle diverse direzioni dell'ente sfociata in un provvedimento di macro-organizzazione cui ha fatto seguito una mappatura delle posizioni retributive dalla quale far derivare una revisione degli emolumenti". In sintesi, secondo la Corte, "entrambi i convenuti hanno posto in essere un contegno attivo che non si reputa possa integrare un'ipotesi di colpa grave", da cui la

Napoli Today

Napoli

Grande festa con il cast di Mare Fuori su una nave da crociera | VIDEO e FOTO

La quarta stagione della serie fenomeno sta tornando. Gli attori e il regista incontrano i giornalisti e brindano nell'attesa che i primi episodi siano visti su RaiPlay dal 1 febbraio. Ci siamo, Mare Fuori 4 sta arrivando. Oggi il cast, il regista Ivan Silvestrini e i produttori ne parlano perché dal 1 febbraio i primi sei episodi saranno distribuiti su RaiPlay per poi andare in onda su Rai2 il 14 febbraio, il giorno di San Valentino, un giorno azzeccato. Si sa, Mare Fuori ha tanti temi che snocciolano ma, mai come quest'anno, l'amore è tra questi. Piocomedia e Rai Fiction è tra le loro produzioni di punta, del resto soddisfazioni continua a portarne. Basta vedere le ondate di fan appena si sente parlare della possibilità di incontrare uno dei loro attori preferiti come Massimiliano Caiazza, Matteo Paolillo, Maria Esposito, Domenico Cuomo e Vincenzo Ferrera. Parte da **Napoli** la promozione della 4 stagione, del resto le storie dei ragazzi dell'IPM di Nisida partono da questa città. Fuori al centro di produzione Rai di **Napoli** dove cast e regista hanno incontrato la stampa, c'è il primo gruppo di fan che li aspetta. A ogni giornalista che esce chiedono se c'è uno dei loro beniamini. Ciò continua anche al **Porto** di **Napoli** dove il cast, il regista e tutto il team di Mare Fuori si riuniscono per festeggiare questo primo step della lunga promozione che li attende. Sulla Fantasia di Msc crociere c'è allegria e la gioia per tutti loro di stare insieme. C'è sintonia tra di loro e si respira. C'è stato un duro lavoro per rispettare questo appuntamento che ormai è annuale. Tra un manicaretto e un brindisi beneaugurante non si risparmiano per dedicarsi al loro pubblico che li ha premiati tra video di saluti e selfie. Mare Fuori va ben oltre il fenomeno, c'è tanta curiosità su ogni minimo dettaglio riguarda questo format come le location. Infatti, Msc darà l'opportunità ai passeggeri che attaccano a **Napoli** di organizzare un tour nei luoghi in cui la serie è girata come il centro storico e ovviamente Nisida.



01/17/2024 17:55

Antonia Fiorenzano

La quarta stagione della serie fenomeno sta tornando. Gli attori e il regista incontrano i giornalisti e brindano nell'attesa che i primi episodi siano visti su RaiPlay dal 1 febbraio. Ci siamo, Mare Fuori 4 sta arrivando. Oggi il cast, il regista Ivan Silvestrini e i produttori ne parlano perché dal 1 febbraio i primi sei episodi saranno distribuiti su RaiPlay per poi andare in onda su Rai2 il 14 febbraio, il giorno di San Valentino, un giorno azzeccato. Si sa, Mare Fuori ha tanti temi che snocciolano ma, mai come quest'anno, l'amore è tra questi. Piocomedia e Rai Fiction è tra le loro produzioni di punta, del resto soddisfazioni continua a portarne. Basta vedere le ondate di fan appena si sente parlare della possibilità di incontrare uno dei loro attori preferiti come Massimiliano Caiazza, Matteo Paolillo, Maria Esposito, Domenico Cuomo e Vincenzo Ferrera. Parte da **Napoli** la promozione della 4 stagione, del resto le storie dei ragazzi dell'IPM di Nisida partono da questa città. Fuori al centro di produzione Rai di **Napoli** dove cast e regista hanno incontrato la stampa, c'è il primo gruppo di fan che li aspetta. A ogni giornalista che esce chiedono se c'è uno dei loro beniamini. Ciò continua anche al **Porto** di **Napoli** dove il cast, il regista e tutto il team di Mare Fuori si riuniscono per festeggiare questo primo step della lunga promozione che li attende. Sulla Fantasia di Msc crociere c'è allegria e la gioia per tutti loro di stare insieme. C'è sintonia tra di loro e si respira. C'è stato un duro lavoro per rispettare questo appuntamento che ormai è annuale. Tra un manicaretto e un brindisi beneaugurante non si risparmiano per dedicarsi al loro pubblico che li ha premiati tra video di saluti e selfie. Mare Fuori va ben oltre il fenomeno, c'è tanta curiosità su ogni minimo dettaglio riguarda questo format

Cronache Della Campania

Salerno

Salerno, sequestrate 54 tonnellate di pellet non in regola

Era proveniente dall'Egitto il grosso quantitativo di pellet, pronto per la distribuzione, sequestrato al **porto** commerciale di **Salerno**, che riportava segni che avrebbero potuto trarre in inganno il consumatore sulla reale qualità del prodotto. Il maxi-sequestro di 54 tonnellate di prodotto ecosostenibile, confezionato in 3.600 sacchi da 15 chilogrammi ciascuno e destinato a un'azienda della provincia di Bari, e' stato effettuato da Guardia di Finanza e Ufficio delle Dogane. Il responsabile della società coinvolta e' stato denunciato all'autorità giudiziaria di **Salerno** per importazione e commercio di prodotti aventi caratteristiche qualitative diverse da quelle dichiarate. Non è la prima volta che nel **porto** di **Salerno** si sequestra pellet non conforme alle leggi italiane proveniente dall'estero.



Pellet proveniente dall'Egitto: sequestrate 54 tonnellate nel porto di Salerno

L'operazione è stata condotta dalla Guardia di Finanza insieme all'Ufficio delle Dogane dello scalo del capoluogo Ascolta questo articolo ora... La Guardia di Finanza, durante un'operazione svolta insieme all'Ufficio delle Dogane di Salerno, ha sequestrato, nel porto commerciale cittadino, 54 tonnellate di pellet, provenienti dall'Egitto e confezionate in 3.600 sacchi da 15 Kg cadauno, destinata ad un'azienda del barese, riportanti segni atti ad indurre in inganno il compratore sulla reale qualità del prodotto, denuncia il responsabile della società coinvolta per l'importazione e il commercio di prodotti aventi caratteristiche qualitative diverse da quelle dichiarate.



Brindisi Report

Brindisi

Edison risponde al consorzio Asi: "Pieno diritto a procedere con i lavori"

La società respinge i rilievi dell'ente sulla distanza fra il serbatoio di gnl e la rete ferroviaria: "Non applicabile l'articolo 49 del Dpr 753/1980". Ma le associazioni non ci stanno Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by BRINDISI -. La questione della distanza dai binari non si pone. Entro il prossimo 22 marzo Edison può procedere con i lavoratori per la realizzazione del serbatoio. Questi, in estrema sintesi, i concetti fissati dall'amministratore unico del "Deposito Gnl Brindisi Srl", Fabrizio Matana, in una nota indirizzata al Consorzio Asi di Brindisi e per conoscenza a tutti gli altri enti coinvolti nell'iter autorizzativo del progetto riguardante il deposito di Gnl nell'area di Costa Morena Est. Nei giorni scorsi il Consorzio aveva nuovamente sollevato il tema della distanza minima di 30 metri che dovrebbe intercorrere fra l'impianto e la rete ferroviaria. Ma secondo Edison si tratta di una distanza "non applicabile", in quanto l'articolo 49 del Dpr 753/1980 richiamato dall'ente, è riferito solo alle "'linee ferroviarie', ossia i binari di circolazione della rete nazionale e non invece i binari di manovra portuali". "Tale conclusione - si legge nella nota - non contestata da Asi in sede di conferenza di servizi, è stata accolta nel decreto di autorizzazione del deposito (rilasciato dai ministeri competenti il 10 agosto 2022, ndr)". La società ribadisce che il progetto prevede il rispetto di una distanza di cinque metri tra il deposito e il raccordo ferroviario. Edison fa inoltre riferimento al nulla osta di fattibilità rilasciato lo scorso 20 dicembre dal Comitato tecnico regionale, che "non ha ritenuto necessario prescrivere, ai fini della sicurezza, il rispetto di distanze superiori a quelle previste nel progetto autorizzato con il decreto del 10 agosto 2022". Alla stessa conclusione (ossia l'inapplicabilità del Dpr 753/1980) è giunta anche L'autorità di sistema portuale, "cui spetta il compito di vigilare sul rispetto delle norme e delle prescrizioni inerenti al tema delle distanze dal raccordo particolare". Infine viene citata anche la lettera del ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica dello scorso 22 novembre, che "dopo avere ribadito la strategicità del deposito di Brindisi ai fini degli obiettivi del Quadro strategico nazionale Gnl, ha dichiarato di condividere pienamente le argomentazioni prospettate dall'Autorità, confermando quindi definitivamente la correttezza della conclusione già recepita nel decreto di autorizzazione e nel progetto autorizzato". La lotta degli ambientalisti Per Edison, insomma, la partita è chiusa. L'azienda la scorsa settimana ha avviato le attività propedeutiche e preliminari alla realizzazione del serbatoio, previa comunicazione di inizio lavori (Cila) inoltrata dal Comune di Brindisi. Per gli ambientalisti, però, il progetto può essere ancora stoppato. La mobilitazione prosegue infatti con due manifestazioni che sabato prossimo (20 gennaio). La prima alle ore 10 su iniziativa delle associazioni



La società respinge i rilievi dell'ente sulla distanza fra il serbatoio di gnl e la rete ferroviaria: "Non applicabile l'articolo 49 del Dpr 753/1980". Ma le associazioni non ci stanno Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by BRINDISI -. La questione della distanza dai binari non si pone. Entro il prossimo 22 marzo Edison può procedere con i lavoratori per la realizzazione del serbatoio. Questi, in estrema sintesi, i concetti fissati dall'amministratore unico del "Deposito Gnl Brindisi Srl", Fabrizio Matana, in una nota indirizzata al Consorzio Asi di Brindisi e per conoscenza a tutti gli altri enti coinvolti nell'iter autorizzativo del progetto riguardante il deposito di Gnl nell'area di Costa Morena Est. Nei giorni scorsi il Consorzio aveva nuovamente sollevato il tema della distanza minima di 30 metri che dovrebbe intercorrere fra l'impianto e la rete ferroviaria. Ma secondo Edison si tratta di una distanza "non applicabile", in quanto l'articolo 49 del Dpr 753/1980 richiamato dall'ente, è riferito solo alle "'linee ferroviarie', ossia i binari di circolazione della rete nazionale e non invece i binari di manovra portuali". "Tale conclusione - si legge nella nota - non contestata da Asi in sede di conferenza di servizi, è stata accolta nel decreto di autorizzazione del deposito (rilasciato dai ministeri competenti il 10 agosto 2022, ndr)". La società ribadisce che il progetto prevede il rispetto di una distanza di cinque metri tra il deposito e il raccordo ferroviario. Edison fa inoltre riferimento al nulla osta di fattibilità rilasciato lo scorso 20 dicembre dal Comitato tecnico regionale, che "non ha ritenuto necessario prescrivere, ai fini della sicurezza, il rispetto di distanze superiori a quelle previste nel progetto autorizzato con il decreto del 10 agosto 2022". Alla stessa conclusione

Brindisi Report

Brindisi

e della Cgil. La seconda alle ore 17, promossa dal comitato "Liberi cittadini". "L'inserimento della torcia alta 45 metri e la decisione di collegare il deposito alla rete del gas - sostiene il comitato dei Liberi cittadini - lo fanno diventare un rigassificatore, cosa diversa dall'inizio tanto da doverlo sottoporre obbligatoriamente a Via". Il giorno prima (venerdì 19 gennaio), sempre in piazza Vittoria, a partire dalle ore 17.30, le associazioni ambientaliste e la Cgil danno appuntamento per sostenere la raccolta firme sullo "stop al bombolone" e su "Brindisi porta d'Oriente". "Occorre un moto d'orgoglio - si legge nel comunicato delle associazioni - contro la realizzazione del terminale di rigassificazione che rappresenta la pietra tombale sullo sviluppo dell'infrastruttura più importante del territorio condannandolo a diventare una stazione di servizio e precludendo attività che realmente potrebbero portare sviluppo come la trasformazione del porto in una Piattaforma logistica del Mediterraneo, la cantieristica ecc".

Brindisi Report

Brindisi

Serbatoio Gnl, la politica contro Edison: "La partita non è ancora chiusa"

Opposizione compatta: "Comunità brindisina pesantemente offesa dal manager di una grande società". Forte presa di posizione anche di Ercole Saponaro (Lega) Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora...
 Voice by BRINDISI - La politica brindisina si schiera contro Edison. I partiti di opposizione, in un comunicato congiunto, criticano Fabrizio Mattana, amministratore unico di "Deposito Gnl Brindisi", per la nota con cui, in risposta al Consorzio Asi, ha ribadito il pieno diritto della società ad avviare i lavori per la realizzazione del deposito di Gnl nell'area di costa Morena Est. Sul fronte della maggioranza, al momento si registra una presa di posizione contro Edison solo da parte di Ercole Saponaro, capogruppo della Lega. L'opposizione I gruppi di minoranza (Partito Democratico, Movimento 5 Stelle, Impegno per Brindisi, Uguaglianza cittadina, Movimento Regione Salento, Brindisi Bene Comune-Alleanza Verdi Sinistra, Attiva Brindisi) denunciano: "Ancora una volta la comunità brindisina viene pesantemente offesa dal manager di una grande società come può essere considerata Edison". Il riferimento è alla nota a firma di Fabrizio Matana. Fabrizio Mattana, Edison "Considerare 'non applicabile' la distanza minima di 30 metri tra il fascio di binari che attraversa i piazzali di Costa Morena ed il confine del deposito di Gnl - attacca l'opposizione - significa chiaramente non tenere in alcuna considerazione dubbi e perplessità del Consorzio Asi, così come del consiglio comunale di Brindisi che sull'argomento ha deliberato in maniera unanime". "Chiedere che si rispettino i termini più ampi previsti dal decreto del presidente della Repubblica 753/1980 - si legge nel comunicato congiunto - significa assicurare alla popolazione garanzie indispensabili per la sicurezza, anche in considerazione della presenza in zona di altri impianti ad elevato rischio di incidente rilevante. Ed evidentemente è stato dello stesso avviso il Comitato tecnico regionale che sul punto non ha inteso derogare ed ha rimandato tutto all'Asi, che ha ribadito la propria posizione, e all'Autorità di sistema portuale per un approfondimento normativo". "Naturalmente - insistono i consiglieri di opposizione - non basta gridare ai quattro venti che quel deposito ha un valore strategico per il Paese. Qualcuno si assuma, infatti, la responsabilità di averlo progettato su un sito assolutamente non idoneo e che, peraltro, rischia di determinare gravissimi danni anche ai traffici portuali di cui, in questo particolare momento storico, l'economia brindisina non può fare a meno". "Brindisi, pertanto, non considera in alcun modo chiusa la partita, partendo dal dato che si è definitivamente chiusa la pagina che vedeva questa città sottomessa alla grande industria, a tal punto da rinunciare a garanzie ambientali e per l'incolumità dei cittadini. Al dottor Mattana, invece - conclude l'opposizione - consigliamo di lasciar perdere le sirene di chi considera 'un bastone tra le ruote' chiunque la pensa diversamente e di avere



Opposizione compatta: 'Comunità brindisina pesantemente offesa dal manager di una grande società'. Forte presa di posizione anche di Ercole Saponaro (Lega) Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voce by BRINDISI - La politica brindisina si schiera contro Edison. I partiti di opposizione, in un comunicato congiunto, criticano Fabrizio Mattana, amministratore unico di "Deposito Gnl Brindisi", per la nota con cui, in risposta al Consorzio Asi, ha ribadito il pieno diritto della società ad avviare i lavori per la realizzazione del deposito di Gnl nell'area di costa Morena Est. Sul fronte della maggioranza, al momento si registra una presa di posizione contro Edison solo da parte di Ercole Saponaro, capogruppo della Lega. L'opposizione I gruppi di minoranza (Partito Democratico, Movimento 5 Stelle, Impegno per Brindisi, Uguaglianza cittadina, Movimento Regione Salento, Brindisi Bene Comune-Alleanza Verdi Sinistra, Attiva Brindisi) denunciano: "Ancora una volta la comunità brindisina viene pesantemente offesa dal manager di una grande società come può essere considerata Edison". Il riferimento è alla nota a firma di Fabrizio Matana. Fabrizio Mattana, Edison "Considerare 'non applicabile' la distanza minima di 30 metri tra il fascio di binari che attraversa i piazzali di Costa Morena ed il confine del deposito di Gnl - attacca l'opposizione - significa chiaramente non tenere in alcuna considerazione dubbi e perplessità del Consorzio Asi, così come del consiglio comunale di Brindisi che sull'argomento ha deliberato in maniera unanime". "Chiedere che si rispettino i termini più ampi previsti dal decreto del presidente della Repubblica 753/1980 - si legge nel comunicato congiunto - significa assicurare alla popolazione garanzie indispensabili per la

Brindisi Report

Brindisi

maggiore rispetto di Brindisi e dei suoi cittadini". La Lega Duro anche il capogruppo della Lega, Ercole Saponaro . "Il problema non è l'Impianto di Edison - sostiene Saponaro - ma l'atteggiamento, l'arroganza di un gruppo di potere che si è costituito e che intende realizzare un Impianto di rigassificazione senza aver seguito l'iter autorizzativo previsto per questo tipo di Impianti". Ercole Saponaro-4 "La città, i cittadini di Brindisi - si chiede Saponaro - possono ancora una volta subire volontà di altri nel solo credo dell'affare, del profitto, di apparati che operano per soli interessi particolari e personali? Il profitto può vincere sul diritto di difesa del proprio territorio? Tutte le forze politiche e sociali unite nell'unico interesse dei nostri cittadini, dei nostri giovani, sono chiamate a combattere questa battaglia di libertà. Siamo convinti che questa vicenda non sia ancora finita".

Il Nautilus

Cagliari

Sea Modal Shift, incentivate anche le rotte da Cagliari e per Malta

Roma. Con il Decreto Direttoriale 01/12 gennaio 2024, sono state individuate ulteriori rotte da considerarsi aggiuntive rispetto a quelle già indicate prima di Natale; sono state aggiunte le rotte da Cagliari, comprese quelle per Malta. Dal 6 dicembre scorso, è disponibile la piattaforma informatica per accedere subito a un importo di 42 milioni di euro per incentivare direttamente gli autotrasportatori verso la scelta della modalità marittima di trasporto merci. La misura ha una dotazione totale di circa 83 milioni per le attività svolte dal 2023 al 2026, di cui circa 42 saranno impegnati subito per l'annualità 2023-2024. Il nuovo programma di incentivi, denominato 'Sea Modal Shift', è un incentivo erogato dal MIT, previa autorizzazione comunitaria in materia di Aiuti di Stato, finalizzato a migliorare ed ottimizzare la catena intermodale. 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'. I soggetti beneficiari sono singole imprese di autotrasporto conto terzi, costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, che imbarchino su navi ro-ro e ro-pax veicoli e/o cassemobili, accompagnati o meno dai relativi autisti. Sono incentivati tutti gli itinerari marittimi indicati nel Regolamento n. 66/2023, oltre alle rotte che saranno evidenziate da parte delle imprese richiedenti il contributo all'atto della domanda. L'incentivo prevede un contributo massimo erogabile pari a 30 centesimi di euro per ciascuna unità/veicolo imbarcata, moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale. Abele Carruezzo *Si riporta di seguito il Decreto Direttoriale e con accanto ad ogni rotta aggiuntiva è riportato il corrispondente tratto chilometrico stradale evitato.



01/17/2024 11:52

Roma. Con il Decreto Direttoriale 01/12 gennaio 2024, sono state individuate ulteriori rotte da considerarsi aggiuntive rispetto a quelle già indicate prima di Natale; sono state aggiunte le rotte da Cagliari, comprese quelle per Malta. Dal 6 dicembre scorso, è disponibile la piattaforma informatica per accedere subito a un importo di 42 milioni di euro per incentivare direttamente gli autotrasportatori verso la scelta della modalità marittima di trasporto merci. La misura ha una dotazione totale di circa 83 milioni per le attività svolte dal 2023 al 2026, di cui circa 42 saranno impegnati subito per l'annualità 2023-2024. Il nuovo programma di incentivi, denominato 'Sea Modal Shift', è un incentivo erogato dal MIT, previa autorizzazione comunitaria in materia di Aiuti di Stato, finalizzato a migliorare ed ottimizzare la catena intermodale. 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'. I soggetti beneficiari sono singole imprese di autotrasporto conto terzi, costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, che imbarchino su navi ro-ro e ro-pax veicoli e/o cassemobili, accompagnati o meno dai relativi autisti. Sono incentivati tutti gli itinerari marittimi indicati nel Regolamento n. 66/2023, oltre alle rotte che saranno evidenziate da parte delle imprese richiedenti il contributo all'atto della domanda. L'incentivo prevede un contributo massimo erogabile pari a 30 centesimi di euro per ciascuna unità/veicolo imbarcata, moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete

Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola

Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola. Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola Cagliari, 17 gennaio 2024. «Sulla mobilità la Sardegna deve ripensarsi come piattaforma intermodale e non come sommatoria di servizi che non dialogano tra loro. Infatti le necessità di trasporto non si esauriscono nella possibilità di entrare o uscire dall'isola ma in quella di muoversi in modo facile ed economico all'interno delle città e tra i centri urbani grandi e piccoli dell'isola»: l'ha detto ieri sera ad Alghero Renato Soru nell'intervento che ha chiuso l'incontro "Trasporti: un piano per ripartire", ospitato nel Chiostro di San Francesco. Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola. Introdotto e coordinato da Arnaldo Boeddu, segretario generale Filt-CGIL Sardegna, e Sandro Broccia, ex assessore regionale dei Trasporti, il dibattito si è concentrato sulle difficoltà legate alla continuità territoriale aerea, sul trasporto marittimo, quello ferroviario e su gomma, con l'intervento di esperti, professionisti e amministratori del territori. «Sui treni, la cattiva notizia è che si è perso un sacco di tempo - ha detto Soru - perché, per esempio, dopo 15 anni i treni acquistati con Cappellacci non possono "pendolare", e cioè affrontare le curve della seconda parte del tracciato da Cagliari a Sassari in modo più efficiente per ridurre i tempi di percorrenza, perché non è mai stato fatto il collaudo, probabilmente per disinteresse o dimenticanza della Regione. Però la buona notizia è che l'Europa ha messo a disposizione 600 milioni di euro per migliorare il trasporto su rotaia in Sardegna: sono già iniziati alcuni lavori sui tratti più difficile della rete ed è stata finanziata l'elettrificazione della linea che permetterà di ridurre i tempi e utilizzare treni ibridi, meno inquinanti per abbassare i tempi di percorrenza tra Cagliari e Sassari a due ore e dieci minuti. Nel passaggio successivo, il candidato della Coalizione sarda si è soffermato sui centri intermodali, un aspetto particolarmente importante nel nord ovest a causa della presenza di più un sistema di trasporto «Finalmente - ha detto - Sassari avrà un centro multimodale in una posizione interessante: a pochi passi ci sono il treno passeggeri e quello per Alghero e Sorso, la metro leggera Sirio e la stazione dell'Arst. La linea tra Alghero e Sassari può diventare strumento della modalità territoriale, ma deve raggiungere l'aeroporto di Fertilia e raggiungere anche il centro della città. È anche fondamentale che Arst e Trenitalia si parlino perché non esistono le coincidenze, i contratti di servizio sono stati scritti trascurando l'intermodalità.» Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, Soru ha riconosciuto che «Arst sia rimasta indietro: si è badato troppo al risparmio e non



01/17/2024 18:03

Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola. Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola Cagliari, 17 gennaio 2024. «Sulla mobilità la Sardegna deve ripensarsi come piattaforma intermodale e non come sommatoria di servizi che non dialogano tra loro. Infatti le necessità di trasporto non si esauriscono nella possibilità di entrare o uscire dall'isola ma in quella di muoversi in modo facile ed economico all'interno delle città e tra i centri urbani grandi e piccoli dell'isola»: l'ha detto ieri sera ad Alghero Renato Soru nell'intervento che ha chiuso l'incontro "Trasporti: un piano per ripartire", ospitato nel Chiostro di San Francesco. Diritto alla mobilità, Soru ad Alghero: ripensare i trasporti perché sia facile muoversi verso l'esterno e all'interno dell'isola. Introdotto e coordinato da Arnaldo Boeddu, segretario generale Filt-CGIL Sardegna, e Sandro Broccia, ex assessore regionale dei Trasporti, il dibattito si è concentrato sulle difficoltà legate alla continuità territoriale aerea, sul trasporto marittimo, quello ferroviario e su gomma, con l'intervento di esperti, professionisti e amministratori del territori. «Sui treni, la cattiva notizia è che si è perso un sacco di tempo - ha detto Soru - perché, per esempio, dopo 15 anni i treni acquistati con Cappellacci non possono "pendolare", e cioè affrontare le curve della seconda parte del tracciato da Cagliari a Sassari in modo più efficiente per ridurre i tempi di percorrenza, perché non è mai stato fatto il collaudo, probabilmente per disinteresse o dimenticanza della Regione. Però la buona notizia è che l'Europa ha messo a disposizione 600 milioni di euro per migliorare il trasporto su rotaia in Sardegna: sono già iniziati alcuni lavori sui tratti più difficile della rete ed è stata finanziata l'elettrificazione della linea che permetterà di ridurre i tempi e utilizzare treni ibridi, meno inquinanti per abbassare i tempi di percorrenza tra Cagliari e Sassari a due

Sardegna Reporter

Cagliari

a garantire la pienezza di servizi per i paesi. PEr molti anni nessun investimento su rinnovo automezzi, solo da poco sono stati acquistati nuovi bus che rispettano gli standard sostenibilità attuale. Ma questo servizio dei bus va ridisegnato, tenendo a mente i bisogni dei piccoli paesi e delle varie fasce di popolazione: ci vorrebbero bus più piccoli, a chiamata e anche accessibili alle persone non autosufficienti.» Tutto da costruire invece il servizio di trasporto pubblico per i turisti «Chi arriva a Cagliari - ha detto il candidato - non può andare a visitare il nuraghe di Barumini o da Alghero andare all'Argentiera: il turista, soprattutto quelli che arrivano in aereo e nei mesi meno affollati, non possono spostarsi dal centro urbano. Arst va spinta a entrare nella modernità e a fornire i servizi necessari per le esigenze attuali. Anni fa avevamo pensato al biglietto unico, che oggi è la normalità dovunque. Sono passati tanti anni e non si è fatto anche se rende più facile la vita di chi usa i servizi» Attenzione poi per un tema particolarmente sentito dalla platea algherese: la continuità territoriale aerea e la situazione degli scali aeroportuali. «Dal 2008, le norme europee sulla continuità non sono cambiate - ha detto Renato Soru - e con quelle regole si viaggiava in continuità da Cagliari, Olbia e Alghero verso otto città italiane, con un costo del biglietto fisso: 50 euro per i residenti e 125 per i non residenti. Oggi, dopo tanti disastri delle giunte di centrodestra, abbiamo meno voli, verso meno città e una situazione di libero mercato per i non residenti che fa arrivare i biglietti a prezzi carissimi. Dopo le tante proroghe di questi anni, a breve potremo rinegoziare con l'Europa il diritto dei sardi di volare a prezzi contenuti E immagino che, grazie anche alla spinta dell'UE per un'Europa più connessa, si possa estendere la continuità ad altre città italiane e verso alcune europee. Ma ci vuole un progetto unico, che coinvolga in maniera unitaria gli scali di Cagliari, Olbia e Alghero. E non voglio sperimentare tariffe uniche o altre soluzioni, voglio avere certezza del prezzo del biglietto perché non si viaggia solo per turismo o piacere, ma anche per lavoro e per motivi di salute e il diritto alla mobilità deve essere assicurato in queste occasioni.» Per le compagnie low cost che, negli anni passati, avevano avuto grande parte nell'ascesa di Alghero come meta turistica per gli stranieri, Soru ritiene che «vadano finanziate in maniera diversa, attraverso gli aeroporti mostrando che c'è una convenienza economica per gli stessi scali o direttamente dalla Regione per aprire nuove vie di comunicazione come una tratta che non c'è. Io sono interessato soprattutto a promuovere il traffico low cost nei mesi non estivi, per evitare l'inverno deserto cui state assistendo oggi ad Alghero.» Poche ma significative parole sulla privatizzazione degli aeroporti «E' una storia a puntate finita nei tribunali - ha detto il candidato -, ma penso che le uniche porte aeree della Sardegna non possano essere gestite da un fondo d'investimento, che si muove su una logica della massimizzazione profitto. I trasporti, come la sanità e la scuola, non possono essere gestiti in base al profitto.» In chiusura, Soru tocca la questione dei trasporti marittimi: «La continuità marittima per le merci è una battaglia da fare - ha affermato -, la Sardegna deve avere competenza nella definizione di un modello che metta al riparo le nostre esigenze dai comportamenti inaccettabili degli armatori. Gli autotrasportatori arrivano al porto e non hanno la certezza

Sardegna Reporter

Cagliari

di quando verranno imbarcati: questo è un danno per le aziende sarde. Il diritto alla mobilità delle merci va salvaguardato e possiamo fare molto di più di quanto fatto finora, come bisogna ripensare anche la scelta di abbandonare il ruolo di transshipment che aveva il **Porto** canale di Cagliari: la Sardegna non può rinunciare a essere coinvolta nei grandi traffici merci mondiali.».

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, Franza (Caronte): "opportunità unica per Messina"

Vincenzo Franza, amministratore delegato di Caronte, è intervenuto nella Commissione consiliare sul Ponte sullo Stretto presieduta dal consigliere comunale Pippo Trischitta. "Il Ponte sarà un'opportunità importante per **Messina**. Il Consiglio comunale deve realizzare un piano turistico del ponte: alberghi, centri commerciali, ristoranti. Ci vuole un sistema di infrastrutture chiare e moderne", rimarca Franza. "Noi, in quanto imprenditori del trasporto marittimo, contrari al ponte? Assolutamente no, siamo favorevoli. Sono per il sì perché la mia è un'azienda siciliana e un investimento così grande rappresenta qualcosa di importante per il territorio", conclude Franza. Villari: "grazie al Ponte ci sono già i primi risultati" "Anche se il mondo imprenditoriale locale si deve ancora strutturare e siamo indietro rispetto alla gestione della costruzione del ponte sullo Stretto, i primi benefici già ci sono, perché contestualmente al riavvio dell'iter dell'opera si è deciso di aprire a **Messina** una sede del MAXXI, il Museo Nazionale delle Arti del XXI secolo". Così Giuseppe Villari, il capogruppo di Prima l'Italia con Salvini, intervenendo oggi pomeriggio in Commissione Ponte nel corso dell'audizione di Vincenzo Franza, amministratore delegato del Gruppo Caronte&Tourist. "Il MAXXI -ha aggiunto Villari - è una diretta conseguenza del ponte, che noi della Lega vogliamo con forza, e stiamo iniziando a vedere i primi effetti positivi, oltre a quelli connessi all'attraversamento stabile tra Sicilia ed Europa, come attrattore turistico, per non parlare dei 5 milioni previsti per lo svincolo di Giostra (viadotti O e P) che aiuteranno a smaltire il traffico tra la zona sud e nord della città e l'Annunziata".



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Franza: "Il ponte opportunità unica per Messina se diventa attrattore turistico"

Tag: Redazione | mercoledì 17 Gennaio 2024 - 18:00 L'amministratore delegato di Caronte & Tourist: "La grande opera non servirà alla nostra città se non si creerà un piano turistico e d'infrastrutture" MESSINA - "Il ponte sullo Stretto servirà se diventerà un attrattore turistico mondiale. Altrimenti, sarà un'opera essenziale per il Paese ma non per Messina". Vincenzo Franza, amministratore delegato di Caronte & Tourist, interviene nella Commissione consiliare sul ponte presieduta da Pippo Trischitta. E, da amministratore delegato di Caronte & Tourist, smentisce di essere contrario alla grande opera ed espone il suo punto di vista: "Il ponte sarà un'opportunità unica per Messina se ci faremo trovare pronti, in termini di servizi ad esempio. Non dobbiamo perdere tempo con il sì e con il no. La nostra opinione non interessa a nessuno. Noi a Messina dobbiamo preoccuparci del come. Questa è un'occasione irripetibile. Il Consiglio comunale deve realizzare un piano turistico del ponte: alberghi, centri commerciali, ristoranti vanno inseriti nel contesto del ponte. La gente vuole l'emozione di salire sul ponte e magari di gettarsi con il Bungee Jumping. Ci vogliono aeroporti e tutto un sistema d'infrastrutture che funzioni. Oggi le ferrovie hanno interesse a investire. Una volta che si spendono tanti soldi, verrà da sé che si faccia il resto". Sollecitato per primo dal presidente Trischitta, ha precisato l'ingegnere Franza: "Noi, in quanto imprenditori del trasporto marittimo, contrari al ponte? Non è così. Già mio padre continuava a dichiararsi favorevole ed evidenziava quanto fosse conveniente per noi nel periodo dei lavori. Sono favorevole perché la mia è un'azienda siciliana e un investimento di 11 miliardi su questo territorio rappresenta un elemento di grande ricchezza. Il ponte è ferroviario e sarà il vero asse che unisce il Paese e la Sicilia. In più si completeranno le autostrade e tutta una serie d'infrastrutture fondamentali. Nel tempo, si spenderanno 100 miliardi ma non sono cifre gigantesche. Servono per creare un sistema attorno al ponte". Insiste l'imprenditore: "Sono favorevole da messinese. Ma siamo in ritardo. Ci siamo posti una serie di domande collegate alla costruzione del ponte? In realtà no. Faccio degli esempi. Ci vuole la formazione ma dubito che saranno formati 15mila messinesi. Ma ci è posti il problema della formazione dei lavoratori? E ancora: c'è una lavanderia pronta a lavare diecimila tute al giorno? Catering e logistica: siamo pronti? Ne dubito. Strutture per famiglie, strutture per divertimenti, scuole si stanno preparando per chi verrà qui? Purtroppo non stiamo ragionando in questi termini. C'è chi potrebbe creare un negozio di ferramenta, ad esempio, per fornire diecimila martelli. Catania s'attrezza e noi no. E siamo davvero in ritardo, lo ripeto". Ha continuato Franza: "Il ponte ferroviario non servirà a Messina e al suo territorio sul piano trasportistico. Dobbiamo cogliere l'occasione per farlo diventare un'occasione per la nostra città. Se non saremo bravi, il ponte sarà solo un mezzo di trasporto sopra



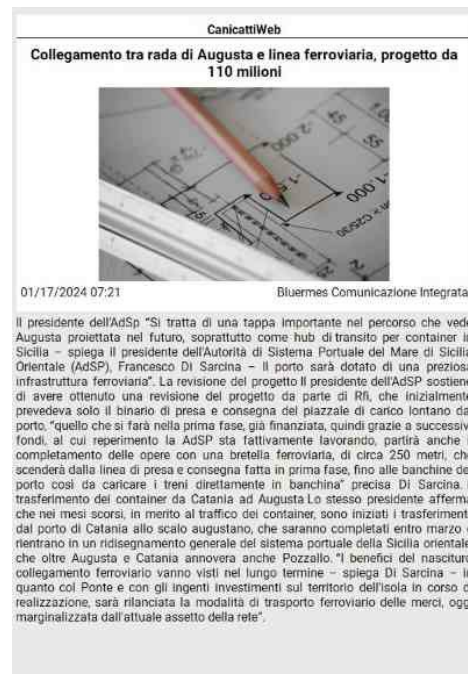
TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di noi. Ma se non creiamo le infrastrutture turistiche, a noi non verrà alcun vantaggio. Noi continueremo a lavorare, e così le ferrovie, per fornire il servizio di trasporto. E continueremo a lavorare come Caronte & Tourist. Il traghettamento sarà sempre il mezzo più facile ma dobbiamo preoccuparci di creare o le attrazioni giuste per far vivere l'emozione del ponte ai turisti. Loro verranno solo per vivere un'esperienza di questo tipo. Magari intercettassimo il milione di persone che va a vedere il teatro antico di Taormina. Vivremo solo di quello". "I trasporti marittimi continueranno e si realizzeranno una serie d'infrastrutture fondamentali" Ha aggiunto l'amministratore di Caronte & Tourist: "Alberghi, spazi per convegni d'ingegneria, intrattenimento per le famiglie: tutto deve essere realizzato attorno al ponte. Magari per 20 anni sarà il ponte più lungo e da tutto il mondo dovranno venire ad ammirarlo. Noi, lo ribadisco, come società, continueremo ad avere un ruolo nel trasporto marittimo, che non cesserà, e daremo una mano negli anni dei lavori. Un eventuale calo nei trasporti sarà compensato se ci sarà più ricchezza complessiva per il nostro territorio. Messina potrà avere un ruolo decisivo in relazione all'Africa e a strategie commerciali gigantesche. E si dovrà mantenere un sistema di navi per treno e navi per auto per quando il ponte ferroviario non dovesse funzionare. Ricordo anche l'importanza di puntare sul porto di Tremestieri. Ci siamo attrezzati con le navi per Tremestieri e penso che il Consiglio se ne debba occupare. Ci sono troppi ritardi e lavoriamo con infrastrutture degli anni Settanta". Tanti gli interventi e le domande dei consiglieri. Per Franza, "l'impatto ambientale e tutti gli altri rischi dipendono da noi messinesi. Se saremo bravi a gestire le cose non ci saranno rischi e il ponte sarà un'occasione unica, nell'ottica dell'area integrata dello Stretto e del rapporto con la Calabria. Timori per il no ponte e le loro azioni stile no Tav? È un problema del questore. Io conosco Accorinti ed è la persona più pacifica del mondo".

Collegamento tra rada di Augusta e linea ferroviaria, progetto da 110 milioni

Il presidente dell'AdSp "Si tratta di una tappa importante nel percorso che vede Augusta proiettata nel futuro, soprattutto come hub di transito per container in Sicilia - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (AdSP), Francesco Di Sarcina - Il porto sarà dotato di una preziosa infrastruttura ferroviaria". La revisione del progetto Il presidente dell'AdSP sostiene di avere ottenuto una revisione del progetto da parte di Rfi, che inizialmente prevedeva solo il binario di presa e consegna del piazzale di carico lontano dal porto, "quello che si farà nella prima fase, già finanziata, quindi grazie a successivi fondi, al cui reperimento la AdSP sta fattivamente lavorando, partirà anche il completamento delle opere con una bretella ferroviaria, di circa 250 metri, che scenderà dalla linea di presa e consegna fatta in prima fase, fino alle banchine del porto così da caricare i treni direttamente in banchina" precisa Di Sarcina. Il trasferimento dei container da Catania ad Augusta Lo stesso presidente afferma che nei mesi scorsi, in merito al traffico dei container, sono iniziati i trasferimenti dal porto di Catania allo scalo augustano, che saranno completati entro marzo e rientrano in un ridisegnamento generale del sistema portuale della Sicilia orientale, che oltre Augusta e Catania annovera anche Pozzallo. "I benefici del nascente collegamento ferroviario vanno visti nel lungo termine - spiega Di Sarcina - in quanto col Ponte e con gli ingenti investimenti sul territorio dell'isola in corso di realizzazione, sarà rilanciata la modalità di trasporto ferroviario delle merci, oggi marginalizzata dall'attuale assetto della rete".



Sicilians

Augusta

Ponte sullo Stretto, arriva anche il collegamento ferroviario con il porto di Augusta

SIRACUSA. Nascerà un collegamento ferroviario tra la linea principale di RFI e il **porto** di Augusta: il progetto di fattibilità tecnica ed economica, del valore complessivo di 110 milioni di euro, reperiti in gran parte grazie alle risorse del PNRR, è in fase di approvazione e comporterà un significativo miglioramento dello scalo augustano per quanto riguarda il traffico dei containers e la velocità nei tempi di trasporto delle merci. "Si tratta di una tappa importante nel percorso che vede Augusta proiettata nel futuro, soprattutto come hub di transito per container in Sicilia - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina. Il **porto** sarà dotato di una preziosa infrastruttura ferroviaria: dal mio insediamento abbiamo ottenuto una revisione sostanziale del progetto da parte di RFI, che inizialmente prevedeva solo il binario di presa e consegna del piazzale di carico lontano dal **porto** (quello che si farà nella prima fase, già finanziata). Grazie a successivi fondi, al cui reperimento la AdSP sta fattivamente lavorando, partirà anche il completamento delle opere con una bretella ferroviaria di 250 metri, che scenderà dalla linea di presa e consegna fatta in prima fase, fino alle banchine del **porto** così da caricare i treni direttamente in banchina. Un'esigenza fondamentale, non prevista nel progetto originario, pensata per soddisfare il vantaggio ferroviario che consiste nell'accelerare i tempi di carico e scarico". Augusta sarà sempre di più il riferimento siciliano per quanto riguarda i containers: nei mesi scorsi sono iniziati i trasferimenti dal **porto** di Catania allo scalo augustano, che saranno completati entro marzo e rientrano in un ridisegno generale del sistema portuale della Sicilia orientale, che oltre Augusta e Catania annovera anche Pozzallo. "I benefici del nascento collegamento ferroviario devono essere visti nel lungo termine - spiega Di Sarcina - in quanto con il ponte e con gli ingenti investimenti in Sicilia in corso di realizzazione, sarà rilanciata la modalità di trasporto ferroviario delle merci, oggi marginalizzata dall'attuale assetto della rete. Ma, pur volendo prescindere dal ponte sullo stretto, è evidente che ogni miglioria all'attuale attraversamento, oggettivamente ormai insostenibile, comporterà una nuova centralità per Augusta, che si troverà così pronta e all'avanguardia per poter competere nel mercato del trasporto nel Sud Italia, senza con questo duplicare il compito di porti come Gioia Tauro, che svolge e svolgerà un ruolo diverso e non sovrapponibile a quello del nostro scalo. L'importante - conclude Di Sarcina - è che tutte le iniziative messe in campo portino chi si occupa di logistica a capire che esisterà prestissimo una nuova importante realtà con cui fare i conti nel futuro".



SIRACUSA. Nascerà un collegamento ferroviario tra la linea principale di RFI e il porto di Augusta: il progetto di fattibilità tecnica ed economica, del valore complessivo di 110 milioni di euro, reperiti in gran parte grazie alle risorse del PNRR, è in fase di approvazione e comporterà un significativo miglioramento dello scalo augustano per quanto riguarda il traffico dei containers e la velocità nei tempi di trasporto delle merci. "Si tratta di una tappa importante nel percorso che vede Augusta proiettata nel futuro, soprattutto come hub di transito per container in Sicilia - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina. Il porto sarà dotato di una preziosa infrastruttura ferroviaria: dal mio insediamento abbiamo ottenuto una revisione sostanziale del progetto da parte di RFI, che inizialmente prevedeva solo il binario di presa e consegna del piazzale di carico lontano dal porto (quello che si farà nella prima fase, già finanziata). Grazie a successivi fondi, al cui reperimento la AdSP sta fattivamente lavorando, partirà anche il completamento delle opere con una bretella ferroviaria di 250 metri, che scenderà dalla linea di presa e consegna fatta in prima fase, fino alle banchine del porto così da caricare i treni direttamente in banchina. Un'esigenza fondamentale, non prevista nel progetto originario, pensata per soddisfare il vantaggio ferroviario che consiste nell'accelerare i tempi di carico e scarico". Augusta sarà sempre di più il riferimento siciliano per quanto riguarda i containers: nei mesi scorsi sono iniziati i trasferimenti dal porto di Catania allo scalo augustano, che saranno completati entro marzo e rientrano in un ridisegno generale del sistema portuale della Sicilia orientale, che oltre Augusta e Catania

TempoStretto

Augusta

Doppio binario, la "talpa" per le gallerie di Taormina è arrivata dal mare

Trasferimento dal **porto** di Augusta al **porto** di Giardini Naxos mediante shallow-draft barge. Il trasporto è stato curato dalla "Simi Trasporti", la stessa che si è occupata della consegna della prima talpa al cantiere di Nizza di Sicilia di Carmelo Caspanello TAORMINA- "Si è concluso il trasferimento dal **porto** di Augusta al **porto** di Giardini Naxos, mediante shallow-draft barge, della Tbm (tunnel boring machine) che scaverà le canne gemelle della galleria Taormina lunghe 6.200 metri". Si tratta della seconda "talpa", questa volta giunta dal mare. La prima, destinata a Nizza di Sicilia, aveva attraversato la Statale 114, off-limits per una notte. I cantieri sono quelli di Webuild per la realizzazione del doppio binario Fiumefreddo-Giampileri, asse Catania-Messina. La società di costruzioni Impresa Pizzarotti e l'azienda Simi Trasporti hanno commentato con soddisfazione lo sbarco nel **porto** turistico di Giardini Naxos della spedizione project cargo indispensabile per lo scavo della nuova galleria di Taormina. Sono giunti 12 pezzi pezzi da 125 tonnellate, consegnati a Giardini Naxos via mare e scaricati dalla chiatte in un solo giorno. "Il trasporto presso il cantiere operativo - aggiunge l'Impresa Pizzarotti - è stato effettuato nelle ore notturne tramite carrelli speciali". Il trasporto lungo le vie del centro di Giardini è avvenuto tramite Spmt Cometto della Simi. Superato il punto critico ha avuto luogo il trasbordo su rimorchio modulare a 12 assi per la copertura dell'ultima parte del percorso, fino al cantiere che sorge a Trappitello, popolosa frazione di Taormina. Il trasporto è stato curato dalla "Simi Trasporti" di Villanova di Cepegatti (Pescara), la stessa che si è occupata della consegna della prima talpa al cantiere di Nizza di Sicilia. Quella di Taormina - evidenzia ancora l'impresa Pizzarotti - è la seconda delle quattro Tbm che arriveranno sui lotti della tratta Messina - Catania. Le restanti due arriveranno nei prossimi mesi". Simi trasporti, partner logistico della spedizione, ha spiegato che "dopo alcune valutazioni e studi con le autorità siciliane, è giunto per la prima volta nella storia il via libera per l'attracco di una chiatte standard alla banchina turistica di Giardini Naxos. Questa soluzione, dopo molte simulazioni, era stata considerata l'unica praticabile per consegnare la Tbm al cantiere". Il montaggio della talpa giunta via mare avverrà nei prossimi mesi.



01/17/2024 08:01

Carmelo Caspanello

Trasferimento dal porto di Augusta al porto di Giardini Naxos mediante shallow-draft barge. Il trasporto è stato curato dalla "Simi Trasporti", la stessa che si è occupata della consegna della prima talpa al cantiere di Nizza di Sicilia di Carmelo Caspanello TAORMINA- "Si è concluso il trasferimento dal porto di Augusta al porto di Giardini Naxos, mediante shallow-draft barge, della Tbm (tunnel boring machine) che scaverà le canne gemelle della galleria Taormina lunghe 6.200 metri". Si tratta della seconda "talpa", questa volta giunta dal mare. La prima, destinata a Nizza di Sicilia, aveva attraversato la Statale 114, off-limits per una notte. I cantieri sono quelli di Webuild per la realizzazione del doppio binario Fiumefreddo-Giampileri, asse Catania-Messina. La società di costruzioni Impresa Pizzarotti e l'azienda Simi Trasporti hanno commentato con soddisfazione lo sbarco nel porto turistico di Giardini Naxos della spedizione project cargo indispensabile per lo scavo della nuova galleria di Taormina. Sono giunti 12 pezzi pezzi da 125 tonnellate, consegnati a Giardini Naxos via mare e scaricati dalla chiatte in un solo giorno. "Il trasporto presso il cantiere operativo - aggiunge l'Impresa Pizzarotti - è stato effettuato nelle ore notturne tramite carrelli speciali". Il trasporto lungo le vie del centro di Giardini è avvenuto tramite Spmt Cometto della Simi. Superato il punto critico ha avuto luogo il trasbordo su rimorchio modulare a 12 assi per la copertura dell'ultima parte del percorso, fino al cantiere che sorge a Trappitello, popolosa frazione di Taormina. Il trasporto è stato curato dalla "Simi Trasporti" di Villanova di Cepegatti (Pescara), la stessa che si è occupata della consegna della prima talpa al cantiere di Nizza di Sicilia. Quella di Taormina - evidenzia ancora l'impresa Pizzarotti - è la seconda delle quattro Tbm che arriveranno sui lotti della tratta Messina - Catania. Le restanti due arriveranno nei prossimi mesi". Simi trasporti, partner logistico della spedizione, ha spiegato che "dopo alcune valutazioni e studi con le autorità siciliane, è giunto per la prima volta nella storia il via libera per l'attracco di una chiatte standard alla banchina turistica di Giardini Naxos. Questa soluzione, dopo molte simulazioni, era stata considerata l'unica praticabile per consegnare la Tbm al cantiere". Il montaggio della talpa giunta via mare avverrà nei prossimi mesi.

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Colto da malore su una nave da crociera diretta a Palermo: scattano i soccorsi con un elicottero

L'operazione è scattata alle 6 del mattino quando la sala operativa della guardia costiera di Cagliari ha ricevuto una richiesta di immediata assistenza per un passeggero con problemi cardiaci. Intervento della guardia costiera questa mattina per un passeggero di una nave da crociera con problemi cardiaci. L'operazione è scattata alle 6 del mattino quando la sala operativa della guardia costiera di Cagliari ha ricevuto comunicazione dalla centrale operativa del comando generale che la nave da crociera "Costa Smeralda" proveniente da Maiorca e diretta a Palermo, in navigazione a circa 80 miglia nautiche ad ovest di Sant'Antioco, aveva richiesto immediata assistenza per un passeggero con problemi cardiaci. Considerata la gravità dell'emergenza e la necessità di un'evacuazione medica immediata, è stato disposto l'impiego di un elicottero della 4a sezione guardia costiera di Decimomannu, velivolo specializzato in attività di ricerca in mare, dotato di sofisticate apparecchiature che ne consentono l'appontaggio o il recupero in verticale dalle unità navali, ed è stata inviata in zona anche la motovedetta CP 812 di Circomare Sant'Antioco, mentre nel frattempo la "Costa Smeralda" è stata fatta avvicinare alla costa per ridurre ulteriormente i tempi d'intervento. Giunto sulla verticale della nave, l'elicottero ha proceduto al recupero e all'evacuazione medica del passeggero, per poi dirigersi verso l'ospedale Sirai di Carbonia ed affidare il passeggero alle cure del personale medico, mentre la nave da crociera è stata autorizzata a riprendere la navigazione verso il porto di destinazione. L'operazione di soccorso, impegnativa per le particolari condizioni operative in cui si è svolta, si è conclusa con l'atterraggio dell'elicottero della guardia costiera alla base di Decimomannu.



L'operazione è scattata alle 6 del mattino quando la sala operativa della guardia costiera di Cagliari ha ricevuto una richiesta di immediata assistenza per un passeggero con problemi cardiaci. Intervento della guardia costiera questa mattina per un passeggero di una nave da crociera con problemi cardiaci. L'operazione è scattata alle 6 del mattino quando la sala operativa della guardia costiera di Cagliari ha ricevuto comunicazione dalla centrale operativa del comando generale che la nave da crociera "Costa Smeralda" proveniente da Maiorca e diretta a Palermo, in navigazione a circa 80 miglia nautiche ad ovest di Sant'Antioco, aveva richiesto immediata assistenza per un passeggero con problemi cardiaci. Considerata la gravità dell'emergenza e la necessità di un'evacuazione medica immediata, è stato disposto l'impiego di un elicottero della 4a sezione guardia costiera di Decimomannu, velivolo specializzato in attività di ricerca in mare, dotato di sofisticate apparecchiature che ne consentono l'appontaggio o il recupero in verticale dalle unità navali, ed è stata inviata in zona anche la motovedetta CP 812 di Circomare Sant'Antioco, mentre nel frattempo la "Costa Smeralda" è stata fatta avvicinare alla costa per ridurre ulteriormente i tempi d'intervento. Giunto sulla verticale della nave, l'elicottero ha proceduto al recupero e all'evacuazione medica del passeggero, per poi dirigersi verso l'ospedale Sirai di Carbonia ed affidare il passeggero alle cure del personale medico, mentre la nave da crociera è stata autorizzata a riprendere la navigazione verso il porto di destinazione. L'operazione di soccorso, impegnativa per le particolari condizioni operative in cui si è svolta, si è conclusa con l'atterraggio dell'elicottero della guardia costiera alla base di

(Sito) Adnkronos**Focus****Houthi: "Missili contro nave Usa nel golfo di Aden"**

Usa: "Houthi di nuovo nella lista dei terroristi globali". I ribelli: "La decisione americana farà aumentare nostro sostegno ai palestinesi" Gli Houthi hanno rivendicato stasera il lancio di missili antinave contro la portarinfuse americana Genco Picardy nel Golfo di Aden . "Le forze navali non esiteranno a prendere di mira tutte le fonti di minaccia nel Mar Rosso e nel Mar Arabico nell'ambito del legittimo diritto di difendere lo Yemen e di continuare a sostenere il popolo palestinese oppresso", ha affermato in una nota un portavoce del gruppo, Yahya Sarea. Usa: "Houthi di nuovo nella lista dei terroristi globali" Gli Stati Uniti hanno annunciato oggi la designazione di Ansarallah, gruppo noto anche come gli Houthi, come "terroristi globali" . Lo ha reso noto il consigliere per la Sicurezza nazionale della Casa Bianca, Jake Sullivan, precisando che questa designazione, "in risposta ai continui attacchi e minacce" da parte del gruppo yemenita filoiraniano, "è uno strumento importante per impedire il finanziamento al terrorismo agli Houthi, limitare ulteriormente il loro accesso ai mercati finanziari e ritenerli responsabili delle loro azioni". "Se gli Houthi cesseranno i loro attacchi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, gli Stati Uniti rivaluteranno immediatamente questa designazione", fa sapere Sullivan. L'amministrazione Biden aveva rimosso gli Houthi dalla lista dei terroristi globali nel febbraio del 2021 , allo scopo di consentire l'assistenza umanitaria alla popolazione, dopo che l'allora presidente Donald Trump li aveva inseriti nelle ultime settimane del suo mandato. La designazione entrerà in vigore tra 30 giorni - spiega il consigliere per la Sicurezza nazionale della Casa Bianca - per permetterci di garantire solide clausole umanitarie, in modo che la nostra azione sia rivolta agli Houthi e non alla popolazione dello Yemen. Stiamo introducendo delle deroghe e delle licenze senza precedenti per aiutare a prevenire gli impatti negativi sulla popolazione yemenita. La popolazione dello Yemen non deve pagare il prezzo delle azioni degli Houthi". Sullivan riafferma poi "il messaggio chiaro" al gruppo che sta conducendo "attacchi senza precedenti contro le forze militari americane e le navi internazionali nel mar Rosso e nel Golfo di Aden": "Le spedizioni commerciali nei porti yemeniti, da cui il popolo yemenita dipende per cibo, medicine e carburante, devono continuare e non sono coperte dalle nostre sanzioni. Questo si aggiunge alle deroghe che includiamo in tutti i programmi di sanzioni per cibo, medicine e assistenza umanitaria". La replica degli Houthi La replica degli Houthi è arrivata a stretto giro. La decisione degli Stati Uniti di reinserire gli Houthi nella lista dei terroristi globali farà soltanto "aumentare" il sostegno alla causa palestinese da parte del gruppo yemenita. Lo ha indicato ad al-Jazeera un portavoce degli Houthi, Mohammad Abdul Salam, precisando che la decisione della Casa Bianca "non ci distoglierà dalla nostra ferma posizione a sostegno dei palestinesi" e non avrà "alcuna efficacia" sul campo. Il



Usa: "Houthi di nuovo nella lista dei terroristi globali". I ribelli: "La decisione americana farà aumentare nostro sostegno ai palestinesi" Gli Houthi hanno rivendicato stasera il lancio di missili antinave contro la portarinfuse americana Genco Picardy nel Golfo di Aden . "Le forze navali non esiteranno a prendere di mira tutte le fonti di minaccia nel Mar Rosso e nel Mar Arabico nell'ambito del legittimo diritto di difendere lo Yemen e di continuare a sostenere il popolo palestinese oppresso", ha affermato in una nota un portavoce del gruppo, Yahya Sarea. Usa: "Houthi di nuovo nella lista dei terroristi globali" Gli Stati Uniti hanno annunciato oggi la designazione di Ansarallah, gruppo noto anche come gli Houthi, come "terroristi globali" . Lo ha reso noto il consigliere per la Sicurezza nazionale della Casa Bianca, Jake Sullivan, precisando che questa designazione, "in risposta ai continui attacchi e minacce" da parte del gruppo yemenita filoiraniano, "è uno strumento importante per impedire il finanziamento al terrorismo agli Houthi, limitare ulteriormente il loro accesso ai mercati finanziari e ritenerli responsabili delle loro azioni". "Se gli Houthi cesseranno i loro attacchi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, gli Stati Uniti rivaluteranno immediatamente questa designazione", fa sapere Sullivan. L'amministrazione Biden aveva rimosso gli Houthi dalla lista dei terroristi globali nel febbraio del 2021 , allo scopo di consentire l'assistenza umanitaria alla popolazione, dopo che l'allora presidente Donald Trump li aveva inseriti nelle ultime settimane del suo mandato. La designazione entrerà in vigore tra 30 giorni - spiega il consigliere per la Sicurezza nazionale della Casa Bianca - per permetterci di garantire solide clausole umanitarie, in modo che la nostra azione sia rivolta agli Houthi e non alla popolazione dello Yemen. Stiamo introducendo delle

(Sito) Adnkronos

Focus

portavoce ha anche negato che ci siano "linee di rifornimento" iraniane verso lo Yemen. raccomandato per te.

India, Terzi (Fdl): importanza strategica per Italia

(AGENPARL) - mer 17 gennaio 2024 India, Terzi (Fdl): importanza strategica per Italia L'Ambasciata dell'India a Roma, in collaborazione con la Camera di Commercio Indiana (ICC), ha ospitato ieri l'evento "India-Italia: Orizzonti economici e opportunità" in occasione della presentazione della nuova rappresentanza della Camera di commercio indiana in Italia. "L'India ha un'importanza strategica per l'Italia, un'importanza che accresce di giorno in giorno, e gli attuali scenari di crisi incombenti nel mondo ne sono la prova evidente", ha affermato il senatore di Fratelli d'Italia Giulio Terzi di Sant'Agata, presidente della commissione Politiche dell'Unione europea del Senato e del Gruppo di amicizia parlamentare Italia-India, "Vi sono la guerra in Ucraina, la lotta israeliana contro il terrorismo di Hamas a Gaza, gli attacchi Houthi alle navi che attraversano il Mar Rosso. L'economia e il commercio globale, in particolare quello europeo, operano costantemente in scenari caratterizzati da conflitti di portata sempre maggiore, che hanno un impatto pesante sull'approvvigionamento di materie prime e strategiche, sul trasporto e la commercializzazione dei prodotti e, in generale, sulla stabilità delle catene di approvvigionamento. Oggi più che mai, quindi, è fondamentale rafforzare le relazioni tra Italia e India, e questo è ciò che il governo del Presidente Meloni sta facendo, con eccezionali risultati". Terzi ha poi ricordato le due visite del Presidente del Consiglio a Nuova Delhi, rimarcando il "salto di qualità" delle relazioni tra Italia e India con il lancio dell'importante "partenariato strategico" tra i due paesi, che riguarda settori di estrema rilevanza anche per la nostra nazione: nuove tecnologie, difesa, spazio, cybersicurezza ma anche sanità, ricerca e turismo. "Italia e India sono due nazioni peninsulari, continentali e marittime allo stesso tempo" ha proseguito Terzi riferendosi al discorso della Presidente Meloni in occasione della conferenza Raisina Dialogue dello scorso anno, "un vantaggio fondamentale, che ci rende piattaforme naturali per il commercio, la logistica e la diffusione della cultura e della scienza. La distanza geografica tra il Mediterraneo e l'Indo-Pacifico è minore di quanto si possa immaginare e l'interconnessione tra le due regioni è forte". Terzi ha infine sottolineato il ruolo fondamentale che l'Italia riveste quest'anno con la Presidenza del G7, un contesto che necessariamente si collega ai risultati e obiettivi perseguiti anche dalla Presidenza indiana del G20, quale riferimento naturale per i paesi del Global South. Sforzi che mirano a superare le pericolose frammentazioni che si sono delineate all'interno della comunità degli Stati e della legalità internazionale. "Creare un nuovo paradigma con il continente africano e all'interno delle organizzazioni multilaterali che si occupano di sviluppo, crescita economica, stabilità finanziaria e, non da ultimo, di sicurezza internazionale, questi sono certamente obiettivi che India e Italia condividono e perseguono con convinzione". All'evento hanno partecipato parlamentari italiani



(AGENPARL) - mer 17 gennaio 2024 India, Terzi (Fdl): importanza strategica per Italia L'Ambasciata dell'India a Roma, in collaborazione con la Camera di Commercio Indiana (ICC), ha ospitato ieri l'evento "India-Italia: Orizzonti economici e opportunità" in occasione della presentazione della nuova rappresentanza della Camera di commercio indiana in Italia. "L'India ha un'importanza strategica per l'Italia, un'importanza che accresce di giorno in giorno, e gli attuali scenari di crisi incombenti nel mondo ne sono la prova evidente", ha affermato il senatore di Fratelli d'Italia Giulio Terzi di Sant'Agata, presidente della commissione Politiche dell'Unione europea del Senato e del Gruppo di amicizia parlamentare Italia-India, "Vi sono la guerra in Ucraina, la lotta israeliana contro il terrorismo di Hamas a Gaza, gli attacchi Houthi alle navi che attraversano il Mar Rosso. L'economia e il commercio globale, in particolare quello europeo, operano costantemente in scenari caratterizzati da conflitti di portata sempre maggiore, che hanno un impatto pesante sull'approvvigionamento di materie prime e strategiche, sul trasporto e la commercializzazione dei prodotti e, in generale, sulla stabilità delle catene di approvvigionamento. Oggi più che mai, quindi, è fondamentale rafforzare le relazioni tra Italia e India, e questo è ciò che il governo del Presidente Meloni sta facendo, con eccezionali risultati". Terzi ha poi ricordato le due visite del Presidente del Consiglio a Nuova Delhi, rimarcando il "salto di qualità" delle relazioni tra Italia e India con il lancio dell'importante "partenariato strategico" tra i due paesi, che riguarda settori di estrema rilevanza anche per la nostra nazione: nuove tecnologie, difesa, spazio, cybersicurezza ma anche sanità, ricerca e turismo. "Italia e India sono due nazioni peninsulari, continentali e marittime allo stesso tempo" ha

Agenparl

Focus

e personalità del mondo imprenditoriale e della società civile. Tra le aziende rappresentate, Ignazio Messina & C Shipping, Neos airlines, CDP, Leonardo, Pininfarina. _____ Ufficio stampa Fratelli d'Italia Senato della Repubblica.

Il Parlamento chiede di limitare il potere della Cina sulle infrastrutture critiche

'A rischio porti, reti telecomunicazioni e i cavi sottomarini' STRASBURGO, 17 GEN - La Cina, attraverso la cosiddetta strategia di fusione militare-civile, sta ottenendo sempre più accesso ed esercitando sempre più influenza sulle infrastrutture critiche europee. Questo l'allarme sollevato da una risoluzione dell'Eurocamera adottata mercoledì con 565 voti favorevoli, 26 contrari e 31 astensioni, nella quale si sottolinea la vulnerabilità delle infrastrutture vitali europee e si chiede all'Ue e agli Stati membri di attuare rapidamente il loro

quadro normativo per escludere le entità che potrebbero favorire l'influenza cinese, soprattutto nel campo delle tecnologie con applicazioni militari. L'influenza cinese, sostengono gli eurodeputati, si estende su diversi settori di vitale importanza per l'Ue, come le infrastrutture di trasporto e i porti, le reti di telecomunicazioni, i metalli rari e i cavi sottomarini. Tale strategia, viene evidenziato, è un programma guidato e diretto dallo Stato cinese che strumentalizza tutti i livelli del potere statale e commerciale per rafforzare e sostenere il Partito Comunista Cinese e il suo braccio armato, l'Esercito di Liberazione Popolare. L'Eurocamera ha approvato anche un testo dedicato

alla strategia portuale europea nel quale ricorda gli avvertimenti delle intelligence Ue sul rischio della presenza economica di Paesi extra-Ue nei porti europei. I rischi comprendono dipendenza economica, spionaggio o sabotaggio, spiegano gli eurodeputati, sostenendo che l'influenza straniera nei porti dell'Ue dovrebbe essere limitata e chiedono alla Commissione e ai governi dell'Ue di effettuare urgentemente una valutazione del rischio del coinvolgimento della Cina e di altri paesi extra-Ue nelle proprie infrastrutture marittime.



Mar Rosso: Uggè (FAI), fas corridor nei porti italiani per ridurre tempi di trasferimento merci

A dirlo è il presidente nazionale di Fai-Confrtrasporto Paolo Uggè, che indica una soluzione 'intermodale' che colleghi il settore marittimo, attraverso corridoi veloci nei porti italiani, a quello terrestre dell'autotrasporto. 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

Mar Rosso: Uggè (FAI), fas corridor nei porti italiani per ridurre tempi di trasferimento merci



01/17/2024 14:33

A dirlo è il presidente nazionale di Fai-Confrtrasporto Paolo Uggè, che indica una soluzione 'intermodale' che colleghi il settore marittimo, attraverso corridoi veloci nei porti italiani, a quello terrestre dell'autotrasporto. 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.

L'associazione dei porti europei esprime preoccupazione per la riduzione del traffico marittimo nel Mar Rosso

D'Agostino: la situazione è difficile e imprevedibile

Mentre continuano a susseguirsi, anche ieri, attacchi alle navi nella regione del Mar Rosso meridionale e nel Golfo di Aden, con droni e missili per la quasi totalità abbattuti dalle forze navali presenti nell'area, l'associazione dei porti europei ha espresso forte preoccupazione per l'escalation della situazione che sta determinando gravi ripercussioni sulla supply chain marittima e sta producendo un nuovo rincaro delle tariffe di trasporto marittimo con noli il cui valore sta tornando ai livelli estremamente elevati applicati dalle compagnie di navigazione durante la pandemia di Covid-19. «La situazione nel Mar Rosso - ha spiegato il presidente dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), Zeno D'Agostino - pone a rischio il passaggio attraverso il canale di Suez che è la principale arteria marittima che collega l'Asia e l'Europa. Questa crisi sta ancora una volta creando gravi interruzioni della catena di approvvigionamento e sta aggiungendo un elemento di incertezza ad un contesto geoeconomico e geopolitico già molto difficile. Le rotte più lunghe e la possibile riorganizzazione degli scali in Europa - ha sottolineato D'Agostino - avranno un impatto sui porti, che dovranno adattarsi ed essere flessibili per mantenere in vita le catene di approvvigionamento. Nel caso dell' Ever Given - ha ricordato il presidente di ESPO riferendosi alla nave arenatasi a marzo 2021 per sei giorni aveva causato il blocco del traffico marittimo nel canale di Suez - ci siamo trovati di fronte ad uno sfortunato incidente e la soluzione è dipesa dalle competenze tecniche e operative. Ora ci troviamo di fronte ad un ostacolo geopolitico su un'importante rotta commerciale, che rende più difficile e imprevedibile la soluzione». Che la situazione sia assai differente da quella del 2021 lo evidenziano anche le rassicurazioni espresse allora e oggi dall'Autorità del Canale di Suez: se allora l'ente egiziano garantiva un intervento rapido ed efficace per rimuovere la portacontainer e ripristinare il traffico, in questi giorni l'authority non può far altro che assicurare ripetutamente che la situazione nel canale è normale e che la sospensione dei transiti delle loro navi nella via d'acqua egiziana decisa da diverse compagnie di navigazione è solo temporanea. Da parte sua il governo egiziano, se ha condannato l'azione militare di Israele in atto sul territorio della Striscia di Gaza e ha inviato aiuti umanitari nell'area, in questi giorni ha più blandamente deplorato gli attacchi degli Houthi contro le navi nel Mar Rosso rispetto alle precedenti più vibrante condanne degli attacchi che questi miliziani, sostenuti dall'Iran, negli ultimi anni hanno condotto contro installazioni e infrastrutture nello Yemen. Evidentemente pressato da problemi sia di carattere interno che internazionale, il governo del Cairo non ha neppure sostenuto un intervento di forze navali militari nella regione per ripristinare la sicurezza del traffico marittimo anche se non ha affatto espresso critiche quando, a partire dall'annuncio dell'operazione "Prosperity Guardian" guidata dagli USA, sono state inviate nell'area navi da guerra per contrastare



Informare

Focus

gli attacchi degli Houthi.

FEDERAGENTI - Nasce il "Global Maritime Power" ma l'Italia è non pervenuta

Il Presidente di Federagenti, Alessandro Santi, denuncia rischi e opportunità connessi con la prepotente e forzata riscoperta del mare come fattore chiave di determinazione degli equilibri mondiali. "Alcuni media dei primi due Paesi, Stati Uniti e Gran Bretagna, impegnati direttamente sul fronte bellico nello stretto di Bab el-Mandeb e nel Mar Rosso, ne parlano apertamente: il destino del mondo, sia dal punto di vista geo-strategico e militare, sia dal punto di vista economico, commerciale, fonti energetiche incluse, si gioca tutto sul mare. E ciò sino all'estrema conseguenza di ipotizzare una Nuova era del potere marittimo". Roma, 17 gennaio 2024 - Per Alessandro Santi, Presidente della Federazione nazionale degli agenti marittimi, che dall'ottobre del 2021 sostiene questa tesi, preoccupa l'incapacità diffusa di governare questo prepotente ritorno al centro, del mare: in un mondo globalizzato, lo strumento più efficace per fare pressione con minor impiego di risorse e dispendio di vite umane è il controllo del mare o, meglio, dei suoi punti strategici. "Da soggetto passivo e cartina al tornasole delle tensioni - afferma Santi - il mare con un commercio marittimo aumentato anche nel passato anno del 3% a 12,4 miliardi di tonnellate, con più dell'80% delle merci scambiate nel mondo che viaggiano su navi, è quanto di più fragile possa esistere. Se poi le considerazioni si estendono alla rete di gasdotti, oleodotti, elettrodotti e cavi per la trasmissione di dati, la "sorpresa" con cui l'Occidente, ma in genere tutti i Paesi ne scoprono l'importanza strategica è sconcertante". Oggi competere in un'era del potere marittimo richiederà, anche ai paesi non riconosciuti come potenze globali ma con la fortuna di trovarsi bagnati dal mare (e non quasi per caso come è sembrato per troppo tempo a questo paese), di implementare sistemi di controllo e stabilizzazione non solo militare, ma anche e soprattutto un cambiamento di mentalità: "la diplomazia dovrà concentrarsi sui porti, sulle alleanze tra Stati sul mare e sulle rotte commerciali". "E l'appoggio che l'Olanda, Paese marittimo e logistico per eccellenza, ma anche successivamente Germania e Danimarca - prosegue il Presidente di Federagenti - hanno dato alla missione anglo-americana contro gli Houthi, avrebbe dovuto fornire, anche all'Italia, un segnale da cogliere subito: ormai la disconnessione fra geo-politica e interscambio mondiale via mare è anacronistica. Così come è anacronistico guardare a ciò che sta accadendo nel mondo come se si trattasse di una tempesta perfetta e inattesa. Sul mare si sta costruendo un nuovo ordine mondiale ed è paradossale, oltre che suicida, che Paesi come l'Italia o anche la Spagna (all'insegna di un europeismo di comodo) attendano lumi da Bruxelles e da una Unione europea, una volta di più lenta e poco efficace, accettando implicitamente di affidare ad altri il loro destino". Secondo il Presidente di Federagenti, l'impatto dei conflitti in atto e degli attacchi ai punti strategici dell'interscambio via mare si ripercuoteranno inevitabilmente su



Informatore Navale

Focus

tutte le economie europee e in particolare su quella dell'Italia, incapace ad oggi di svolgere un ruolo da protagonista che, invece, con il cosiddetto Piano Mattei si propone di ricoprire. Ma l'assenza dalla cabina di comando delle strategie mondiali rischia di essere pagata a caro prezzo da chi già oggi si avvia, con il perdurare della situazione, a subire uno choc di approvvigionamento, anche energetico, e di aumento dei costi quali diretta conseguenza dell'adattamento della catena logistica con la circumnavigazione dell'Africa e il potenziale black-out mediterraneo.

Informatore Navale

Focus

MSC CROCIERE PORTA IL "VIAGGIO VERSO LA BELLEZZA" NELLE VETRINE E SULLA FACCIATA DI RINASCENTE A MILANO

Da oggi e fino al 29 gennaio le vetrine su piazza Duomo ospiteranno installazioni artistiche dedicate ai valori che contraddistinguono maggiormente il brand. Il leitmotiv è rappresentato dalla bellezza, tema della nuova brand campaign di MSC, la facciata di piazza Duomo riprodurrà le onde mare e il logo della Compagnia Milano, 16 gennaio 2024 - Leonardo Massa, managing Director di MSC Crociere ed Explora Journeys, ha commentato: "Siamo orgogliosi di approdare in Rinascente di Milano, vera e propria icona del capoluogo meneghino, con la nostra nuova brand campaign 'In Viaggio verso la Bellezza'. Milano e la Lombardia rappresentano infatti un'area sempre più importante per le strategie di sviluppo di MSC Crociere. Non a caso, a metà dicembre abbiamo aperto il nostro primo Temporary Store proprio a Milano, in zona Gae Aulenti". MSC Crociere - leader crocieristico in Italia, in Europa e terzo player a livello globale - approda per la prima volta in Rinascente di Milano con una domination experience che prevede due importanti iniziative: l'accessione della facciata principale su piazza Duomo che per l'occasione si vestirà di blu, con un'animazione continua del mare e con il logo di MSC Crociere al centro, e l'allestimento delle vetrine con vere e proprie opere d'arte che trasformeranno ogni singolo spazio in una mostra di bellezza e dei valori della Compagnia. Sarà un viaggio multisensoriale che inizia dalle vetrine e diventa una vera e propria narrazione della bellezza. Da oggi fino al 29 gennaio ogni vetrina di Rinascente su piazza Duomo ospiterà un'installazione artistica dedicata ai valori in base ai quali è stata ideata la nuova campagna "In Viaggio verso la Bellezza": dalla bellezza di un modo più sostenibile di fare crociera, a quella delle suggestive destinazioni che MSC raggiunge con la sua flotta e la bellezza che rivive in tutti i luoghi visitati, nelle aree della nave, nelle onde del mare, nei colori di un'alba, nei piatti unici serviti a bordo. Leonardo Massa, managing Director di MSC Crociere ed Explora Journeys, ha commentato: " Siamo orgogliosi di approdare in Rinascente di Milano, vera e propria icona del capoluogo meneghino, con la nostra nuova brand campaign 'In Viaggio verso la Bellezza'. Milano e la Lombardia rappresentano infatti un'area sempre più importante per le strategie di sviluppo di MSC Crociere. Non a caso, a metà dicembre abbiamo aperto il nostro primo Temporary Store proprio a Milano, in zona Gae Aulenti. Con questa iniziativa regaliamo a Milano e a chi si trova in piazza Duomo tutta l'emozione che solo il mare sa regalare".

LA BELLEZZA DELLA SCOPERTA L'installazione rappresenta il viaggio, perché con MSC Crociere si ha la possibilità di viaggiare e visitare le destinazioni più belle del mondo. La vetrina è allestita con mappamondi disegnati di varie dimensioni, metafora della grande varietà di mete raggiungibili. **LA BELLEZZA DEL SILENZIO** L'installazione fa percepire l'attenzione che la Compagnia pone a tutela dell'ecosistema marino con il rumore ridotto delle eliche. L'opera inserita



Da oggi e fino al 29 gennaio le vetrine su piazza Duomo ospiteranno installazioni artistiche dedicate ai valori che contraddistinguono maggiormente il brand. Il leitmotiv è rappresentato dalla bellezza, tema della nuova brand campaign di MSC, la facciata di piazza Duomo riprodurrà le onde mare e il logo della Compagnia Milano, 16 gennaio 2024 - Leonardo Massa, managing Director di MSC Crociere ed Explora Journeys, ha commentato: "Siamo orgogliosi di approdare in Rinascente di Milano, vera e propria icona del capoluogo meneghino, con la nostra nuova brand campaign 'In Viaggio verso la Bellezza'. Milano e la Lombardia rappresentano infatti un'area sempre più importante per le strategie di sviluppo di MSC Crociere. Non a caso, a metà dicembre abbiamo aperto il nostro primo Temporary Store proprio a Milano, in zona Gae Aulenti". MSC Crociere - leader crocieristico in Italia, in Europa e terzo player a livello globale - approda per la prima volta in Rinascente di Milano con una domination experience che prevede due importanti iniziative: l'accessione della facciata principale su piazza Duomo che per l'occasione si vestirà di blu, con un'animazione continua del mare e con il logo di MSC Crociere al centro, e l'allestimento delle vetrine con vere e proprie opere d'arte che trasformeranno ogni singolo spazio in una mostra di bellezza e dei valori della Compagnia. Sarà un viaggio multisensoriale che inizia dalle vetrine e diventa una vera e propria narrazione della bellezza. Da oggi fino al 29 gennaio ogni vetrina di Rinascente su piazza Duomo ospiterà un'installazione artistica dedicata ai valori in base ai quali è stata ideata la nuova campagna "In Viaggio verso la Bellezza": dalla bellezza di un modo più sostenibile di fare crociera, a quella delle suggestive destinazioni che MSC raggiunge con la sua flotta e la bellezza che rivive in tutti i luoghi visitati, nelle aree della nave, nelle onde del mare, nei colori di un'alba, nei piatti unici serviti a bordo. Leonardo Massa, managing Director di MSC Crociere ed Explora Journeys,

Informatore Navale

Focus

all'interno della vetrina è un'elica sospesa e leggera, rivestita di seta bianca. **LA BELLEZZA DELL'ACQUA** L'installazione andrà a rappresentare l'attenzione e la meticolosità del sistema di purificazione dell'acqua e di restituzione della stessa al mare. Tubi illuminati spiegano il processo di bordo e di come dall'acqua del mare MSC Crociere produca a bordo fino a 3 milioni di litri di acqua al giorno per nave grazie a processi di osmosi inversa. **LA BELLEZZA DELLO SPETTACOLO** Questa installazione evoca l'atmosfera e le declinazioni degli spettacoli e le performance di bordo. Il teatro si unisce allo spettacolo creando scenografie uniche e originali: per l'occasione la vetrina sarà allestita con dei drappi rossi, tipici del teatro con strobosfere, tipiche dei locali danzanti. **LA BELLEZZA DEL MARE** Tutta l'installazione sarà pervasa dai colori del mare e degli oceani. Qui emerge il mare in tutta la sua essenziale bellezza; il mare, grande, immenso e meraviglioso. **LA BELLEZZA DEI SAPORI** Stoviglie bianche ed azzurre dominano l'installazione dell'ultima vetrina che rappresenta la varietà di sapori e l'internazionalità dei piatti serviti a bordo della navi. Il mix di piatti e posate crea l'illusione di una tavola apparecchiata ricordando le conchiglie, elementi naturali del mare. La domination è stata curata dall'agenzia Dentsu Creative - Italia e continua all'interno di Rinascente, dove ogni dettaglio degli spazi è stato curato attentamente: dagli ascensori alle scale mobili, ogni elemento guida i visitatori in un viaggio dentro la bellezza di MSC Crociere, creando un'atmosfera unica e coinvolgente che culmina al bar sito al piano -1 che per l'occasione sarà totalmente brandizzato da MSC Crociere e avrà al suo interno un'installazione di VR che permetterà ai visitatori di salire a bordo del ponte dei sospiri di MSC Seaside per vivere un'esperienza unica e visitare alcuni dei luoghi più suggestivi di MSC Crociere. La domination segue quindi il percorso iniziato con il Temporary Store e il lancio della brand campaign globale "In viaggio verso la Bellezza". La campagna è attualmente attiva in Italia e in altri 30 paesi in tutto il mondo e prevede il coinvolgimento di un mix di canali tra cui TV, out of home, stampa, digitale e social media.

Informazioni Marittime

Focus

Federagenti: "L'economia globale si gioca sulla fragilità del mare"

Secondo Alessandro Santi le tensioni sul Mar Rosso stanno evidenziando come il controllo delle rotte commerciali marittime sia diventato un fattore chiave «Il mare, con un commercio marittimo aumentato anche nel passato anno del 3 per cento a 12,4 miliardi di tonnellate, con più dell'80 per cento delle merci scambiate nel mondo che viaggiano su navi, è quanto di più fragile possa esistere». Lo afferma Alessandro Santi, presidente di Federagenti, che sottolinea come sia sempre più preoccupante «l'incapacità diffusa di governare questo prepotente ritorno al centro, del mare. In un mondo globalizzato, lo strumento più efficace per fare pressione con minor impiego di risorse e dispendio di vite umane è il controllo del mare, o meglio, dei suoi punti strategici. Se poi le considerazioni si estendono alla rete di gasdotti, oleodotti, elettrodotti e cavi per la trasmissione di dati, la "sorpresa" con cui l'Occidente, ma in genere tutti i Paesi ne scoprono l'importanza strategica è sconcertante». Secondo il presidente di Federagenti l'impatto dei conflitti in atto e degli attacchi ai punti strategici dell'interscambio via mare si ripercuoteranno inevitabilmente su tutte le economie europee e in particolare su quella dell'Italia, «incapace ad oggi di svolgere un ruolo da protagonista che, invece, con il cosiddetto Piano Mattei si propone di ricoprire. Ma l'assenza dalla cabina di comando delle strategie mondiali rischia di essere pagata a caro prezzo da chi già oggi si avvia, con il perdurare della situazione, a subire uno choc di approvvigionamento, anche energetico, e di aumento dei costi quali diretta conseguenza dell'adattamento della catena logistica con la circumnavigazione dell'Africa e il potenziale black-out mediterraneo». «Alcuni media - continua Santi - dei primi due Paesi, Stati Uniti e Gran Bretagna, impegnati direttamente sul fronte bellico nello stretto di Bab el-Mandeb e nel Mar Rosso, ne parlano apertamente: il destino del mondo, sia dal punto di vista geo-strategico e militare, sia dal punto di vista economico, commerciale, fonti energetiche incluse, si gioca tutto sul mare. E ciò sino all'estrema conseguenza di ipotizzare una Nuova era del potere marittimo». Secondo Federagenti oggi competere in campo marittimo richiederà, anche ai paesi non riconosciuti come potenze globali ma bagnati dal mare, di implementare «sistemi di controllo e stabilizzazione non solo militare, ma anche e soprattutto un cambiamento di mentalità. La diplomazia dovrà concentrarsi sui porti, sulle alleanze tra Stati sul mare e sulle rotte commerciali». «E l'appoggio che l'Olanda, Paese marittimo e logistico per eccellenza, ma anche successivamente Germania e Danimarca - conclude Santi - hanno dato alla missione anglo-americana contro gli Houthis, avrebbe dovuto fornire, anche all'Italia, un segnale da cogliere subito: ormai la disconnessione fra geo-politica e interscambio mondiale via mare è anacronistica. Così come è anacronistico guardare a ciò che sta accadendo nel mondo come se si trattasse di una tempesta perfetta e inattesa. Sul mare si



Secondo Alessandro Santi le tensioni sul Mar Rosso stanno evidenziando come il controllo delle rotte commerciali marittime sia diventato un fattore chiave «Il mare, con un commercio marittimo aumentato anche nel passato anno del 3 per cento a 12,4 miliardi di tonnellate, con più dell'80 per cento delle merci scambiate nel mondo che viaggiano su navi, è quanto di più fragile possa esistere». Lo afferma Alessandro Santi, presidente di Federagenti, che sottolinea come sia sempre più preoccupante «l'incapacità diffusa di governare questo prepotente ritorno al centro, del mare. In un mondo globalizzato, lo strumento più efficace per fare pressione con minor impiego di risorse e dispendio di vite umane è il controllo del mare, o meglio, dei suoi punti strategici. Se poi le considerazioni si estendono alla rete di gasdotti, oleodotti, elettrodotti e cavi per la trasmissione di dati, la "sorpresa" con cui l'Occidente, ma in genere tutti i Paesi ne scoprono l'importanza strategica è sconcertante». Secondo il presidente di Federagenti l'impatto dei conflitti in atto e degli attacchi ai punti strategici dell'interscambio via mare si ripercuoteranno inevitabilmente su tutte le economie europee e in particolare su quella dell'Italia, «incapace ad oggi di svolgere un ruolo da protagonista che, invece, con il cosiddetto Piano Mattei si propone di ricoprire. Ma l'assenza dalla cabina di comando delle strategie mondiali rischia di essere pagata a caro prezzo da chi già oggi si avvia, con il perdurare della situazione, a subire uno choc di approvvigionamento, anche energetico, e di aumento dei costi quali diretta conseguenza dell'adattamento della catena logistica con la circumnavigazione dell'Africa e il potenziale black-out mediterraneo». «Alcuni media - continua Santi - dei primi due Paesi, Stati Uniti e Gran Bretagna, impegnati direttamente sul fronte bellico nello stretto di Bab el-Mandeb e nel Mar Rosso, ne parlano apertamente: il destino del mondo, sia dal punto di vista geo-strategico e militare, sia dal punto di vista economico, commerciale, fonti energetiche incluse, si gioca tutto sul mare. E

Informazioni Marittime

Focus

sta costruendo un nuovo ordine mondiale ed è paradossale, oltre che suicida, che Paesi come l'Italia o anche la Spagna (all'insegna di un europeismo di comodo) attendano lumi da Bruxelles e da una Unione europea, una volta di più lenta e poco efficace, accettando implicitamente di affidare ad altri il loro destino». Condividi Tag federagenti economia Articoli correlati.

Sea Reporter

Focus

Nasce il Global Maritime Power ma l'Italia è non pervenuta

Gen 17, 2024 Roma - "Alcuni media dei primi due Paesi, Stati Uniti e Gran Bretagna, impegnati direttamente sul fronte bellico nello stretto di Bab el-Mandeb e nel Mar Rosso, ne parlano apertamente: il destino del mondo, sia dal punto di vista geo-strategico e militare, sia dal punto di vista economico, commerciale, fonti energetiche incluse, si gioca tutto sul mare. E ciò sino all'estrema conseguenza di ipotizzare una Nuova era del potere marittimo". Per Alessandro Santi, Presidente della Federazione nazionale degli agenti marittimi, che dall'ottobre del 2021 sostiene questa tesi, preoccupa l'incapacità diffusa di governare questo prepotente ritorno al centro, del mare: in un mondo globalizzato, lo strumento più efficace per fare pressione con minor impiego di risorse e dispendio di vite umane è il controllo del mare o, meglio, dei suoi punti strategici. "Da soggetto passivo e cartina al tornasole delle tensioni - afferma Santi - il mare con un commercio marittimo aumentato anche nel passato anno del 3% a 12,4 miliardi di tonnellate, con più dell'80% delle merci scambiate nel mondo che viaggiano su navi, è quanto di più fragile possa esistere. Se poi le considerazioni si estendono alla rete di gasdotti, oleodotti, elettrodotti e cavi per la trasmissione di dati, la "sorpresa" con cui l'Occidente, ma in genere tutti i Paesi ne scoprono l'importanza strategica è sconcertante". Oggi competere in un'era del potere marittimo richiederà, anche ai paesi non riconosciuti come potenze globali ma con la fortuna di trovarsi bagnati dal mare (e non quasi per caso come è sembrato per troppo tempo a questo paese), di implementare sistemi di controllo e stabilizzazione non solo militare, ma anche e soprattutto un cambiamento di mentalità: "la diplomazia dovrà concentrarsi sui porti, sulle alleanze tra Stati sul mare e sulle rotte commerciali". "E l'appoggio che l'Olanda, Paese marittimo e logistico per eccellenza, ma anche successivamente Germania e Danimarca - prosegue il Presidente di Federagenti - hanno dato alla missione anglo-americana contro gli Houthi, avrebbe dovuto fornire, anche all'Italia, un segnale da cogliere subito: ormai la disconnessione fra geo-politica e interscambio mondiale via mare è anacronistica. Così come è anacronistico guardare a ciò che sta accadendo nel mondo come se si trattasse di una tempesta perfetta e inattesa. Sul mare si sta costruendo un nuovo ordine mondiale ed è paradossale, oltre che suicida, che Paesi come l'Italia o anche la Spagna (all'insegna di un europeismo di comodo) attendano lumi da Bruxelles e da una Unione europea, una volta di più lenta e poco efficace, accettando implicitamente di affidare ad altri il loro destino". Secondo il Presidente di Federagenti, l'impatto dei conflitti in atto e degli attacchi ai punti strategici dell'interscambio via mare si ripercuoteranno inevitabilmente su tutte le economie europee e in particolare su quella dell'Italia, incapace ad oggi di svolgere un ruolo da protagonista che, invece, con il cosiddetto Piano Mattei si propone di ricoprire. Ma l'assenza dalla



Gen 17, 2024 Roma - "Alcuni media dei primi due Paesi, Stati Uniti e Gran Bretagna, impegnati direttamente sul fronte bellico nello stretto di Bab el-Mandeb e nel Mar Rosso, ne parlano apertamente: il destino del mondo, sia dal punto di vista geo-strategico e militare, sia dal punto di vista economico, commerciale, fonti energetiche incluse, si gioca tutto sul mare. E ciò sino all'estrema conseguenza di ipotizzare una Nuova era del potere marittimo". Per Alessandro Santi, Presidente della Federazione nazionale degli agenti marittimi, che dall'ottobre del 2021 sostiene questa tesi, preoccupa l'incapacità diffusa di governare questo prepotente ritorno al centro, del mare: in un mondo globalizzato, lo strumento più efficace per fare pressione con minor impiego di risorse e dispendio di vite umane è il controllo del mare o, meglio, dei suoi punti strategici. "Da soggetto passivo e cartina al tornasole delle tensioni - afferma Santi - il mare con un commercio marittimo aumentato anche nel passato anno del 3% a 12,4 miliardi di tonnellate, con più dell'80% delle merci scambiate nel mondo che viaggiano su navi, è quanto di più fragile possa esistere. Se poi le considerazioni si estendono alla rete di gasdotti, oleodotti, elettrodotti e cavi per la trasmissione di dati, la "sorpresa" con cui l'Occidente, ma in genere tutti i Paesi ne scoprono l'importanza strategica è sconcertante". Oggi competere in un'era del potere marittimo richiederà, anche ai paesi non riconosciuti come potenze globali ma con la fortuna di trovarsi bagnati dal mare (e non quasi per caso come è sembrato per troppo tempo a questo paese), di implementare sistemi di controllo e stabilizzazione non solo militare, ma anche e soprattutto un cambiamento di mentalità: "la diplomazia dovrà concentrarsi sui porti, sulle alleanze tra Stati sul mare e sulle rotte commerciali". "E l'appoggio che l'Olanda, Paese marittimo e logistico per eccellenza, ma anche successivamente Germania e Danimarca - prosegue il Presidente di Federagenti - hanno dato alla missione anglo-americana contro gli Houthi, avrebbe dovuto fornire, anche all'Italia, un segnale da cogliere subito: ormai la disconnessione fra geo-politica e interscambio mondiale via mare è anacronistica. Così come è anacronistico guardare a ciò che sta accadendo nel mondo come se si trattasse di una tempesta perfetta e inattesa. Sul mare si sta costruendo un nuovo ordine mondiale ed è paradossale, oltre che suicida, che Paesi come l'Italia o anche la Spagna (all'insegna di un europeismo di comodo) attendano lumi da Bruxelles e da una Unione europea, una volta di più lenta e poco efficace, accettando implicitamente di affidare ad altri il loro destino". Secondo il Presidente di Federagenti, l'impatto dei conflitti in atto e degli attacchi ai punti strategici dell'interscambio via mare si ripercuoteranno inevitabilmente su tutte le economie europee e in particolare su quella dell'Italia, incapace ad oggi di svolgere un ruolo da protagonista che, invece, con il cosiddetto Piano Mattei si propone di ricoprire. Ma l'assenza dalla

Sea Reporter

Focus

cabina di comando delle strategie mondiali rischia di essere pagata a caro prezzo da chi già oggi si avvia, con il perdurare della situazione, a subire uno choc di approvvigionamento, anche energetico, e di aumento dei costi quali diretta conseguenza dell'adattamento della catena logistica con la circumnavigazione dell'Africa e il potenziale black-out mediterraneo.

Valentini (Msc Crociere): "Il settore impiega 125.000 persone in Italia"

17 Gennaio 2024 Redazione Lo ha detto il manager della compagnia in occasione di un convegno a Genova Genova - "Il mercato delle crociere è una potenza industriale, vale 15 miliardi di fatturato in Italia e impiega circa 125 mila persone . Siamo i numeri uno anche per la cantieristica navale delle crociere. Spesso i comandanti delle nostre navi sono italiani: insomma, siamo protagonisti assoluti in Italia nel settore. Noi di Msc abbiamo impegni per 3,5 miliardi con Fincantieri per le nostre commesse in corso. L'impatto del mondo delle crociere ha un grande peso nell'economia nazionale". Lo ha detto Luca Valentini, direttore commerciale di Msc Crociere , in occasione del Forum internazionale del Turismo italiano a Genova. Nei giorni scorsi Msc ha presentato le previsioni 2024 per l'Italia, che prevedono un nuovo picco di movimentazione dei passeggeri in crescita a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023 (+5%), effettuando 1.075 scali e operando con ben 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste italiane. Tra le principali novità nella programmazione di quest'anno vi è il ritorno di Msc Crociere nel porto di Cagliari, oltre alla conferma di importanti scali serviti nel 2023. L'elenco completo dei porti italiani serviti comprende Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Bari, Trieste, Cagliari, Messina, Brindisi, La Spezia, Olbia, Livorno e Venezia (Marghera).



D'Agostino: 'Choc più frequenti nella catena dei trasporti, cambiare la logistica'

Il problema penalizza l'Adriatico, Trieste punta sull'infra Mediterraneo

Genova - "Oggi gli choc nei traffici marittimi sono sempre più frequenti, ravvicinati e potenti, dunque occorre spostare l'attenzione dai trasporti alla localizzazione della produzione manifatturiera ". Per Zeno D'Agostino, presidente di Espo - European Sea Ports Organisation e dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone la parola magica del momento è "diversificare". In particolare, per i problemi nel transito per il Canale di Suez , che penalizzano i porti del Mediterraneo e soprattutto quelli dell'Adriatico, Trieste ha stretto da tempo accordi con Egitto e Marocco, presto operativi, favorendo anche traffici infra Mediterraneo. Intanto, mentre si impennano i costi dei noli, il problema di Suez crea disagi nella pianificazione, con tempi allungati e non prevedibili, ma fa tesoro "l'esperienza della fase finale del Covid", quando si era creata una situazione analoga. Per D'Agostino i problemi nel Mar Rosso hanno conseguenze di breve e di lungo periodo. Nel primo "c'è la realtà di costi di noli molto più alti , tra 6 e 8mila dollari - relativamente a Europa e Asia - vale a dire 3/4 volte di più rispetto ai costi di prima della crisi. Piuttosto, i tempi si sono allungati e sono imprevedibili", indica D'Agostino, con il rischio "di congestioni nei porti". 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 . 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 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".



Tensioni nel Mar Rosso, Msc cancella tre crociere "Grand Voyage"

Le tre navi si trasferiranno direttamente in Europa senza passeggeri a bordo, evitando il transito attraverso il Mar Rosso. Effettueranno il periplo dell'Africa senza porti di scalo nei loro viaggi verso i rispettivi home ports per la stagione estiva 2024

Msc Crociere ha cancellato tre crociere "Grand Voyage" previste per aprile, dal Sud Africa e dagli Emirati Arabi Uniti verso l'Europa, a causa del rischio per le navi nel Mar Rosso. La compagnia italo-svizzera è il primo grande operatore internazionale a prendere questa decisione con largo anticipo, evidentemente prevedendo che la situazione resterà tesa nell'area ancora per parecchio tempo. A causa dei continui attacchi alle navi mercantili nella regione, Msc ha annullato una crociera di 24 notti a bordo della nave Splendida da Durban, in Sud Africa, a Genova, in Italia; una navigazione di 21 notti a bordo della Msc Opera da Dubai, Emirati Arabi Uniti a Genova; e un viaggio di 23 notti a bordo della Msc Virtuosa da Dubai a Southampton, nel Regno Unito. La compagnia ha dichiarato che la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio è la sua priorità numero uno e, a causa della mancanza di itinerari alternativi praticabili, ha dovuto purtroppo annullare le tre partenze. Msc ha precisato che le tre navi si trasferiranno direttamente in Europa senza passeggeri a bordo, evitando il transito attraverso il Mar Rosso. Effettueranno invece il periplo dell'Africa senza porti di scalo nei loro viaggi verso i rispettivi home ports europei per la stagione estiva 2024. La compagnia ha aggiunto che tutti i passeggeri prenotati sui tre viaggi di riposizionamento sono stati, o sono in procinto di essere, contattati per poter trasferire gratuitamente la loro prenotazione ad un futuro Grand Voyage di durata simile. In alternativa, i passeggeri interessati possono riprenotare qualsiasi altra crociera, con un rimborso parziale o un pagamento aggiuntivo per la differenza di prezzo, oppure ricevere un rimborso completo senza alcuna penale. Dopo gli anni del Covid il settore sperava di non vedere altre crociere annullate, invece questi episodi continuano a recare danni economici alle compagnie. In realtà Msc non è la prima compagnia crocieristica a prendere la decisione di cancellare delle crociere via Mar Rosso: Silversea Cruises è stata costretta ad annullare un viaggio della piccola e lussuosa Silver Moon che si trovava già nel Mar Rosso e che doveva proseguire verso l'Oman. Successivamente la nave avrebbe dovuto raggiungere Dubai, l'India e l'Estremo Oriente. La compagnia del gruppo Royal Caribbean ha dichiarato che sono stati cancellati i viaggi di Silver Moon tra Muscat e Dubai, previsti dal 16 gennaio al 26 gennaio, e tra Dubai e Mumbai, previsti dal 26 gennaio all'11 febbraio. Invece il viaggio tra Mumbai e Singapore, previsto tra l'11 e il 29 febbraio dovrebbe essere confermato. Viene da pensare che quindi anche questa nave farà il periplo dell'Africa dopo che ha raggiunto Atene per scaricare i passeggeri. Il problema che tutte le unità di crisi delle compagnie crocieristiche dovranno affrontare a breve è che tutte le navi presenti nel Golfo Persico



01/17/2024 17:13

Matteo Martinuzzi

Le tre navi si trasferiranno direttamente in Europa senza passeggeri a bordo, evitando il transito attraverso il Mar Rosso. Effettueranno il periplo dell'Africa senza porti di scalo nei loro viaggi verso i rispettivi home ports per la stagione estiva 2024. Msc Crociere ha cancellato tre crociere "Grand Voyage" previste per aprile, dal Sud Africa e dagli Emirati Arabi Uniti verso l'Europa, a causa del rischio per le navi nel Mar Rosso. La compagnia italo-svizzera è il primo grande operatore internazionale a prendere questa decisione con largo anticipo, evidentemente prevedendo che la situazione resterà tesa nell'area ancora per parecchio tempo. A causa dei continui attacchi alle navi mercantili nella regione, Msc ha annullato una crociera di 24 notti a bordo della nave Splendida da Durban, in Sud Africa, a Genova, in Italia; una navigazione di 21 notti a bordo della Msc Opera da Dubai, Emirati Arabi Uniti a Genova; e un viaggio di 23 notti a bordo della Msc Virtuosa da Dubai a Southampton, nel Regno Unito. La compagnia ha dichiarato che la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio è la sua priorità numero uno e, a causa della mancanza di itinerari alternativi praticabili, ha dovuto purtroppo annullare le tre partenze. Msc ha precisato che le tre navi si trasferiranno direttamente in Europa senza passeggeri a bordo, evitando il transito attraverso il Mar Rosso. Effettueranno invece il periplo dell'Africa senza porti di scalo nei loro viaggi verso i rispettivi home ports europei per la stagione estiva 2024. La compagnia ha aggiunto che tutti i passeggeri prenotati sui tre viaggi di riposizionamento sono stati, o sono in procinto di essere, contattati per poter trasferire gratuitamente la loro prenotazione ad un futuro Grand Voyage di durata simile. In alternativa, i passeggeri interessati possono riprenotare qualsiasi altra crociera, con un rimborso parziale o un pagamento aggiuntivo per la differenza di prezzo, oppure ricevere un rimborso completo senza alcuna penale. Dopo gli anni del Covid il settore sperava

The Medi Telegraph

Focus

e in Asia dovranno rientrare in Europa a partire da marzo: tutti si troveranno a dover prendere una decisione come quella di Msc se la situazione non si sarà calmata. Tutte le compagnie hanno già programmato questi viaggi con passeggeri paganti che impiegano almeno 3 settimane. Se la sicurezza delle navi e delle persone continuerà ad essere a rischio i big delle crociere saranno costretti a deviare sul periplo dell'Africa con conseguente stravolgimento dei calendari. E questa situazione potrebbe andare a gravare anche sulle navi da crociera che hanno in programma giri del mondo con transiti nel Mar Rosso. Di solito questi viaggi si svolgono nel periodo gennaio-maggio. Anche in questo caso è stata Msc a prendere per prima la decisione di modificare l'itinerario del giro del mondo della sua Msc Poesia. Partita da Genova il 5 gennaio, la nave inizialmente doveva transitare per Suez nei primi giorni di navigazione procedendo verso l'Oceano Indiano: invece l'itinerario è stato ridisegnato con la circumnavigazione dell'Africa.

D'Agostino: "Choc più frequenti nella catena dei trasporti, cambiare la logistica"

Il problema penalizza l'Adriatico, Trieste punta sull'infra Mediterraneo.

GENOVA - "Oggi gli choc nei traffici marittimi sono sempre più frequenti, ravvicinati e potenti, dunque occorre spostare l'attenzione dai trasporti alla localizzazione della produzione manifatturiera ". Per Zeno D'Agostino, presidente di Espo - European Sea Ports Organisation e dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone la parola magica del momento è "diversificare". In particolare, per i problemi nel transito per il Canale di Suez , che penalizzano i porti del Mediterraneo e soprattutto quelli dell'Adriatico, Trieste ha stretto da tempo accordi con Egitto e Marocco, presto operativi, favorendo anche traffici infra Mediterraneo. Intanto, mentre si impennano i costi dei noli, il problema di Suez crea disagi nella pianificazione, con tempi allungati e non prevedibili, ma fa tesoro "l'esperienza della fase finale del Covid", quando si era creata una situazione analoga. Per D'Agostino i problemi nel Mar Rosso hanno conseguenze di breve e di lungo periodo. Nel primo "c'è la realtà di costi di noli molto più alti , tra 6 e 8mila dollari - relativamente a Europa e Asia - vale a dire 3/4 volte di più rispetto ai costi di prima della crisi. Piuttosto, i tempi si sono allungati e sono imprevedibili", indica D'Agostino, con il rischio

"di congestioni nei porti". 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 . Leggi tutta la notizia

Fonte: THE MEDI TELEGRAPH

